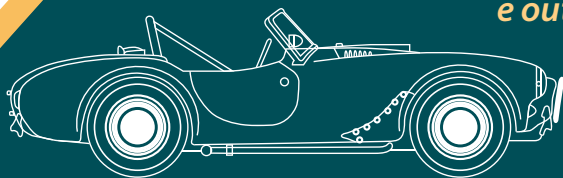




Turismo de e do Automóvel em Portugal

*A revista "Guiauto Ilustrado"
e outras fontes*



Luís Mota Figueira



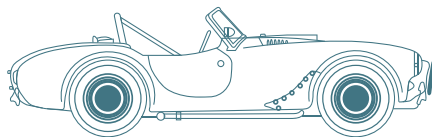
Turismo de e do Automóvel em Portugal

A revista "Guiauto Ilustrado"
e outras fontes



Luís Mota Figueira

Ficha Técnica



Título

Turismo **de e do** Automóvel em Portugal - A revista “Guiauto Ilustrado” e outras fontes

Data

Maio 2023

Editor

Instituto Politécnico de Tomar

Autor

Luís Mota Figueira

Autor do Capítulo 3

Cecília Baptista

Design

Gabinete de Comunicação e Relações Públicas
Instituto Politécnico de Tomar

ISBN

978-989-8840-71-4

ÍNDICE

PREFÁCIO	5
INTRODUÇÃO	7
CAPÍTULO 1	
Sobre o conceito de Turismo Cultural Automóvel - TCA	9
1.1. O Turismo de Automóvel e o Turismo do Automóvel	20
1.2. O Turismo Cultural Automóvel como Experiência Turística Total - ETT	26
1.2.1. O TCA e as fontes documentais e contemporâneas na roteirização dos territórios	32
CAPÍTULO 2	
Da utilidade das fontes documentais na qualificação do Turismo	34
2.1. Operacionalização turística e evidências históricas	36
2.2. Metodologia de trabalho e resultados esperados	37
2.3. Evolução industrial e seu registo na imprensa escrita da época	39
CAPÍTULO 3	
O petróleo: História e Aplicação	42
3.1. Breve Resenha Histórica	42
3.2. Origem, composição e transformação	45
Referências	51
CAPÍTULO 4	
Síntese sobre o Turismo de e do Automóvel	52
4.1. Descrição sobre os números editados	59
4.2. Turismo, Publicidade, Indústria Automóvel e Qualidade de Vida	72

4.2.1. Turismo e Automobilismo no contexto da Engenharia da época	81
4.2.2. Da Revolução Industrial, rodando para o futuro	93
4.2.2.1. Valorização dos legados e visões operacionais	123
4.3.1. O Turismo e a motorização nacional	140
4.3.2. A triangulação virtuosa na promoção automóvel: Automobilismo, Turismo, Publicidade	148
CONCLUSÃO	165
POSFÁCIO	169
REFERÊNCIAS	171
ANEXO	
Cronologia automóvel	185
NOTA BIOGRÁFICA	307



PREFÁCIO

O convite que o Luís Mota Figueira me dirigiu, e que muito me honrou, para escrever o prefácio deste seu trabalho de investigação, deve-se naturalmente ao facto de nos termos cruzado no decurso do nosso percurso escolar, muito no seu início, e que nos levou por caminhos diferenciados - O Luís Mota Figueira a optar pela vida académica, e eu, a seguir os caminhos da Engenharia e da Gestão na Indústria Automóvel desde sempre.

É aqui, neste trabalho, muito curioso para mim, que as nossas vidas e interesses se voltam a encontrar.

O automóvel é uma marca do Século 20, que de forma indelével moldou a nossa forma de vida tal como a conhecemos nos dias de hoje. Com o automóvel fizemos a história do século passado nas suas diversas dimensões - a tecnológica, a económica, a sociológica e a política entre muitas mais impactadas pelo automóvel enquanto contribuinte directo ou indirecto.

Estudar o impacto do automóvel em cada uma delas, é uma tarefa olímpica face ao vasto campo de informação e á riqueza das potenciais conclusões que se adivinham.

Em concreto, este trabalho do Luís Mota Figueira, aborda o TCA-Turismo Cultural Automóvel e o seu percurso no tempo. É inquestionável o papel do automóvel no estímulo e no impulso ao turismo cultural. Sem o automóvel não teria sido possível o desenvolvimento e o nível de conhecimento que hoje todos temos sobre o território em que nos movemos e que habitamos.

Como se afirma neste trabalho “A história do automóvel está intrinsecamente ligada com a história do turismo”.

Não é possível ignorar que o automóvel sofreu ao longo dos anos evoluções tecnológicas importantes, mas vive neste preciso momento uma mudança abrupta ao nível da sua pegada carbónica, da conectividade e da condução autónoma entre outras transformações que moldarão o século 21.

Acredito convictamente que a nossa necessidade de mobilidade se manterá no essencial inalterada, assumindo eventualmente algumas formas diferentes e que o Turismo Cultural continuará a necessitar do automóvel como instrumento capilar fundamental.

Dar os parabéns ao meu amigo Luís Mota Figueira pelo excelente trabalho que nos deixa e desejar que o seu interesse pelo automóvel e pelas suas interações com a sociedade se mantenha.

Jorge Rosa

Presidente do Conselho de Administração da Mobinov
Cluster da Indústria Automóvel Portuguesa

INTRODUÇÃO

A ainda escassa literatura dedicada ao conceito de viagem e lazer em automóvel, quer como veículo, quer como objeto de culto, abre oportunidades a propostas. O recente trabalho de Graça (2019) sob o conceito de “Turismo Automóvel” afirma este segmento de estudo turístico. A sustentabilidade argumentativa da nossa proposta usa, demonstrativamente, uma fonte documental ainda não estudada na perspetiva do turismo.

Sublinhando-se a cultura da mobilidade automóvel, sugerimos a designação de Turismo Cultural Automóvel – TCA. Partimos da definição de Turismo Cultural da OMT (1995), como “(...) movimento de pessoas, essencialmente por motivos culturais, incluindo visitas de grupo, visitas culturais, viagens a festivais, visitas a sítios históricos e monumentos, folclore e peregrinação”. Nesta lógica, tentando-se valorizar o **turismo em automóvel** e o **turismo do automóvel**.

O conceito TCA serve um pretexto duplo:

- 1- estudar historicamente o automóvel como objeto industrial, ao serviço das pessoas e das organizações;
- 2- operacionalizar e contextualizar o mesmo conceito na contemporaneidade, na perspetiva da sua utilidade académica e empresarial.

Abordar o papel de uma revista portuguesa dedicada ao automóvel e sociedade da época (anos 20 do passado século) e contribuir para a definição do TCA, sob perceção do peso histórico-turístico integrado na evolução da engenharia automóvel, é o objetivo central. Complementarmente teremos um capítulo dedicado aos combustíveis da autoria de uma Colega da Unidade Departamental de Engenharias focado no petróleo e sua importância na indústria automóvel.

Compreender o Automóvel como objeto do turismo e do culto automobilístico através de um acervo documental específico e sua contextualização histórica, técnica e científica, constitui a preocupação deste estudo. O TCA – Turismo Cultural Automóvel, realizado com base na deslocação em automóvel e motivado pelos eventos desportivos, tecnológicos e sociais em redor do objeto «automóvel» credita este segmento de turismo cultural, no contexto do sistema turístico mundial.

O estudo sobre o conjunto documental de uma revista impressa da primeira metade do século XX (publicada em 5 números em 1929), apresenta o Automóvel como elemento fundamental da experiência de mobilidade rodoviária. O automóvel foi, é, e continuará sendo, suporte de muitas experiências turísticas. Neste estudo sobre a revista *“Guiauto Ilustrado”*, o mundo automóvel é o domínio das experiências pioneiras.

1895 é a data consensual sobre a introdução do automóvel em Portugal. Para quem inicia estudos em Turismo, a história automóvel faz parte da realidade desta atividade económica que é, simultaneamente, um fenómeno social.

CAPÍTULO 1

Sobre o conceito de Turismo Cultural Automóvel - TCA

Nos processos de valorização do património natural e património cultural a criação de referências passa, sempre, pelo estudo e caracterização dos temas que no trabalho em turismo exigem investigação. A turistificação do território como processo inclusivo e composto por pessoas e suas organizações reflete opções de pesquisa e respetiva operacionalização: a valorização de objetos, por via do conhecimento comporta o uso rentável da informação disponível.

Este estudo estrutura-se desde a primeira evidência sobre a origem do automóvel até ao ano de 1929. Na década de 20 do passado século, o ambiente de progresso industrial, a vida produtiva da sociedade, a evolução da engenharia automóvel, das economias nacionais e, igualmente, da economia do turismo permitem (quando estudados interdisciplinarmente) contextualizar factos e discursos automobilísticos, sua patrimonialização e turistificação. Abordaremos a evolução da indústria de materiais e a evolução social e económica. O Anexo com a sua cronologia comentada também cumpre esse compromisso para com os Leitores.

Na década de 20 e dos tão célebres “Anos Loucos” e do Modernismo, corrente estética que também associou o automóvel aos restantes objetos de culto inerente a essa sofisticação cultural, encontramos muitos vestígios e lugares que se tornaram atrativos na diversificação que o turismo temático acolheu. Hoje, nesta temática, o turismo que vem sendo desenvolvido sob o lema automóvel tem espaço para progressão e qualificação, sustentado nos diversos públicos que a temática automóvel suscita. A cultura «turístico-automóvel» é uma realidade consolidada a partir essencialmente do pós-guerra 1914-1918, Rodrigues (2012).

O estudo da revista *Guiauto* e fontes complementares valoriza o Turismo Cultural Automóvel – TCA, na relação “Turismo Patrimonial – Patrimonialização Automóvel”. Cabe neste conceito tudo o que contribua para destacar a indústria automobilística e a relação do automóvel com o lazer das pessoas. Neste contexto, e no vasto campo da atividade turística (com seus segmentos específicos), tem sentido, por exemplo, a expressão corrente, “*Gran turismo*”. A construção de narrativas com base no património gera valor aos destinos turísticos, Santos (2017).

Aquela designação foi gerada no contexto da produção automobilística e ficou cristalizada como referência. É a designação dada aos automóveis de frente alongada

pela incorporação do seu grande motor na parte da dianteira do chassis. Esta disposição mecânica dotava o automóvel de condições para realizar viagens a grande distância. Assegurava-se o conforto e a velocidade, numa estética luxuosa de grande impacto sobre os públicos amantes das modalidades da competição automobilística. A designação foi mantida pela musealização, mas, também, pelo uso, Abreu (1996).

Cidades como Havana (Cuba) ou Porto (Portugal) distintivas, culturalmente, estão unidas por um segmento de visitação turística contemporâneo. Em ambas geografias unidas pela cultura do automóvel são oferecidos Circuitos de Turismo Cultural Automóvel utilizando-se carros clássicos adaptados para visitas turísticas nestas cidades. Aliás, a replicação deste segmento de visitação automóvel por muitos outros destinos turísticos é uma realidade.

Na revisão de literatura e registos documentais constatamos que a imprensa foi, e continua sendo, um instrumento de comunicação e promoção do turismo. O crescimento económico e o desenvolvimento social, dependentes da relação da indústria automóvel, com a indústria do turismo que então despontava como indústria estão evidenciados no estudo, tal como a ilustração visual nos anúncios da época, parte significativa do apoio económico das empresas para com a revista Guiauto.

A mobilidade proporcionada pelo automóvel coloca o TCA como segmento distintivo. Para essa característica contribui o colecionismo, a conservação e restauro de automóveis antigos e seu uso social na contemporaneidade. Nesta salvaguarda ativa deste segmento exigem-se os contributos de investigação interdisciplinar de pesquisa e divulgação, Cunha (2010).

A produção científica realizada em ambiente digitalizado procura as suas fontes e este trabalho, baseado na informação de uma hemeroteca, a Hemeroteca Digital de Lisboa, é uma forma de interpretação documental que se pensa poder ser útil. Registam-se mais razões. O fascínio do automóvel antigo demarca, seguramente, um universo de salvaguarda e de conservação e restauro do património motorizado.

Os imensos objetos automóveis sob tutela pública bem como os automóveis de propriedade privada disseminados desde a sua invenção como um dos produtos originando maiores volumes de negócios em todo o mundo, revelam-nos cadeias de produção, de manutenção e de colecionismo, mobilizando muitos recursos humanos e originando tecnologias muito orientadas ao setor.

Num exercício de fundamentação, elencamos uma sequência de razões que a sustentam, a saber:

1. Em estudos nas Ciências, nomeadamente Sociais, o processo de investigação justifica a procura de fontes, a criação de conteúdos e, por razões de magistério disciplinar numa área de estudo e disseminação de novo conhecimento, de reflexões e de novas propostas de abordagem. O que aconteceu neste caso adequa-se a esta visão. Da curiosidade por uma revista versando o automobilismo encontrada, por caso, numa hemeroteca digital, passou-se para o patamar de estudo específico. A missão do ensino superior universitário e politécnico é a de criar valor nos diversos domínios da atividade humana do ensino-aprendizagem em ciclos de estudos de cursos técnicos superiores profissionais, de licenciatura, de mestrado e de doutoramento. Criar e transferir esses conteúdos é a natural via para materializar essa missão. Esta é uma primeira justificação.
2. A sociedade precisa de respostas aos problemas de desenvolvimento social e de crescimento económico. Cada investigador tem, portanto, a obrigação estrita e ética, de propor novos modos de ver e novos modos de agir. Esta questão, comportando riscos e gerando situações muitas vezes disruptivas, é permanente. A segunda fundamentação relaciona-se, portanto, com a ideia de que, por exemplo, mitigar os problemas da demografia gerando valor para os territórios, passa por projetos que possam gerar novas dinâmicas territoriais. O TCA é, nesta perspetiva, uma parte da resposta que importa dar-se no domínio do turismo temático do «mundo automóvel». Estudá-lo também no domínio da investigação aplicada contribui para valorizar a estratégia turística geral em que integra. É, assim, um risco necessário que assumimos e justificamos ao longo deste texto.
3. Nestas dinâmicas, a Academia, envolvida na investigação fundamental, também tem a obrigação, solidária, cumprindo a sua missão, de colaborar em «projetos territoriais de proximidade»¹ realizando investigações aplicáveis

¹ Esta é uma questão recorrente no domínio do ensino superior, nomeadamente politécnico. Defendi e defendo que os projetos de proximidade são de enorme importância e a sua internacionalização deve ser vista como natural num mundo glocal que a digitalização económica gerou. Ignorar isto é insistir-se em conceitos de identidade truncados pela miopia da observação. Somos identidade global com as suas especificidades de «genius loci» nacional, regional e local. Como observa o Professor António Covas, da Universidade do Algarve, vivemos em ambiente “Glocal”, conforme ao seu estudo “Glocalização, Reterritorialização e Transformação da paisagem agro-rural: algumas reflexões a propósito.” disponível em: https://digitalis-dsp.uc.pt/bitstream/10316.2/24637/1/RPER20_artigo1.pdf

através de resultados a transferir, tanto em processo de investigação “academia-empresas-economia associativa e social”, quanto de orientação metodológica básica no ensino e formação e, igualmente na prestação de serviço público. Esta constitui a terceira fundamentação. A nossa participação como orientador e coorientador de diversas dissertações de mestrado e doutoramento, reforça a linha de trabalho, oferece este estudo à envolvente social e situa-se enquanto serviço público. Devolvemos à comunidade na forma de retorno sobre o investimento do Estado no âmbito da nossa profissão docente. Na atividade do turismo, cada destino turístico é composto por uma grande variedade de elementos vocacionados para despertarem a atenção e consumo dos Viajantes. Nessa conjugação, criando-se economia local, o papel das entidades de ensino e formação é claramente estratégico. O turismo temático necessita de investigação para se gerarem novos produtos turísticos: o O TCA – Turismo Cultural Automóvel tem cabimento neste domínio.

4. Em Turismo e, nomeadamente em Turismo Cultural, os Circuitos e os Itinerários bem como as Rotas de temática automobilística integram-se no universo variado de descoberta e de fruição do património (natural e cultural), Figueira (2013). A quarta fundamentação deste estudo centra-se, assim, no que significa a criação de conteúdos que, aplicados em produtos turísticos, contribuem para diversificar as economias locais, através da oferta de novas segmentações respondentes à procura. Assim, do lado da Investigação e da Oferta, justificar o conceito de *Turismo Cultural Automóvel-TCA* parecer-nos-á adequado para que possamos sistematizar esta atividade com influência económica e social: de facto existem o “*Turismo em Automóvel*” e o “*Turismo do Automóvel*”. O **primeiro** relaciona-se com as experiências turísticas originadas pela opção de viajar em lazer utilizando o automóvel como principal veículo para essas deslocações. O **segundo**, decorrendo de experiências turísticas por motivação, desejo e/ou da necessidade de pessoas que visitam salões de exposição e eventos desportivos e sociais onde o automóvel e sua história e produção e uso contemporâneos é o centro dos interesses dos que os procuram e os oferecem, com expressão económica relevante. As estatísticas existentes² demonstram a dimensão da viagem automóvel e do atrativo que o “objeto-automóvel” significa no turismo de eventos. Em termos de mercado é relevante segmentar para se poder aumentar a qualidade de comercialização de bens e de serviços turísticos e

² Veja-se os dados do INE e dos principais operadores e industriais associados desta fileira.

sua rentabilização nos destinos turísticos. Consciencializar os cidadãos sobre as realidades envolventes à sua vida é um papel da atividade promotora do turismo em geral e dos segmentos dessa atividade e da comunicação social associada a cada nicho de procura. O nosso estudo valoriza o tipo de comunicação específica. A sua edição planeada para formato e-book também traduz a disseminação deste tipo de conhecimento histórico orientando-o, sem custos de aquisição do texto, porque é orientado aos iniciados e aos amantes do automobilismo.

5. Por última razão, a Revista Guiauto Ilustrado é, portanto, um caso particular, singular na sua categoria. Respondeu, no seu tempo, à necessidade de divulgação do turismo em automóvel (percursos de descoberta das regiões através do uso do automóvel, por um lado) e do turismo do automóvel (deslocações dos profissionais e amantes da cultura automobilística, por outro). Esta publicação marcou um tempo da motorização em Portugal. Estudar este tempo e utilizar os conteúdos a favor da qualificação do turismo automobilizado é um caminho valorizador da tal singularidade editorial que, como tentamos demonstrar, pode gerar mais valor, Henriques e Lousada (2010). Neste sentido, a quinta fundamentação prende-se com a criação de conteúdos para uso da comunidade, a partir deste legado documental.

O interesse e a oportunidade deste estudo desenvolvido nos últimos três anos assume-se como proposta e contributo no domínio do planeamento de turismo cultural temático, Goeldner & Ritchie (2012). Os acervos visitáveis e as competições desportivas são realidades do turismo contemporâneo merecedoras de atenção da investigação e, naturalmente, do seu contributo com conteúdos úteis, igualmente, à economia do turismo.

A proposta que apresentamos, sabemo-lo, não está isenta de eventual polémica. Todavia, se a tipologia de cada prática turística radica no que ela tem de representatividade no contexto mais alargado da definição de turismo, ao avançarmos com esta designação estamos conscientes do que ela representa no seio da academia. Organizar uma tipologia que permita compreender-se o turismo realizado com base no objeto «automóvel» segue em paralelo com o que se passa, por exemplo, com o turismo militar cujo objeto «militar», requereu a construção de uma tipologia representativa do que, em Portugal, se destaca desde a fundação do país até à atualidade. Em Tomar, no Instituto Politécnico em 2003 avançámos com essa proposta através

do estágio do então Estudante de licenciatura em Gestão Turística e Cultural que concluiu a preparação desta linha com a sua dissertação de mestrado.³

No desenho de qualquer tipologia de turismo numa perspetiva de criação de conteúdos e sua utilização em mercado implicam-se diversos pilares sustentadores. No caso em que se aposta na agregação de valor a recursos correntes a proposta ETT – Experiência Turística Total⁴, tenta conjugar os elos da cadeia de valor de um produto de turismo temático. Nesta cadeia de valor os Elos são: “1.Viagem-2.Alojamento-3.Restauração-3.Entretenimento e Lazer-4.Segurança e Saúde-Acesso-5.Acesso a Bens e a Serviços Complementares”.

Como argumentam Simões e Ferreira (2009) o turismo de nicho sustenta-se em motivações, produtos e territórios. Entrecruzados com políticas públicas adequadas tornam certos destinos portadores de «memória recuperada» como cita Hernández (2002) e acentuam Ramos e Costa (2017), quando analisam as tendências para o consumo turístico no espaço global.

Esta ETT é estruturante, marca presença e, no turismo temático, este conjunto de experiências sextopartidas contribui para que cada produto turístico (porque todo o produto turístico é compósito) possa ser planeado, vendido e consumido com vantagens repartidas pelos lados da Procura e da Oferta. Em função do olhar da História, os modos de deslocação sob o uso de animais e de carros de tração animal, significaram a afirmação de lugares que atraíam viajantes, potenciados, depois, pela introdução da locomoção a vapor e, na sua exploração, altamente beneficiados pela indústria automóvel. Este é apenas um exemplo de como a viagem solicita e suscita os restantes elos.

Nas suas tipologias de resposta às necessidades da nova indústria do turismo, como se verá no conjunto da Revista Guiauto Ilustrado, o veículo automóvel alcançou notoriedade e préstimo social. Nesta linha do tempo, fica demonstrado que, a roteirização de transporte rodoviário, nomeadamente automóvel, marca a dimensão da mobilidade turística de um novo tempo que, a partir da Revolução Industrial, influenciou, melhorando, a empresarialização das viagens, Rioux (1996), Souza (2016).

³ Está disponível em <https://proa.ua.pt/index.php/rtd/article/view/11089>, O Turismo Militar e a Ativação Turística do Património dissertação de mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural, da Escola Superior de Gestão de Tomar, Departamento de Gestão Turística e Cultural que o Autor coordenava nessa época.

⁴ Eixo de transformação de recursos em atrativos turísticos visando proporcionar aos consumidores a perceção sobre uma relação custo-benefício que aumente os níveis de satisfação face a experiências turísticas e culturais.

Competitivamente enredado com o transporte ferroviário, a partir da sua invenção, o Automóvel integrou-se na paisagem cultural como os seus antecedentes meios de transporte o haviam feito. Todos estes meios modificaram a paisagem. Com o veículo automóvel aconteceu mais uma revolução tecnológica. Na abordagem ao Turismo, a História ensina que, quando um destino se assume como lugar de chegada e estada de turistas, inicia-se um processo de transformação do seu solo, da sua comunidade e dos seus usos e costumes. Os “destinos automóveis” tais como Circuito de la Sarthe (desportivamente conhecido como Circuito de Le Mans) onde, desde 1923, decorre a corrida de resistência *24 Horas de Le Mans*, disputada nos arredores da cidade de Le Mans (França) ou o circuito do Principado do Mónaco, com o Grande Prémio de Fórmula 1 explicam, entre outros lugares, esta ligação entre automóvel e turismo.

Os destinos protegem-se do esquecimento mediante processos de cristalização cultural: os museus são, em parte, esse espaço de salvaguarda. A museologia do automóvel, como se verá, é relevante como processo de afirmação da sua função social. Diversos domínios do saber assumem um papel fundamental. Os museus que celebram o automóvel explicam-no e às suas envolventes sociais, económicas, ambientais, culturais. A componente de salvaguarda ativa do património automóvel é o eixo principal.

A História do Automóvel está, aliás, intrinsecamente ligada com a História do Turismo⁵. No turismo suscitado pelo automóvel, o problema da mobilidade é eixo operacional relevante: a engenharia de materiais e a ousadia dos projetos empresariais no nicho de colecionismo, fundamentam histórica e patrimonialmente, este quadro de análise. Alinhar a mobilidade das pessoas com a fruição do seu território assegurou, desde sempre, o caminho para a viagem de descoberta e de lazer, como poderemos constatar nos diversos capítulos de uma obra de referência em AA.VV. (2020)⁶, dedicada ao diálogo entre Turismo e Memória.

A introdução do automóvel substituindo o carro de cavalos e tornando-se alternativa de transporte em competição com o comboio, tem grande impacto nos territórios. A urbanística das cidades a partir da Revolução Industrial regista esta nova «museografia da paisagem»⁷, quer urbana, quer periurbana, quer rural. Nesta nova paisagem, industrializada, o carro de família é extensão da casa de família,

⁵ Não é por acaso que a distinção de «carros de turismo» se assume como uma componente de identidade automóvel muito relevante. No início da automobilização da sociedade essa era uma designação corrente.

⁶ Esta obra propõe uma visão atualizada sobre a história do turismo nacional e suas articulações internacionais. Recomendado pelo que significa de uma ampla abordagem assegurada por 37 investigadores da vasta área transdisciplinar do turismo.

⁷ Expressão que uso para caracterizar as intervenções culturais sobre os elementos naturais: as Rotundas rodoviárias espelham exatamente esta tendência que os 308 municípios nacionais não têm descurado. Algumas dessas estruturas rodoviárias são francamente perigosas pelos ornamentos colocados na sua superfície superior tornando perigosas algumas manobras que seria suposto facilitarem.

ícone móvel, inspirador. O património natural e o património cultural foram e serão turistificados, nomeadamente no âmbito do turismo cultural. Nele, o turismo responsável é a baliza do planeamento participativo desse processo, como acentuam Amorim, Figueira, Soares (2015).

Neste processo económico da Viagem, industrializado desde a experiência do Grand Tour, as iniciativas de salvaguarda do património (natural e cultural) tentam equilibrar a turistificação com a conservação dos valores que caracterizam os objetos-alvo deste tipo de procura turística. Aliás, o Código Internacional de Ética do Turismo, instrumento doutrinário da OMT tem, também, essa função e assegura os princípios determinantes de evolução da atividade visando o equilíbrio que a recente determinação da Agenda 2030 e os seus 17 Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável suscitam.

A transformação do território e das vidas das pessoas nele residentes, ao ser estudada e contextualizada como cenário de suporte à automobilização, também evidencia o papel das ciências naturais e das ciências sociais nos processos de apropriação. As paisagens naturais bem como as paisagens humanizadas, nomeadamente industriais são, dialeticamente, marcadas por ações e suas reações. O curso da criação, disseminação e uso útil do Conhecimento cria condições de crescimento económico também por via da atividade turística.

O estudo sistemático e agregação de códigos de conduta que todos os atores e práticas materializam no uso dos territórios e seus bens naturais e culturais é tema em agenda permanente. A Estratégia Turismo 2027, da tutela nacional é, nesta lógica, orientação institucional central.

Num mundo em que a vertente capitalista determinada pela acumulação e exploração do valor das coisas é, agora, o Conhecimento, destaca-se o par “**apropriação turística versus salvaguarda cultural**”. Na sua relação coexistem, porém, dois níveis de ação: um nível conflituoso e um nível amenizador.⁸ Nessa coexistência, se o turismo apropria os bens culturais de forma responsável minimizam-se os efeitos negativos dos processos de turistificação.

⁸ Os impactos do turismo são, sempre, positivos para quem ganha e acumula capital e o reinveste e são negativos para quem sendo coproprietário dos bens nacionais os vê serem apropriados por vezes sem se atender aos direitos de cidadania. O caso mais gritante da expulsão dos habitantes residentes de gerações que construíram a vida de muitos centros históricos é evidente. O impacto do turismo nunca é neutro.

Nesta coexistência, a evolução das ciências dos materiais significou bastante no domínio do primeiro quartel do século XX tendo-se introduzido novos modos produtivos e novos conflitos, mas, igualmente, uma ideia de maior comodidade na qualidade de vida da sociedade industrial de então. De lá até hoje a ONU, a UNESCO, a OMT e demais organizações internacionais têm tido um papel estruturante nesta caminhada.

Como novo objeto nas paisagens e nas vivências, o automóvel ligava os exploradores a lugares até então inacessíveis de alcançar por outros meios e inspirava epopeias automobilísticas. Paralelamente, os desígnios do desenvolvimento social que o automóvel permitiu a homens comuns, mas, igualmente à libertação da mulher, entrando num ambiente tradicionalmente reservado ao sexo masculino, como se verá, é de destacar-se a sua relevância. Saber mais sobre estas questões valoriza o TCA, nomeadamente nos conteúdos a comercializar quando apostados em investigação histórica que os sustenta, AA.VV. (2020).

Nesta lógica historiográfica e económica, os programas de ensino e de formação académica e de índole profissional requerem contributos para a criação de mais “cultura turística territorial”. Quando qualquer habitante de um destino turístico souber usar do seu conhecimento pessoal sobre a vocação turística desse território, promove a economia desse destino através de participação na cultura e hospitalidade locais que, partilhadas com os visitantes o beneficia, direta e indiretamente. Os agora designados «territórios inteligentes» sustentam-se, também, nesta ligação entre pessoas, tecnologia e cultura, Ferrão (2014).

A rede de ensino superior politécnico, conjugada com a rede de ensino superior universitário e com as redes de formação profissional e de natureza de ensino secundário, respondem, colaborativamente, também a essa necessidade? A resposta é óbvia: claro que sim! Avançar propostas de clarificação de atividades de turismo cultural com base em evidências empíricas e em argumentos de qualificação do desenvolvimento de produtos de turismo cultural fará sentido? Claro que sim!

Orientar estudos para uso dos leitores, nomeadamente Estudantes, Empresários, Empreendedores, Público em geral, tem cabimento numa sociedade de circulação intensa de informação? Sim, tem. Faz parte do serviço público, sem dúvida. Adequar visões da investigação politécnica aplicada, definir nessa missão académica os valores das parcerias e gerir os conteúdos pré-existentes e os conteúdos gerados nessa abordagem, na forma de serviço público tem utilidade social declarada? Sem dúvida: é parte da missão da rede de ensino superior politécnico.

Às quatro questões responder-se-á, do seguinte modo:

- 1.º os programas de **ensino-aprendizagem**, como sempre, necessitam de reforços provenientes da **investigação**;
- 2.º para desenvolvimento dos campos do saber são necessárias **novas propostas**;
- 3.º o uso dos conteúdos depende da capacidade de **criação e disseminação de valor interpretativo**;
- 4.º a investigação aplicada, nomeadamente a que utiliza fontes documentais, clarifica a origem das coisas e cria **sustentabilidade para a animação histórico-cultural**.

No caso do TCA tal como propomos e em articulação com a ETT, descobrem-se novos lugares que, icónicos na geografia e na história, uma vez estudados e descritos de modo acessível ao conjunto intergeracional da sociedade, aumentam o conhecimento partilhável por essa via da investigação temática e qualifica-se a experiência e o expectável prazer dos que praticam cada segmento do turismo cultural. Acresce que, por exemplo, a criação de um museu do automóvel ou instituição similar, reforça essa via de valorização do património industrial. O setor turístico também vai promovendo, nos seus ciclos históricos, testemunhos materiais e imateriais fundamentais resistentes à erosão do tempo e ao esquecimento.

A criação e calendarização de eventos relacionados com o automóvel e sua evolução tecnológica são outras apostas que qualificam os territórios em exposições temáticas e provas desportivas são como instrumentos desta qualificação pela memória e pela fisicalidade aí registada. O primado da Pessoa como ponto crítico de sucesso, é, nesta dinâmica económica e social de qualificação dos recursos humanos em Turismo necessária, exequível e vantajosa para o sistema turístico internacional, nacional, regional e local.

Neste foco, as fontes documentais tal como a que é aqui tratada (Guiauto) constituem-se como mananciais inesgotáveis de interpretações. Cada novo estudo acrescenta valor à experiência turística proposta a cada Visitante quando este, atuando como consumidor de produtos “turístico-naturais e culturais” é colocado em ambientes de visita que lhe permitem ampliar a sua experiência de viajante e de cidadão do mundo. Acrescentar valor significará, então, criar-se mais conhecimento e sua

disponibilização à comunidade que dele necessita em regime de Ciência Aberta⁹ que a FCT – Fundação para a Ciência e Tecnologia, incentiva.

Criar conteúdos em turismo tem o significado de se gerarem narrativas necessárias à fruição do património e da cultura contemporânea, contribuindo-se para o PIB – Produto Interno Bruto. A Economia da Cultura é, na Europa, desde 2006, uma área importante das «indústrias criativas», «indústrias culturais», «cidades inteligentes», «territórios emergentes», etc. Nesta diversidade se poderá encontrar uma unidade: **Cultura partilhada**, segundo interesses públicos e interesses privados arbitrados pelos enquadramentos legislativos e jurídicos.

Diversos blogues de viagem são indicadores seguros. As redes sociais são eco imediato, de propostas que o coprodutor e cocriador de experiências exercem no domínio do turismo. A título de mero exemplo do nosso trabalho, a publicação da Carta Nacional do Turismo Militar, produzida por nossa iniciativa, mas tema tratado em equipa, mostrou a relevância do turismo militar como segmento do turismo cultural através do IPT e consequente validação daquela proposta. A atual Associação do Turismo Militar Português radica a sua atividade associativa e empresarial nessa realidade académica, aprovação institucional e aceitação e dinamização a cargo dos agentes no mercado.

O caso do TCA segue este mesmo caminho já experienciado, reveste-se do mesmo critério, ou seja, é uma proposta de valorização dos recursos endógenos (relacionáveis direta e indiretamente, com o objeto automóvel) e centra-se na sua transformação em atrativos turístico-culturais. Por isso, o objetivo a atingir comporta uma perspetiva dupla: abrange o **turismo em automóvel** e, igualmente, a visitação à atividade motorizada, ou seja, o **turismo do automóvel**.

Saber-se interpretar essas perspetivas, em ordem a criar-se valor para o consumidor, porque ele adquire uma entrada exige, porém, a prestação de um serviço correspondente com as expectativas dos visitantes, na perspetiva de Cudny e Joliffe (2019:319). A fileira económica do turismo também se credibiliza pela especificidade deste segmento do turismo cultural que, em grande medida e segundo a experiência

⁹ Visita Aberta significará que os conteúdos e sua forma de transmissão aos Clientes têm forte componente didática e pedagógica. Ciência Aberta, porque, de acordo com a definição tal como em <https://www.ciencia-aberta.pt/glossario> (12.6.2021), “O Glossário de Ciência Aberta segue os princípios da transparência, do acesso aberto, da reutilização da informação e do uso de ferramentas web. As definições apresentadas são da responsabilidade de inúmeras entidades oficiais e científicas, identificadas com um link direcionado à informação original. Na recolha de informação foram privilegiados os conteúdos em formato digital.”

adquirida, permite-nos gerar situações criativas em cocriação de experiências na sua envolvente económica, ambiental social e cultural. Conceptualizar o turismo e sua relação com o automóvel contribui para que este novo segmento do turismo cultural enriqueça o catálogo de produtos turísticos disponíveis no mercado.

1.1. O Turismo de Automóvel e o Turismo do Automóvel

Propor uma nova frente de exploração relacionada com o turismo cultural significa tentar dar-se resposta a uma realidade prática. Em recentes estudos turísticos e desde que Jafari (2005) suscitou maior reflexão ao problema dos estudos interdisciplinares como elementos agregadores do conhecimento científico do turismo, temos assistido a formas de intervenção baseadas em estudos económicos, históricos, patrimoniais, antropológicos, ambientais, de ciências naturais, matemáticos, estatísticos, linguísticos, artísticos, psicológicos, médicos, de segurança, urbanísticos, comportamentais, etc., etc.

A transversalidade do fenómeno social que caracteriza a atividade económica do turismo tem sido alvo de inúmeros estudos gerais e de estudos de caso e merece uma constante atualização. A formação de atores para o turismo é uma realidade que com mais evidência nas últimas três décadas sustenta um pensamento turístico internacional creditado por academias e associações profissionais do setor, UNWTO-IPSQ (2019).

A difusão de plataformas digitais em regime aberto ainda mais consolidaram esta realidade e o TCA tem oportunidade para se constituir como um atrativo de alguns destinos turísticos onde o automóvel tem forte identidade.¹⁰ Como refere Costa (2013:78-79) na abordagem ao turismo no espaço da lusofonia, **existem 3 domínios e 7 fatores a considerar no domínio do desenvolvimento turístico mundial dos últimos anos** (sublinhado nosso) que importa considerar neste raciocínio, como segue:

“Crescimento Económico: os níveis do crescimento do Turismo em termos mundiais continuaram imparáveis a partir dos anos 1990, mesmo durante a fase de contração económica vivenciada pelo mundo durante a primeira fase do século XXI: O número de chegadas internacionais continuou a crescer, e todas as previsões na área apontam, mesmo com algumas oscilações, para uma expansão do Turismo nas próximas décadas;

¹⁰ Vila do Conde, Caramulo, Estoril, Cascais, Faro, etc. são destinos deste tipo.

Generalização mundial: O Turismo como atividade económica e social tem vindo a generalizar-se a quase todos os países, que têm vindo a “descobrir” o seu **potencial em termos de crescimento e desenvolvimento**;

Dinamização de bases económicas locais: o efeito de disseminação do Turismo dentro das economias locais tem vindo a processar-se num autêntico efeito de “mancha de óleo”.

Tal como se apresenta neste momento, tanto a dinâmica de patrimonialização dos objetos que não são descartados e assumem atributos de natureza memorial (e não apenas museológica), como quanto aos fatores que se associam aos domínios referenciados, há considerações com interesse para a maior relevantes da proposta ETT, porque:

*O Turismo tem vindo a deixar de ser entendido numa perspetiva de economia restrita aos subsectores do **alojamento** e da **restauração**, para passar a compreender sistemas económicos mais alargados e com vastas repercussões económicas, que compreendem, ainda, os transportes, os **operadores turísticos**, **guias e agentes de viagens**, o **aluguer de automóveis**, os **serviços recreativos**, e os **serviços culturais**.*

Estes sete subsectores do Turismo são atualmente contabilizados dentro de um sistema estatístico próprio, designado por “Conta Satélite do Turismo”. Neste contexto contabilístico, fomentar negócios no universo do TCA e formar profissionais exige respostas, necessariamente transdisciplinares e correspondendo aos elos da cadeia de valor do turismo e consequente animação das economias locais. Esta é uma componente que o ensino superior, nomeadamente politécnico, demonstra possuir, potenciar e disponibilizar. A relação entre “Academia-Empresas-Órgãos do Estado e do Poder Local-Associações de Profissionais”, integrada no processo ET27, consubstancia a estratégia turística nacional.

O Instituto Politécnico de Tomar e o domínio Turismo IPT que, desde 1996 foi incutido aos seus cursos de licenciatura e de mestrado dada a experiência entretanto adquirida nomeadamente em trabalhos finais de Projeto Turístico Aplicado ou de unidades curriculares de Mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural¹¹ tais como Ecoturismo e Qualidade em Turismo, entre outras, carrega um lastro de conhecimento tanto teórico, quanto prático, com utilidade declarada, Figueira (2019).

¹¹ Parte significativa das dissertações que orientámos está registada em Figueira (2019).

Este conhecimento acumulado com critério de uso por transferência para a comunidade envolvente, por si mesmo, incentiva novos desafios a todos os atores nele envolvidos. Fazendo parte desse amplo universo temos contribuído, pessoalmente, e integrado em diversas equipas, para se reforçar o mercado com profissionais formados neste ambiente tomarense e suas extensões territoriais.¹² Dentre diversos cenários prospetivos, potenciar a experiência adquirida não apenas neste sistema localizado, mas, imperativamente, nas redes regionais, nacionais e internacionais que foram sendo estabelecidas, implica riscos e novos «modos de ver».

Este é um objetivo do L-tour.ipt¹³ e dos investigadores que se lhe associam. Assume-se esse compromisso. As publicações editadas comprovam essa objetividade produtiva.¹⁴ Nesta lógica e sustentadamente no que Costa (2013) considera como tendência para integração do turismo em sistemas económicos mais alargados, a experiência adquirida poder-se-á referenciar em áreas como a do Turismo Militar ou o do Glamping, em estudos sobre Centros de Interpretação Histórico-Cultural, sobre Cultura produtiva local, Roteirização turístico-cultural, Autarquias e Turismo, etc.

As linhas de trabalho de Investigadores e Docentes, de Estudantes e de Empresários-Estudantes, confirmam trabalho próprio no IPT e das redes, politécnica e universitária, de que participa ativamente e, assim, aquelas linhas, alinham-se à estratégia nacional sustentada em teses de doutoramento, em dissertações de mestrado e em trabalhos finais de cursos técnicos e de licenciatura comprovando-se esta evolução.

Tanto a plataforma RCAAP¹⁵, a nível nacional, quanto a plataforma CDA, ao nível do IPT¹⁶, divulgam resultados disponíveis para consulta pública, proporcionando a obtenção de bibliografias adequadas para aprofundamento teórico e temático. Estes e outros estudos entretanto realizados no “Turismo IPT”¹⁷ e que foram alavancados

¹² A cidade de Tomar tem uma forte história relacionada com o automóvel em venda, reparação e mercado de acessórios.

¹³ Disponível para consulta, em http://portal2.ipt.pt/pt/ipt/unidades_de_i_d_tecnologico_e_artistico/l_tour

¹⁴ Quando no IPT iniciámos o estudo do subsegmento de Turismo Militar, dentro do Turismo Cultural em 2003 com o atual Técnico Superior de Turismo do Município de Tomar, Mestre João Pinto Coelho, lembro da forma como muitos pares académicos olharam a questão. Alguma descrença, alguma ironia. Recentemente, quando coordenámos o 1º Curso Breve de Turismo Militar oferecido pela Escola Superior de Gestão do IPT e seu Laboratório de Turismo que diríamos desde 2015 provámos a bondade da proposta. Entretanto com a criação da ATMP – Associação do Turismo Militar Português, consumou-se o papel de transferência de conhecimento como defendemos na nossa prática académica.

¹⁵ Consultar em <https://www.rcaap.pt>

¹⁶ Consultar em <http://www.cda.ipt.pt/?pagina=ebooks>

¹⁷ Designação que passámos a utilizar a partir de 2008 com a aprovação do plano de estudos do Mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural, descontinuado em 2018-2019.

pelo projeto MovTour – “Turismo e Cultura para e com a Sociedade”, com financiamento do Portugal 2020 (entre 2017 e 2019) alinhado cientificamente aos objetivos da FCT¹⁸ confirmam o potencial de experimentação e gestão de conhecimento que o trabalho desenvolvido no *campus* do IPT e a sua rede estratégica de Parceiros, tornaram possível.

Criar Conhecimento, partilhá-lo e transferi-lo o mais rápido possível para quem dele necessita tem sido o mote do trabalho da instituição. Esta proposta de TCA insere-se nessa visão objetiva e consolida a prática de trabalho de Equipa, reforça a Missão institucional seguida no domínio do turismo e, com esta proposta, tenta inovar através do turismo cultural automóvel porque, com a proposta TCA continua-se a perspetiva de ligar a cultura e as artes com o lazer e o turismo. Atendemos, neste propósito aos argumentos de Cudny e Jolliffe (2019:321), citados por Graça (2019), estruturam sobre a abordagem ao turismo automóvel segundo o quadro criado pelos autores, patente na figura 1.



Figura 1. Motivações para os visitantes de turismo a espaços de temática automóvel.
Fonte: <http://dx.doi.org/10.31577/geogrcas.2019.71.4.17>

¹⁸ Informação disponível para consulta em http://portal2.ipt.pt/pt/ipt/estrutura_organica/instituto_politecnico_de_tomar/unidades_funcionais/unidades_de_investigacao_e_desenvolvimento_tecnologico_e_artistico/lia_centros_laboratorios_de_investigacao_aplicada/ltour/movtour_turismo_e_cultura_com_e_para_a_sociedade e dissertação de mestrado de Pedro Nunes em: <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/28595?mode=full>

O interesse pelas marcas, a compra, a motivação para assistir a provas desportivas, a curiosidade em seguir a produção industrial, a procura de património cultural relacionado com o automóvel, os eventos e negócios, enfim, a envolvente motivacional descrita pelos autores e por aquela investigadora, autorizam-nos a considerarmos que, este conjunto motivacional se baseia numa abordagem cultural com especificidade concreta: o turismo **de** e **do** automóvel.

A perspetiva histórica, as questões ambientais, as qualificações de recursos humanos e o problema da turistificação sustentável são parte do lastro estruturante de iniciativas contemporâneas. O alinhamento à Agenda 2030 das Nações Unidas e seus 17 Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável, UN (2020), também é cenário sustentador e inspirador desta relação entre o património, ambiente e fruição turístico-cultural.

Se a “Guiauto” é fundamento documental para essa proposta também, por exemplo, o turismo cinematográfico ali reportado (com a descoberta de filmes e lugares, literaturas, escritores e guionista, atores e realizadores tantos outros elementos de contexto interessantes para exploração turístico-cultural), como também aludimos, a oferta turística baseada na componente histórica e contemporânea do turismo cultural automóvel, tem espaço para crescer.

Nesta cultura, a moda e o design automóvel e suas envolventes ambientais, económicas e sociais, são relevantes para a linha de investigação em turismo patrimonial e desenvolvimento local,¹⁹ onde a animação tem papel de charneira entre Visitantes e Visitados, tal como a APECATE (<https://apecate.pt/breve-historia>) trabalha este aspeto profissional da operação turística. A observação participante que temos vindo a praticar no trabalho de campo dá-nos respostas através dos dados que recolhemos e que aplicamos nas reflexões sobre a animação, primariamente. Secundariamente, esses dados também os utilizamos em aulas e, se se revelar importante, em artigos académicos.

Nesta lógica, a alusão à «*mancha de óleo*» como metáfora utilizada por Costa (2013) consubstancia, na mesma medida simbólica, o conceito de prática turística automobilizada nas duas vertentes que propomos? Entendemos que sim. Temos desenvolvido a teoria de que cada objeto culturalmente presente na nossa

¹⁹ Estas são áreas de eventual investigação que podem consolidar outras que, tal como o TCA, suscitam quadros teóricos e evidências experimentadas úteis ao tecido empresarial. No unidade de Turismo Patrimonial e Desenvolvimento Local experimentámos com os Estudantes, a partir da década de 90 do passado século, um conjunto de hipóteses de trabalho relacionadas com o tecido empresarial da sub-região do Médio Tejo.

realidade de vida em sociedade pode revestir-se de três funções: prática, estética, simbólica. De facto, o alastramento do automóvel como objeto prático (viagem), como objeto estético (design e estilismo automobilizado), e como objeto simbólico (de afirmação de poder, desde sempre) é visto nesta tríplice condição de análise porque, estas funções estão ligadas pelo espaço da mercantilização onde o mercado é, de facto, o palco.

Nesse palco onde se representa o encontro entre teoria e sua prática, a elaboração de produtos turísticos com base em fundos e/ou fontes de investigação reparte-se, pelo menos, por 4 áreas:

- 1- institucional;
- 2- local;
- 3- histórica;
- 4- documental.

A primeira com a forma como as **instituições** se revelam através do tema de pesquisa; a segunda, porque **cada lugar** tem a sua própria marca e, se o Autódromo do Estoril ou a Rampa da Falperra nos interessam como cenários automobilísticos outros mais cenários se poderão revelar através da investigação; quanto à terceira, área histórica, é a base das reconstituições automobilísticas como produtos a consumir pelo turista atual porque, compreender a **evolução automóvel na linha do tempo**, faz todo o sentido; por último, a quarta área, documental, permite descobrir textos e imagens fixas ou animadas, contribuindo, com os seus conteúdos, para que os **níveis de comunicação, animação e experiência turística proporcionada a cada consumidor**, tornem cada experiência turística num momento único, especial, intransmissível.

No horizonte da ETT – Experiência Turística Total, o sexteto “Viagem-Alojamento-Restauração-Entretenimento e Lazer- Segurança e Saúde- Acesso a Bens e a Serviços Complementares” é passível de ser experienciado na sua totalidade por várias modalidades de consumo turístico. Nos veículos automobilizados e, concretamente, com o uso do automóvel para as práticas turísticas de cada “condutor-turista ou ocupante” este sexteto tem cabimento, porque este objeto rodoviário:

- **serve de veículo** para a viagem;
- **aloja, se necessário**, o seu utilizador;

- **desloca-se a pontos de restauração;**
- **suporta entretenimento e lazer em provas de perícia** desportiva;
- **é transporte eficaz** e de grande mobilidade em segurança e **usado pelo sistema de saúde;**
- **facilita a procura complementar de bens e serviços.**

O sucesso do automóvel foi sendo construído segundo estas bases de acessibilidade, de fiabilidade, de mobilidade e, naturalmente, de imagem agradável que as formas e cores, mas, igualmente, os acessórios e funções lhe conferiram e continuam a destacar.

Hoje, num tempo de transição energética, onde os designados “híbridos” se vão impondo, juntamente com os automóveis “ecológicos” essa evolução continua. Tal como há cerca de cem anos, assistimos a uma viragem nos sistemas de produção industrial com efetivo efeito no domínio dos transportes ao serviço do turismo e sus tendências, Ramos e Costa (2017).

1.2. O Turismo Cultural Automóvel como Experiência Turística Total - ETT

Apresentar propostas de segmentação aos consumidores de turismo, em geral e de turismo de nicho, em particular, sustenta-se em evidências empíricas. O culto do automóvel integra a cultura e o turismo automóvel como segmento estruturado em práticas de turismo cultural. As ofertas dos operadores concorrem para esta junção natural entre práticas de consumo e sua qualificação através do sistema comercial. Este, ao dar garantias, ganha aderentes e confirma a resposta da oferta adequada à procura.

A motorização tem uma finalidade objetiva: proporcionar viagens seguras e confortáveis, económicas e memoráveis para quem as escolhe fazer, usando o automóvel. No turismo de nicho, Simões e Ferreira (2009) o TCA tem peso económico específico e é fenómeno social com grande significado na vida das pessoas e das organizações. A mobilidade desafia os profissionais de turismo.

Através da mobilidade automóvel concretiza-se um objetivo (procura cultural por parte dos clientes) servido pelo veículo que o satisfaz com resultados concretos (oferta dos operadores do turismo *em* automóvel e do turismo *do* automóvel). Noutro plano, no culto do automóvel, as informações documentais são relevantes. A raridade de algumas publicações e a qualidade de conteúdos, tanto a nível de textos como de

desenhos e fotografias, constituem em desafio permanente para um largo setor do trabalho de investigação necessário ao planeamento turístico.²⁰

A inovação de produto e/ou de promoção também se realiza a partir da perceção do consumidor sobre a noção que experencia sobre a maturidade de cada proposta e do seu cálculo sobre a relação que suporta, ou seja, do custo/benefício. A disponibilização de propostas para que o mercado de produtos turísticos possa fruir por mercê dos avanços do conhecimento académico, também vive desta relação económica²¹ e segue o curso da patrimonialização integrada na turistificação planeada para o território.

A provocação da Academia aos Operadores, reportando-se esse ambiente criativo ao que Jafari (2005) apresentava como caminho de transdisciplinaridade, tem um objetivo claro: produção de conhecimento teórico para sustentação de abordagens práticas, qualificadoras do tecido profissional. As novas gerações e suas procuras, bem como as velhas procuras mais conservadoras coexistem num mundo simultaneamente eclético, memorialista, disruptivo.

Os formatos de viagens são cada vez mais compósitos, tematicamente muito diversos como, por exemplo, o turismo literário, Quinteiro e Baleiro (2017) e criativos. Nesta dimensão, o património imaterial tem extrema presença obrigatória, Cabral (2011) e o caso da obra de Saramago (1985) e de outros escritores-viajantes e seus imaginários abrem oportunidades à criatividade dos profissionais.

Neste momento temos um universo de gerações de consumidores mais velhos e da recente geração z e, todas elas, vivendo em ambiente de transição energética e de mudanças comportamentais em que a mobilidade é um indicador forte, influenciando o consumo de turismo em todas as suas modalidades temáticas, o «encantamento»

²⁰ A publicação de Murphy (1998), apontamentos de um viajante inglês do século XVIII a Portugal, apresenta conteúdos sobre o património nacional que, por exemplo, no caso do Mosteiro de Santa Maria da Vitória, da Batalha, sendo bem explorada aumenta a experiência cultural do visitante motivado pela cultura desse monumento. A organização da visita pode tirar grande partido dos conteúdos descritos na primeira pessoa.

²¹ A título de exemplo, a realização do Curso Breve de Turismo Militar, disponível em http://portal2.ipt.pt/pt/cursos/Outros/CB_-TM organizado e dirigido pelo Professor Coordenador Luís Mota Figueira e com articulação técnica do Técnico Superior do Laboratório de Turismo do IPT, Mestre João Pinto Coelho, colaborações de docentes do IPT e de convidados especialistas nesta temática, comprova que a inovação então experimentada cimentou parcerias e consolidou perfis funcionais de profissionais da operação e de empresários deste nicho turístico. Ao aparecer esta designação e produto respondeu a envolvente com a criação consequente da Associação de Turismo Militar Português, disponível em <https://www.turismomilitar.pt> gerada, precisamente, a partir da dissertação de Mestrado de João Pinto Coelho também disponível em https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/21963/1/Turismo%20Militar_JP_Coelho.pdf com o título “*Turismo Militar como segmento do Turismo Cultural: Memória, Acervos, Expografias e Fruição Turística*” orientada por mim e coorientada pelo Coronel Frederico Almendra, na época, Comandante da Escola de Tropas Paraquedistas de Tancos.

das geografias e suas gentes, a digitalização e, mais recentemente, as ferramentas da inteligência artificial tal como o ChatGPT (<https://openai.com/blog/chatgpt>) moldam e modelam também esta transição.

Dentro deste cenário, pensemos num caso em concreto de roteirização turística: consumir uma proposta de um Circuito Automóvel Local visitando, num automóvel clássico e a partir do Centro Histórico de Tomar, alcançar Vila Nova da Barquinha e o CITA e, em sequência o Castelo de Almourol, seguindo até à entrada de Constância, alcançando-se, depois, Martinchel e o Castelo do Bode é, seguramente, uma experiência que, realizada num veículo automóvel, independentemente da sua marca e antiguidade, bem como de modernidade e design contemporâneo proporciona uma experiência inesquecível e total. Há a oportunidade para uma fruição «holística» num sentido intransmissível onde ambiente natural, cultural, e humanizado selam cada deslocação associada ao prazer pessoal de descoberta ou de reencontro, Boyer (2002), Barreto (2004), Serra (2010).

A vida moderna e as boas vias e apoios de estrada conjugam-se com as mais antigas referências históricas e ofertas diversamente estruturadas retirando-se proveitos dessa conjugação através de produtos unicamente passíveis de proporcionarem cenários sensitivos e compreensivos em modo «in situ» (estar no lugar) e em formato «genius loci» (fruir do espírito de cada lugar), incluindo, por exemplo, o turismo solidário, Salgado (2016) e experiências com agregação de valor cultural mas, igualmente, económico, Sundbo & Darmer (2008).

Se, porventura na visita ao CITA- Centro Interpretativo Templário de Almourol, de Vila Nova da Barquinha for possível assistir-se a um Evento templário devidamente encenado então, a entrada na «máquina do tempo»²² agrega ainda mais valor a essa experiência rodoviária e cultural, Urry (1995). Neste sentido, a transversalidade de atrativos que se ligam na experiência de viagem é o que dá mais satisfação a essa deslocação do viajante. Do lado da operação profissional e da oferta, desenhar este compósito em forma agregada a que damos o nome genérico de «produto turístico» é o grande desafio colocado pelos conteúdos reunidos sob estudos específicos. Os públicos exigem experiências novas, atrativas. Sempre.

²² Esta ideia da «máquina do tempo» consubstancia uma visão sobre os ganhos da atividade turística obtidos, cientificamente, com metodologias da investigação histórica. Contraria-se, assim, o que são situações de «autenticidade encenada» tipicamente realizada para a oferta ao turismo de massas. O TCA pode ser considerado como objeto de estudo e comercialização da temática automóvel encarando-se a mercantilização justa, porque rigorosa, da espessura histórica dos destinos. O caso do Museu do Automóvel, do Caramulo e o papel pioneiro de Abel Lacerda explica essa consistência da história ao serviço da engenharia automóvel.

O TCA insere-se, assim, nesta experiência, sempre renovada e, no caso, de base rodoviária. Se o produto idealizado / experiência turística total é, sempre, um produto composto de “Viagem-Alojamento-Restauração-Entretenimento e Lazer-Segurança e Saúde-Acesso a Bens e a Serviços Complementares”, o produto turístico que promove uma experiência turística distintiva das demais e o mais completa possível é, cada vez mais, a oferta desejadamente integrada e integradora proposta pelos Operadores. Vivemos um tempo eclético, onde as possibilidades de deslocação e viagem são sustentadas, também, nas Redes sociais como espaços de exercício individual desse ecletismo associado à preparação, vivência, avaliação e recordação emocional da viagem. Esse ecletismo anima as procuras.

A transição energética, o automóvel híbrido e o automóvel elétrico associam-se no ecletismo referido e são, seguramente, fatores estruturantes da mobilidade. Fator preponderante no turismo, nesta perspectiva eclética também os “turistas-bloggers”²³ são um excelente exemplo desta realidade partilhada e partilhável entre consumidores e produtores. A notícia “*Blogueiros portugueses criam ação para ajudar na recuperação do Turismo do país*” publicada em 14/05/2020 por uma associação de viajantes e disponível em <https://www.mochileiros.com/blog/blogueiros-portugueses-criam-acao-para-ajudar-na-recuperacao-do-turismo-do-pais>, afirmava o seguinte:

A Associação de Bloggers de Viagem Portugueses (ABVP) vai levar 46 dos seus 57 bloggers associados a visitar, cada um deles, uma região específica de Portugal. Estarão abrangidos os 18 distritos de Portugal continental e ainda as regiões autónomas dos Açores e da Madeira, numa ação concertada e em simultâneo que visa enaltecer o país enquanto destino de excelência e contribuir para a desejada recuperação do turismo interno. É o nosso humilde contributo para o relançamento do turismo em Portugal, especialmente nos chamados territórios de baixa densidade, onde a atividade de pequenos proprietários de unidades de turismo rural e restaurantes, por exemplo, tem grande impacto nas economias locais, explica Filipe Morato Gomes, Presidente da ABVP e autor do blog Alma de Viajante.

Na atual circunstância de retoma pós- crise sanitária, esta intervenção ganha ainda mais sentido. Como se sabe, o PIB do turismo é cada vez mais relevante nas economias

²³ Classifico desta forma muitos profissionais de turismo que são produtores e consumidores de produtos turísticos em associação com fornecedores de bens e de serviços. A empresa “O Meu Escritório É Lá Fora” é um excelente exemplo desta realidade e pode consultar-se em <https://www.omeuescritorioelafora.pt>

de todo o mundo e os ciclos de produção cada vez mais dependentes do marketing e tendência de consumo, Ramos & Costa (2017). A comercialização dos recursos endógenos apoia-se, com grande evidência, na visitação rodoviária e significa, em muitos lugares, parte muito importante da dinamização territorial. As dinâmicas das promoções turísticas territoriais dos 308 municípios e das 2092 freguesias e uniões de freguesias espelham este cenário contemporâneo.

Como propomos, a ETT – Experiência Turística Total, centrada na oferta satisfatória para cada consumidor de turismo, é obtida por qualquer viajante-turista (que faça pelo menos uma dormida no destino, como determina a designação da OMT para “Turista”). A combinação entre diversos elementos indispensáveis à sua experiência como consumidores (obtendo o máximo de experiências diversas e o mínimo de transtornos estão na base da satisfação de cada cliente) e é o objetivo do consumidor informado. A procura de um produto harmonioso e à medida das motivações de cada turista é, para cada um deles, importante. Como se refere em Figueira (2019:113):

A animação turística insere-se no contexto do entretenimento e lazer que, por sua vez, fazendo parte do bloco onde a viagem e o alojamento, a segurança e a saúde, a restauração e o acesso a bens e a serviços complementares, modelam cada experiência turística, no seu todo, gerando energia e cultura turísticas. Cada destino expressa a sua energia turística balizado pelas suas possibilidades (o que lhe é permitido fazer) e pelos limites (internos e dependentes do ambiente externo ao mesmo). Nesta relação, a espessura histórica é, em muitos casos um expediente que contribui para criar um destino turístico distintivo. Há um acervo enorme que espera ser redescoberto pelos criadores de conteúdos sustentados pela cultura material e imaterial de um lugar. A literatura e a produção artística são exemplos desse acervo disponível a ser descoberto e ativado turisticamente.

Explorar cada lugar significará, então, encontrarem-se significados em cada elemento patrimonial, seja ele natural ou cultural e, também, nessa qualificação com o objetivo da fruição individual e em grupo, participar-se da resignificação desse mesmo lugar? Sim, essa constatação é adequada. O turismo, porque não é uma atividade neutra, imprime os seus efeitos nos territórios e suas pessoas, bem como nas suas organizações. Na criação de conteúdos a transmitir e experiências sensitivas a despertar em cada visitante, quanto mais investigação histórico-patrimonial for sendo realizada, publicada e disponibilizada, tanto mais resignificação poderá acontecer, com ganhos para todos os envolvidos.

Por exemplo, os estudos sobre o património da arquitetura militar medieval e, nomeadamente, sobre o Castelo de Almourol ou sobre o Convento de Cristo, de Tomar, são paradigma sobre o seu uso. Estes elementos patrimoniais são ícones turístico-culturais da sub-região do Médio Tejo integrada na esfera de ação da ERTC- Entidade Regional de Turismo do Centro. Cada novo estudo publicado sobre um atrativo ou um destino, torna-se mais uma referência qualificadora das visitas turístico-culturais, aumentando a Procura e beneficiando cada processo com a matriz DTBC – Desenvolvimento Territorial de Base Comunitária.

No âmbito de afirmação do TCA, a associação entre criação de conteúdos e seu uso turístico-cultural segue o padrão de trabalho corrente. Todos os destinos turísticos maduros se estruturam segundo uma governança em que o eixo principal é o desempenho da sua qualidade distintiva? As evidências corroboram esta meta da qualidade *versus* maturidade. Como consequência, viajar de automóvel até à Região Centro e concretamente à Sub-região do Médio Tejo (descobrendo os seus 13 municípios com base no interdisciplinar tema dos «templários») pode constituir-se um bom exemplo.

Numa perspetiva do lado da oferta, ao modo de valorização da cultura templária, tanto a do passado como a do presente e, também, como um processo de inovação que radica na espessura histórica templária nesta geografia agrega-se o outro modo, o do consumo da possível autenticidade. Este valor, ancorado na «espessura histórica regional e global» é o desafio para os ganhos materiais e imateriais dos atores turísticos. A significação e resignificação do património disponibilizado pela oferta local em rede atrai viajantes de todo o mundo.

A arbitragem entre o que é significado e ressignificado é realizada através do conhecimento e divulgação dos consensos de classificação e, daí, da notoriedade decorrente, que organizações como a OMT-UNWTO e a UNESCO, entre outras, tentam harmonizar. Por isso, a Carta de Veneza (1964) ou a Carta Internacional do Turismo Cultural (1976 e 1999) são instrumentos globais dessa arbitragem, OMT (1999).

A procura de espaços abertos e em contacto com a natureza das culturas locais e com o património natural local e sua biodiversidade de flora e de fauna, Prestes, Oliveira e, Jensen (2009), de orografia e espécies autóctone, valoriza-se com base nas fontes que a credibilizam: ligam memória e atualidade. Daí que a «espessura histórica» de cada lugar tenha relevo antropológico, nesta problemática da patrimonialização e de turistificação responsáveis, Pérez (2009), útil à gestão da relação Residentes – Viajantes, Barreto (2004).

1.2.1. O TCA e as fontes documentais e contemporâneas na roteirização dos territórios

Para uma eficaz transformação de recursos em atrativos turísticos, insuflar-lhes energia nesse processo é condição prévia no processo complexo da sua turistificação. Dotar os percursos de visitação de infraestruturas e de comodidades para, por exemplo, servirem-se públicos com carências funcionais na mobilidade e literacia, implica a construção de ambientes facilitadores ao acesso desses públicos à fruição dos bens e serviços integrados nesses percursos divulgados ao mercado turístico.

Os atuais arquivos digitais propiciam a criação de experiências unipessoais e partilháveis que, numa roteirização responsável, liga o ambiente presentista com os valores que, justificadamente, o suportam e estimulam aqueles processos de planeamento turístico. A relação intergeracional típica da experiência turística (de que a viagem em família é ícone) é ponto crítico de sucesso. Porém e tal como aparece na reflexão de Hartog (2014:148-149) sobre o presente:

O futurismo deteriorou-se sob o horizonte e o presentismo o substituiu. O presente tornou-se o horizonte. Sem futuro e sem passado, ele produz diariamente o passado e o futuro de que sempre precisa, um dia após o outro, e valoriza o imediato. Assim, a morte tem sido cada vez mais escamoteada. A recusa do envelhecimento (conforme o modelo do jogger Californiano, que fez escola em muitos lugares) seria outro indício disso, que a valorização crescente da juventude enquanto tal acompanha as sociedades ocidentais que já começavam a envelhecer. Ou ainda, mais recentemente, todas as técnicas de supressão do tempo, graças ao desenvolvimento das “autoestradas da informação” e a promoção universal do tempo dito “real”.

Estas advertências fazem sentido, por serem relevantes na cadeia de valor do turismo. Nestas realidades e suas contradições atua e reanima-se a cultura ocidental. Por essa razão faz sentido utilizar a fonte histórica «Guiauto» como referência documental. Com o uso desta fonte e face ao panorama presentista que vivemos (que se revela também pela ambição de tornar presente o passado que seja possível suscitar para essa ideia de retorno) é possível reconstituir o «passado automóvel» como campo de inspiração para eventos “histórico-automobilísticos”.

Atendendo ao pragmatismo empresarial que impulsiona os produtos turísticos a colocar em mercado, a especialização da frente da oferta turística nacional com

base no património automóvel, dá sustentabilidade a esta visão. Há exemplos, cujos resultados encorajam essa via empreendedora. Relacionar a temática do TCA com a realidade da EN2, «estrada turística» pode tornar-se numa evidência de oferta nacional estruturada no âmbito do turismo cultural automóvel.²⁴

Perceber como em 1929 se entendia o designado “mundo automóvel” ao longo da História e no momento atual, é necessário para o empreendedorismo empresarial em turismo, neste segmento. Acompanhamos este ensaio com uma cronologia automóvel. Esta metodologia de observação “factos-cronologia” numa procura identitária nacional, Martins (2020), tenta complementar a perceção do Leitor sobre o desenho histórico da fileira industrial.

²⁴ A “Museografia da Paisagem” outro tema que decidi criar e venho estudando há longos anos tem importância nesta questão do TCA. Observar como a presença do automóvel moldou a cultura rodoviária e a relação que modelou com o património natural e cultural (incluindo os monumentos nacionais como cenários de exposições e, portanto, de museografias para a publicidade e vendas de automóveis, para além de outros eventos), é tema muito interessante.

CAPÍTULO 2

Da utilidade das fontes documentais na qualificação do Turismo

A revisitação das Artes e da História, dos Ofícios e das Tecnologias constitui um dos melhores exemplos de uso das competências de um país para se projetar no Mundo? Assim parece. Humanidades e Tecnologias seguem, a par. As reconstituições históricas com finalidade mercantil e com efeitos sociais, comportam grandes custos em investigação e em produção orientados à oferta turística. São eventos que fazem parte da projeção cultural dos países na sua competição internacional. No turismo esta competição é real e tem amplo significado no crescimento económico, Ramos e Costa (2017).

O turismo é uma atividade que, nas contas públicas de um País se regista como setor exportador, quando os mercados emissores o escolhem como destino para as viagens de lazer e de negócios que trocam.²⁵ O colecionismo automóvel é uma realidade em crescendo e a visita neste tipo de viagens culturais, também. A especialização de regiões é inevitável, como mostra a História do Turismo. Os municípios têm, nesse universo das reconstituições históricas uma função de grande interesse, Figueira (2019).

Reforçar a educação e formação em turismo é parte do significado e resultados pretendidos pelas tutelas e sua compreensão sobre os modelos de gestão mais adequados. O ET27, documento de estratégia nacional para o turismo nacional até 2027 é paradigma deste modelo organizacional do turismo português. No Turismo Cultural Automóvel (o **culto** do automóvel como objeto **mecânico**; o **culto** do uso do automóvel **em viagem**) a sedução de liberdade, velocidade, evasão e posse são os catalisadores contínuos da cultura automóvel desde a sua origem, Maio (1923), e construção do sistema sociotécnico, Oliveira e Sousa (2013). Aliás, a Cronologia que segue em anexo mostra essa dimensão.

²⁵ No caso português surge-nos o historial da Agência Abreu, fundada em 1840 e, portanto, considerada como a agência de viagens mais antiga do mundo, porque a Thomas Cook (entretanto fora do mercado) tem o registo da viagem de 1841 que todos quantos estudam o turismo constatam. Em https://www.abreu.pt/a_nossa_hist%C3%B3ria-30979.aspx, lemos que: “Em 1840 escreve-se a primeira página da história da Agência Abreu. O seu protagonista é Bernardo Luis Vieira de Abreu, natural de Rossas, Vieira do Minho. Tendo por referência o movimento de emigrantes saído do norte de Portugal e da Galiza, com destino especialmente ao Brasil, Bernardo de Abreu estabelece-se naquele ano, na cidade do Porto, na Rua do Loureiro. Nasce, ali, a primeira agência de viagens, no mundo, a abrir escritórios de atendimento ao público.” Sobre a Thomas Cook em <https://www.dn.pt/mundo/thomas-cook-a-agencia-de-viagens-com-178-anos-que-fechou-as-portas-11329182.html> no jornal Diário de Notícias de 23 de setembro de 2019 a notícia sobre a sua falência inicia-se com o conteúdo seguinte: “Foi fundada, em 1841, pelo marceneiro Thomas Cook, em Leicestershire, no Reino Unido, e começou por organizar excursões locais, que não iam além dos 20 quilómetros.”

Como se sabe de experiência feita é facto que os segmentos de turismo temático são apresentados a público quando a Procura exige satisfação, por parte da Oferta. Cada sistema turístico depende, sempre, de uma constante de mercado que se impõe: a Procura, a Oferta, a Geografia e os Operadores, formam um conjunto sistémico que determina o vigor ou o nascimento, a perda ou o rejuvenescimento dos destinos turísticos. As tipologias de práticas turísticas são, pois, devedoras das circunstâncias de cada lugar e suas políticas públicas, mas, igualmente do interesse dos setores de iniciativa privada e associativa e da maleabilidade das soluções. Nesta lógica, refere-se em Figueira (2020:11) o seguinte:

Domingues (2013:331-334) ao elencar 32 tipologias de práticas turísticas refere a crescente segmentação do turismo demonstrando a sua plasticidade, mas, igualmente, a sua complexidade no contexto da gestão municipal dadas as características e exigências de serviços públicos disponíveis para cada segmento.

Em termos de planeamento turístico a perceção sobre a riqueza do estudo documental e sua integração em conteúdos de visitação e animação turístico-cultural revela-se, nessa ligação, ao nível da inovação. Vem a propósito o que refere Martins (2020:12-13) quando evoca o seguinte:

Não por acaso, o Secretário da Propaganda Nacional foi buscar um título muito prestigiado para a nova revista – nem mais nem menos do que o do órgão da Sociedade Portuguesa de Conhecimentos Úteis, que fora dirigida por Alexandre Herculano a partir de 1837, contando com a participação das principais figuras culturais portuguesas da época, como António Feliciano de Castilho, Oliveira Marreca, Camilo Castelo Branco...

Como se poderá observar, na bibliografia nacional sobre turismo e cultura encontramos empenhados intelectuais que, tal como José Saramago, na obra “Viagem a Portugal” de 1985, observam os lugares e descrevem-nos através das suas visões estéticas e humanísticas, emprestando ao setor económico do turismo muito do que são conteúdos relevantes para a operação turística. Estas visões estão amiúde relacionadas com a histórica apropriação geográfica que o turismo incentiva, Pessoa (2006) sob original do Poeta de 1925, e Paulino (2013) com notas de viajantes entre 1750 e 1850 sobre Lisboa e arredores.

2.1. Operacionalização turística e evidências históricas

A revisão de literatura permite que a percepção sobre o «estado da arte» se revista de evidências teóricas sustentando as propostas de aplicação prática de novo conhecimento. Há exemplos que, baseados no Grand Tour e sua explicação histórico-económica e social, sustentam teorias e interpretações.

Como se verá, por exemplo, estudar o tempo histórico do reinado de D. Carlos, é depararmo-nos com uma época de introdução do automóvel em Portugal. A figura do seu irmão, o Príncipe D. Afonso, é personagem incontornável da História do TCA. Ficou conhecido pela alcunha de “Arreda” como os documentos da época nos revelam. Relacionar esta personalidade com a engenharia da época e com o ambiente natural dos lugares onde certos episódios históricos aconteceram é, por isso mesmo, utilizar o acervo documental sob um ponto de vista preciso: ilustrar o turismo automobilizado tal como a Agenda Cascais (2020) estruturou com a promoção municipal da “Rota Dom Carlos I”.

A cronologia em Anexo e seu enquadramento histórico, ambiental, tecnológico e social, tratada na relação Cultura-Turismo suscita uma visão diacrónica sobre o património, tanto natural, quanto cultural e, neste, nomeadamente, nas suas características materiais e imateriais, Boyer (2002). O exemplo do eixo turístico Estoril-Cascais é, sobremaneira, exemplar, Anjos (2012), quando conjugado com os factos da época.

Da parte dos promotores turísticos (públicos e privados) causar agrado, satisfação, despertar curiosidade em ir mais além na descoberta do que é transmitido e interpretado para consumo dos seus clientes significa um modo de gestão inteligente. Ele promove o equilíbrio adequado entre o território e as suas populações em interação com os visitantes, em eventos, nomeadamente automobilísticos, gerando-se expectativas e concretizando-se produções.

Neste contexto, os circuitos automóveis de Sintra, durante o período da monarquia ainda estão pouco estudados poderão contribuir para agregar mais valor na visita-turística. Vila do Conde ou a Rampa da Falperra ou o Circuito de Vila Real ou o Rally Vinho do Porto, etc. são, seguramente, referências que, na espessura história do automobilismo nacional, constituem recursos que, devidamente integrados com os eventos automobilísticos contemporâneos, tornam ainda mais distintiva a marca “Portugal” na forte competição internacional entre destinos automóveis.²⁶

²⁶ Tal como existem destinos culturais, religiosos, gastronómicos, etc.

Estudar as origens, por exemplo, de provas automobilísticas do passado que dão sentido ao culto social do automóvel como atrativo turístico, esteja ele em museus temáticos ou em provas desportivas contemporâneas é estratégico. As narrativas em turismo cultural necessitam de todas as evidências que as enriquecem: o turista que cultiva o seu gosto pelo mundo do património industrial, nomeadamente, sobre a história da motorização automóvel, procura as novidades da sua área de motivação.

É necessário criar referências para todos os profissionais e para que possam responder, com qualidade às solicitações dos operadores beneficiando os viajantes e o sistema turístico, em geral. Abordar-se a evolução do turismo através da mobilidade automóvel, responde aos desafios e necessidades desta linha particular de investigação aplicada.

2.2. Metodologia de trabalho e resultados esperados

Os fundos documentais disponibilizados pela HDL – Hemeroteca Digital de Lisboa dão essa garantia. Tanto mais credível será a intervenção, quanto mais fiáveis e rigorosos forem os dados de partida. O Storytelling do automóvel ganha com este tipo de contributos.²⁷ A transversalidade operacional em turismo exige uma visão consequente em investigação e, assim, metodologicamente, a sua extensão em educação e formação.

Tanto públicos, como privados, os arquivos e as bibliotecas são espaços de informação cientificamente creditável. A Hemeroteca, significa uma estrutura que alimenta a investigação geral e a pesquisa mais específica sobre atividades que a sociedade desenvolve e reportas em Revistas e Jornais. A elaboração de novos produtos e programas turísticos carece, e muito, de conteúdos úteis, também, aos Operadores turísticos que decidam investir em produtos inovadores.

No caso, na ficha da Hemeroteca Digital de Lisboa, disponível e resumindo a vida da revista em <http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/FichasHistoricas/Guiauto.pdf> a “*GUIAUTO ILUSTRADO: Automobilismo, Sports mecanicos, Turismo*”, (Porto,1929), Helena Roldão (2015:1) escreve na referida ficha:

²⁷ O Turismo, nomeadamente o turismo temático, tal como o Turismo Cultural, orientam-se a experiências propostas aos excursionistas e aos turistas, mediante a “*apresentação-interpretação patrimonial e criativa*”, intermediando conteúdos oferecidos a cada consumidor e constantes dos objetos naturais e culturais preparados para fruição pelos vários tipos de públicos. Neste caso as narrativas, o storytelling, são o modo de criar o ato turístico.

“Periódico desportivo e muito ilustrado, especializado em automobilismo e defensor de todos os profissionais que vivem da indústria motorizada. Esta indústria produz e comercializa novos transportes utilitários e turísticos, incluindo aeronaves, que o periódico, entusiasticamente, anuncia. O motociclismo desportivo aparece como outro ponto de interesse da publicação; também as inovações mecânicas são publicitadas, ao mesmo tempo que são testadas nas populares “corridas de automóveis”.

A profissionalização industrial e o descolar de atividades tradicionalmente baseadas no mercado interno, mercê da internacionalização tipificada no regime monárquico, mas que, na 1ª República foi altamente acentuada, incide numa realidade que se manifestou numa primeira fase como transformação urbana e, depois, irradiou pelo país, a motorização crescente das cidades e dos campos. Neste sentido, encontrar uma fundamentação histórica de base tornou-se um desafio permanente para que o conceito de TCA gerado neste universo da motorização, fosse reforçado com pilares estruturadores.

Utilizou-se o método da visão diacrónica e seu registo o mais detalhado possível utilizando uma fonte documental como catalisadora do discurso sobre o objeto de estudo e bibliografias complementares. A sua exploração anotou os momentos marcantes da presença do automóvel na vida social, suscita técnicas de exploração de narrativas e atenção aos elementos visuais. Por exemplo, aquando da pesquisa sobre os efeitos da Revolução Industrial, em Portugal, a centralização da corte e, depois, da administração política republicana mostram uma constante: a centralização das cidades nos processos decisórios e seus efeitos urbanísticos e sociais, nomeadamente no convívio com o automóvel.

Assim, os bairros operários e as «vilas» de Lisboa, ou os seus equivalentes «ilhas» da cidade do Porto, só para apresentar dois exemplos, ganharam uma conformação urbanística determinada pelas necessidades de industrialização, urbanismo e estilos de vida, Ferreira (2014). Porém, considerando as possibilidades e os limites impostos, por um lado pela Natureza e, por outro lado pelas decisões da Sociedade em avanço para o progresso e mecanização, o surgimento de uma opinião publicada veio contribuir para uma maior difusão dos novos valores associados à industrialização, cultura, sociedade vivência do lugar da habitação, da cidade, França (1983).

A análise histórica como método de trabalho e a técnica de registo cronológico comentado servem, sobremaneira, os objetivos deste texto. A sua contextualização social, industrial e comercial, também. A comunicação social despertava para as

realidades do confronto entre poderes e refletia, ou o alinhamento aos mesmos ou o desbravar de novos trilhos. Esta revista, abordando áreas onde cabiam as temáticas da engenharia e mecânica automóvel, os produtos químicos de nova geração e as componentes de desporto e turismo, mostra, nessa heterogeneidade. O contributo de conhecimentos transversais presentes na então inovadora indústria automóvel confirma-se, de igual modo, pela força da publicidade inserta nos seus 5 exemplares.

O foco do editor na didática do automóvel, nomeadamente na visualização da publicidade gráfica da época permite ao leitor contextualizar o automóvel na indústria e na sociedade de onde emerge como objeto de uso. Os Publicistas desenvolviam um papel relevante na comunicação social da época, como veremos na literacia automóvel necessária ao desenvolvimento dos negócios a ele ligados, Ferreira e Simões (2010).

2.3. Evolução industrial e seu registo na imprensa escrita da época

A orientação editorial estudada comparativamente com outras publicações coevas prova, exatamente, o espírito de vanguarda dos que entendiam publicitar os temas que estudavam e sobre os quais emitiam opinião. Tendo capital financeiro e, por vezes capital industrial, os proprietários destas publicações exerciam a pressão que podiam em favor dos seus ideais e interesses de natureza económica e social, na esteira do que foi estudado e ensinado por Porter (1990) e no caso nacional por Firmino (2007) e Cunha (2020) no turismo e Faria (2018) na dimensão da arquitetura.

A evolução da indústria é tema central nos textos dos fundadores da revista. Claro que era uma revista de elite: num país ainda com graves problemas no que tocava ao analfabetismo (porque a ruralidade imperava e só a partir da segunda metade do século XIX seria substituída por uma industrialização ainda que incipiente face aos padrões de outros países), o papel pioneiro de alguns Publicistas com experiências de viagens pelo estrangeiro abriu portas para este domínio dos veículos automóveis e muitos outros aspetos de uma industrialização que, na primeira metade do século XX, dava sinais de crescimento cada vez mais estruturado.

Nesta visão industrial não se poderá considerar o turismo e seu desenvolvimento automobilizado sem centrarmos o papel da indústria dos combustíveis fósseis, nomeadamente derivados do petróleo. Este produto que na antiguidade era conhecido por betume teve uma relevante ação relacionada com os motores de explosão.

Os hidrocarbonetos são compostos resultantes de transformação de elementos orgânicos submetidos a pressões e temperaturas que conjugadas com o tempo, dão origem a um produto líquido e pastoso de cor muito escura.

Por esta época assistia-se a investimentos na captação deste precioso «betume» conhecido desde a antiguidade como vimos. Numa visão sobre o conhecimento genérico sobre este produto²⁸ considera-se que o petróleo é uma:

(...) substância oleosa, inflamável, menos densa que a água, com cheiro característico e cor variando entre o negro e o castanho escuro, rica em hidrocarbonetos, que é produto da decomposição, causada por bactérias, de matéria orgânica (fitoplâncton e zooplâncton), sob ação de pressões e temperaturas crescentes, e que, ao longo de milhões de anos, se vai depositando e acumulando em rochas sedimentares, em zonas pouco oxigenadas do fundo dos mares e dos lagos, apresentando-se geralmente em grandes mananciais.

É desta base que, mais tarde, em 1940, Agostinho da Silva numa intervenção de divulgação e pedagogia das ciências naturais num contexto de difusão de cultura geral, publica uma obra de edição de autor com o título “ O Petróleo” e, a pp. 9-10 e 24, afirma o seguinte com dados relativamente a 1929 ²⁹:

Já desde tempos muito antigos que, na China e Birmânia, se empregam os poços, devidamente escorados, para a exploração do petróleo; mas só actualmente com os furadores de tipo americano se conseguiram resultados compensadores. (...) Em 1929 a Dutch-Shell produzia 25.184.000 toneladas, mas em 1933, para combater o que se chama o «aviltamento de preços», isto é, para que o petróleo se não vendesse mais barato, a produção baixou para 21.957.000 toneladas.

Ainda neste quadro cronológico de proximidade ao primeiro quartel do século XX e seguindo os textos de divulgação de Agostinho (1944:3) explicava-se o seguinte:

O motor de explosão, sem o qual teria sido impossível grande parte do progresso industrial da época moderna e de que existem tentativas de realização a partir dos meados do século XIX, é composto essencialmente de um cilindro e de um êmbolo e aproveita como força motriz a que resulta da explosão no cilindro de

²⁸ Conforme em <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/petr%C3%B3leo>

²⁹ Silva, (1940:11-12; 24)

uma mistura de combustível e de ar. O outro nome do motor de explosão – motor de combustão interna – provém de que é no próprio cilindro que se gera, pela combustão dos gases, a força expansiva necessária para se mover o êmbolo;

Considerando-se que o nosso trabalho se foca num período cronológico que vem desde os indícios do automobilismo até ao ano de 1929 convidámos uma Colega a elaborar um capítulo mais específico sobre o petróleo, tal como se apresenta no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 3

O petróleo: História e Aplicação

Cecília Baptista

Docente na Unidade Departamental de Engenharias, Doutorada em Química

A abordagem sucinta a que nos propomos permite que os leitores possam explorar mais informações para além das que seguem nesta breve nota sobre o petróleo e seus derivados aplicados na sociedade e, em particular, no mundo do automóvel.

3.1. Breve Resenha Histórica

O petróleo, enquanto matéria-prima, foi utilizado pelo homem desde a antiguidade, mas assumiu uma importância gigantesca no desenrolar da segunda metade do século XIX com a necessidade de iluminação, consolidando-se depois com a vertente energética inerente a uma sociedade industrial que despertava também para o incremento da mobilidade territorial.

O mundo ocidental no século XX atribuiu ao petróleo a primazia na balança da energia primária (Pereira, 2018) com o advento dos motores de combustão interna dependentes desta matéria-prima e que vieram a ocupar lugar de destaque na indústria automóvel que se desenvolvia para substituição da tração animal.

O petróleo é um produto natural fóssil conhecido e utilizado há milhares de anos. A sua utilização como betume em muitas regiões do Médio Oriente é referida como remontando a 4000 a.C., servindo para pavimentação de estradas, calafetagem de construções terrestres e marítimas, podendo, para além das funções de impermeabilização e selagem, desempenhar também funções de lubrificação, aquecimento e iluminação (CNEGM, 2017).

O químico Ignacy Lukasiewicz por volta de 1855 montou na Polónia, em Ulaszowice, a primeira refinaria de petróleo para produção de querosene, originando o que se denomina hoje como a “era moderna do petróleo”. O querosene produzido por destilação do petróleo bruto em alambiques era comercializado para substituir o óleo de baleia usado até então como combustível para lamparinas nos continentes europeu e americano. Esta utilização justificou a procura de novas fontes de petróleo. Os solos lamacentos e oleosos de Lambton County em Ontário, no Canadá, foram o mote para

a criação do primeiro poço de petróleo da América, em 1858, através dos trabalhos de James Williams, tendo ficado a região conhecida como Oil Springs (Gauto, 2016).

George Bissel, advogado americano, criou a empresa Seneca Oil que fez prospeções no subsolo da Pensilvânia onde recorrentemente havia indícios de contaminação dos poços de água com petróleo. Em 1859 a equipa da Seneca Oil liderada por Edwin Drake, antigo condutor ferroviário já na reforma, encontrou petróleo a uma profundidade de 21 m, criando-se desta forma o primeiro poço petrolífero explorado dos Estados Unidos da América (figura 2).

Este acontecimento deu-se cerca de 10 anos após a perfuração do primeiro poço de petróleo do mundo, ocorrida em Baku (atualmente cidade capital do Azerbaijão) que ficou para sempre conhecida como a “Cidade Negra” por produzir, em 1860, cerca de 90% do petróleo mundial (Gauto, 2016). A atividade petrolífera desta zona contou com a ação impulsionadora de Ludwig Nobel, irmão de Alfred e Robert Nobel.



Figura 2 . O primeiro poço de petróleo dos EUA.

Em primeiro plano pode ver-se Edwin Drake à direita.

Fonte: <https://www.britannica.com/biography/Edwin-Laurentine-Drake>

O petróleo então redescoberto mostrou-se vantajoso face a outros combustíveis fósseis como o carvão e o gás natural. São três as vantagens do petróleo: por um lado, possui um maior rendimento calorífico por unidade de volume, por outro lado permite um transporte relativamente fácil através de pipelines, e pode ser fracionado em grande número de subprodutos de aplicações diferenciadas como o fuel, a gasolina, o gasóleo, os lubrificantes e uma série de combustíveis mais leves e voláteis.

Este combustível desencadeou novas oportunidades societais, sendo muitos os que se mobilizaram para migrações aventureiras com o foco na descoberta de novos poços que lhes pudessem trazer riquezas. Nem sempre houve sucesso nessas aventuras do ouro negro porque o processo era mais complexo do que parecia, contemplando não só a etapa de exploração, mas ainda a comercialização que, por norma, era realizada por terceiros, que tentavam adquirir a matéria-prima a preços baixos para realizarem com a venda o máximo de proveitos próprios.

O conhecimento de todo o ciclo produtivo do petróleo (perfuração – extração – processamento – refinação – distribuição) alicerçou a indústria petrolífera entre 1859 e 1911, que teve a América como grande palco. Esta indústria deu os primeiros passos com a empresa Standard Oil, fundada por John D. Rockefeller em 1870 (Ndiaye, 2003). Esta companhia em 1895 controlava entre 85 e 90% do petróleo produzido na Pensilvânia, monopolizando na altura este negócio. Várias foram as movimentações políticas que se observaram nos Estados Unidos da América na sequência do caminho trilhado por esta indústria, tendo a Standard Oil sofrido um desmembramento em 7 novas empresas filhas, as Seven Sisters, que vieram a originar algumas importantes companhias petrolíferas ainda hoje existentes.

O mesmo número 7 voltou a ter importância no mundo do petróleo após a II Guerra Mundial, quando foi gerado um novo conjunto de companhia petrolíferas de importância global composto pela Standard Oil of New Jersey (posteriormente Exxon), Standard Oil of New York (futura Mobil), Standard Oil of California (depois Chevron), Texaco, Gulf Oil, Royal Dutch Shell e British Petroleum. A indústria petrolífera teve os seus anos dourados no pós-guerra, sustentados pelo preço baixo do petróleo, forte industrialização, melhoria de vida das populações e incremento da mobilidade. O aumento de preço registado nos anos setenta do século XX despoletou uma crise energética mundial que encerrou o ciclo dourado das duas décadas e meia anteriores.

3.2. Origem, composição e transformação

Enquanto recurso natural não renovável à escala temporal humana, o petróleo acaba por ser uma forma de energia solar armazenada, derivada das plantas (Fik, 2000). Estas, sendo produtores primários, fixam a energia solar e convertem-na em energia química pelo processo bioquímico que conhecemos como fotossíntese. Os compostos orgânicos sintetizados pelas plantas e consumidos pelos animais, sofrem decomposição aquando da obsolescência de todos aqueles seres e transformam-se por reações termoquímicas, devido ao calor e pressão durante milhões de anos, criando depósitos nos locais onde ocorreu a acumulação de material orgânico, ou seja, por entre as rochas nas bacias sedimentares. Estes depósitos de combustíveis fósseis (petróleo, carvão e gás natural) são constituídos por hidrocarbonetos, compostos orgânicos em cujas moléculas se organizam átomos de carbono e de hidrogénio com diferentes arranjos.

Pela origem e localização deste recurso, usa-se o termo petróleo, palavra latina que significa “óleo de pedra”. Este produto corresponde a uma substância escura e oleosa que se apresenta como um líquido pegajoso com elevada viscosidade, composto essencialmente por uma mistura de hidrocarbonetos e que contém também compostos sulfurados, oxigenados, nitrogenados e compostos orgânicos combinados com metais (compostos organometálicos) e eventualmente alguma água, que podem considerar-se como impurezas. A sua composição elementar apresenta-se na tabela A.

Tabela A . Composição elementar média do petróleo. **Fonte:** Speight, 1991.

Elemento	Teor (% em massa)
Carbono	83 - 87
Hidrogénio	10-14
Enxofre	0,05 - 6
Nitrogénio	0,1 - 2
Oxigénio	0,05 - 1,5
Metais (Fe, Ni, V, ...)	< 0,3

No que respeita à mistura de hidrocarbonetos é importante referir que a sua composição é muito diversa no que diz respeito ao tamanho e morfologia das moléculas constituintes. Assim, no petróleo é possível encontrar hidrocarbonetos com um número variável de átomos de carbono por molécula, compreendido entre 1 e 60, sendo alguns do tipo alifático³⁰, com cadeias lineares ou ramificadas, outros hidrocarbonetos cíclicos e ainda outros designados por aromáticos³¹. A figura 3 mostra a estrutura de alguns hidrocarbonetos existentes no petróleo.

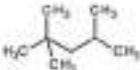
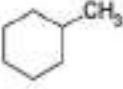
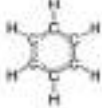
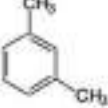
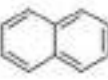
Tipo de Hidrocarboneto	EXEMPLOS			
Hidrocarbonetos parafínicos (Alcanos)	Metano (CH_4) 	Butano (C_4H_{10}) 	Heptano (C_7H_{16}) 	Iso-octano (C_8H_{18}) 
Hidrocarbonetos Nafténicos (Cicloalcanos)	Ciclopentano (C_5H_{10}) 	Ciclo-hexano (C_6H_{12}) 	Metilciclo-hexano (C_7H_{14}) 	
Hidrocarbonetos Aromáticos	Benzeno (C_6H_6) 	Tolueno (C_7H_8) 	Xileno (C_8H_{10}) 	Naftaleno (C_{10}H_8) 

Figura 3 . Exemplos de hidrocarbonetos existentes no petróleo bruto.

A percentagem relativa destes constituintes varia consoante a região de origem do petróleo. Os petróleos da Pensilvânia, por exemplo, são constituídos fundamentalmente por alcanos³², enquanto os petróleos da Europa Central apresentam maioritariamente hidrocarbonetos cíclicos saturados³³ (como é o caso dos ciclopentanos

³⁰ Compostos alifáticos são aqueles cujas moléculas não possuem ciclos ou anéis.

³¹ Compostos aromáticos, em sentido estrito, são aqueles que possuem um ou mais ciclos com a estrutura do benzeno, C_6H_6 .

³² Alcanos são hidrocarbonetos alifáticos saturados, constituídos exclusivamente por ligações simples entre átomos de carbono ($\text{C}\% \text{C}$) ou entre carbono e hidrogénio ($\text{C}\% \text{H}$). Os alcanos lineares designam-se por n-alcanos.

³³ Compostos saturados são aqueles cujas moléculas possuem apenas ligações simples.

e ciclo-hexanos) e os da Indonésia possuem elevado teor de hidrocarbonetos aromáticos (Arnaud, 1979). As propriedades dos petróleos, nomeadamente a sua cor (geralmente acastanhada), a viscosidade e o poder calorífico variam de acordo com a sua composição química.

A valorização do petróleo necessita de várias operações que se designam habitualmente por “operações de refinação”. Estas transformações físicas e químicas têm dois objetivos fundamentais: em primeiro lugar servem para permitir a separação dos constituintes da mistura, sem modificação da estrutura química original de cada um dos hidrocarbonetos, mas podem ter um segundo objetivo que é precisamente a modificação química de alguns dos hidrocarbonetos da mistura natural, de modo a produzir compostos com propriedades mais interessantes e necessárias para o mercado de combustíveis ou para a síntese de novos químicos. Todas estas transformações se inserem no domínio da petroquímica, formando a refinação do petróleo o setor principal da indústria química orgânica pesada.

A divisão da mistura de hidrocarbonetos do petróleo faz-se através de um processo físico de separação designado por destilação fracionada, como se pode observar no esquema da figura 4.

De modo simplista, esta destilação pode ser descrita do seguinte modo: o petróleo é pré-aquecido e entra na zona inferior da torre de destilação; os componentes que apresentam pontos de ebulição mais baixos (correspondentes às moléculas com menor número de átomos de carbono) são vaporizados e sobem na torre, sendo recolhidos na zona superior do equipamento. Pertencem a este grupo os gases de utilização quotidiana, butano e propano, e também o gás de petróleo liquefeito (GPL). Na zona inferior da torre de destilação são recolhidos o asfalto e o betume, formados pelos hidrocarbonetos de cadeia mais longa e por isso com elevado ponto de ebulição, com aspeto sólido, pastoso.

Entre a base e o topo da torre é possível recolher outras frações de hidrocarbonetos, sendo cada uma destas frações constituída por uma mistura de compostos com pontos de ebulição muito próximos entre si. Nestas frações intermédias destacam-se a gasolina (hidrocarbonetos C_6 - C_{12}) e o óleo diesel (hidrocarbonetos C_{14} - C_{18}) como sendo aquelas frações que possuem maior valor comercial.

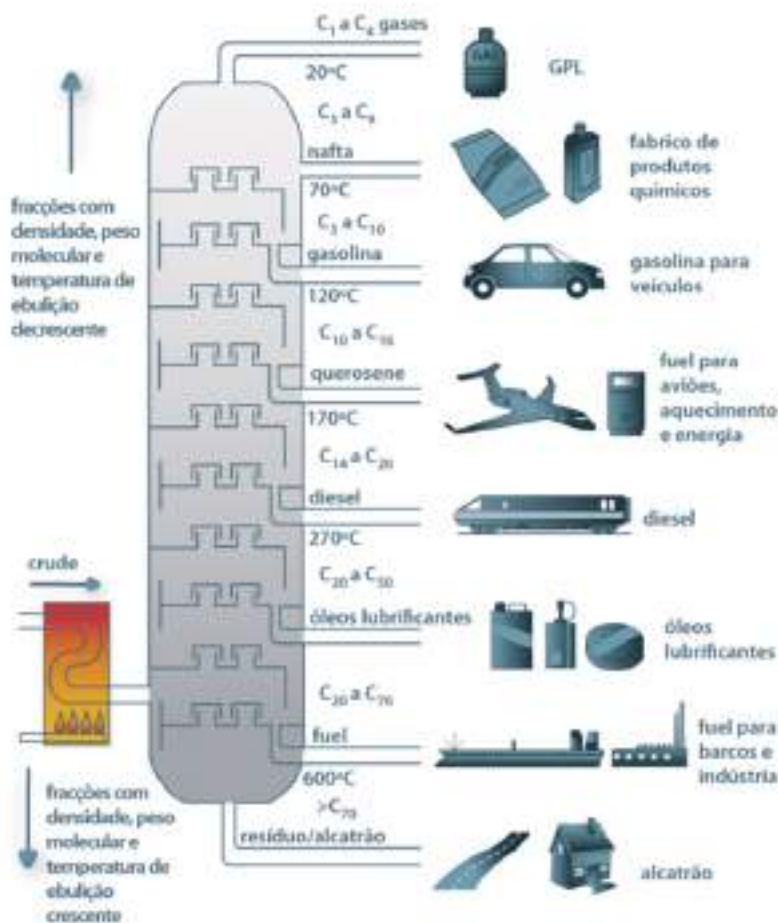


Figura 4 . Esquema da separação dos constituintes do petróleo por destilação fracionada. **Fonte:** <http://labvirtual.eq.uc.pt>

Ao destilar um barril de petróleo apenas se produz diretamente uma baixa quantidade de gasolina e de diesel, pelo que a indústria desenvolveu processos para aumentar a produção destas frações de alto valor que se inserem nas operações de refinação. A transformação das diferentes frações do petróleo inclui os processos de craqueamento³⁴ (*cracking*), de reformação catalítica (*reforming*) e de craqueamento a vapor (*steam cracking*). Nos processos de craqueamento as frações pesadas são submetidas à ação do calor, geralmente na presença de catalisadores, para produção de combustíveis mais leves, com cadeias carbonadas mais pequenas. Pela reformação catalítica, através de reações químicas de isomerização, ciclização e desidrogenação,

³⁴ Do ponto de vista químico, o craqueamento corresponde à divisão de um composto em moléculas mais simples.

são produzidas novas moléculas combustíveis com qualidades distintas dos compostos originais. O craqueamento a vapor é uma operação que vai originar sobretudo compostos insaturados (alcenos) e hidrocarbonetos aromáticos que serão usados como novas matérias-primas para a produção de polímeros.

A qualidade da gasolina é um parâmetro importante a controlar e depende do teor relativo dos hidrocarbonetos que a compõem, sendo que os seus componentes maioritários são o heptano e o iso-octano. Estes dois compostos possuem estruturas moleculares muito diferentes, como se pode observar na figura 3. O heptano é um composto de cadeia linear sem ramificações, ao passo que o iso-octano é um composto com ramificações, o que condiciona a suas características físicas e, por consequência, o seu comportamento nos motores de explosão interna. Já em 1920 se tinha descoberto que os alcanos de cadeia linear causavam mais detonação do que os alcanos ramificados (Ritter, 2005).

Nos motores de explosão interna a quatro tempos existe uma 1ª fase (ou tempo) em que ocorre a injeção de uma mistura de vapor de gasolina e de ar atmosférico que preenchem o espaço da câmara de combustão criada pela descida do pistão. Num 2º tempo o pistão sobe e comprime a mistura de combustível e comburente (oxigénio do ar). Quando o pistão atinge o ponto mais elevado do seu trajeto, a vela de ignição lança uma faísca que provoca, neste 3º tempo, a explosão da gasolina, libertando energia. Na 4ª fase (e último tempo do motor) o pistão sobe novamente e expulsa os gases da combustão. Quando termina este processo o pistão pode baixar novamente e recomeçar novo ciclo de combustão (Pinto, 2012). As gasolinas com diferentes qualidades apresentam diferentes resistências à compressão sofrida nestes ciclos dos motores de explosão. Por esta razão, a qualidade da gasolina é avaliada, entre outros parâmetros, por um índice que mede a resistência que a gasolina apresenta à compressão sem explodir previamente à ação da vela. Este índice denomina-se índice de octanas e na sua definição convencionou-se atribuir ao heptano o valor zero e ao iso-octano o valor 100, sendo estes compostos o padrão de referência para o grau de detonação dos combustíveis.

Os hidrocarbonetos de estrutura linear, com baixo teor de octanas, não resistem à compressão projetada para os motores e explodem prematuramente, diminuindo a potência do motor e causando um barulho típico (*knocking*). Quanto mais ramificada for a cadeia do hidrocarboneto, maior será o seu índice de octanas e quanto maior o índice de octanas melhor será a qualidade da gasolina. Atualmente, quando se fala em gasolina de 98 octanas significa que esta gasolina produz uma detonação idêntica à de uma mistura de 98% de iso-octano e 2% de heptano.

O processo de craqueamento, com aplicação industrial desde 1930, serve precisamente para aumentar o número de octanas das frações de combustível produzidas. Para melhorar a qualidade da gasolina podem usar-se hidrocarbonetos de cadeias mais pequenas e ramificadas ou podem usar-se aditivos antidetonantes. Atualmente a gasolina que se comercializa obtém-se misturando mais do que uma fração da refinação de petróleos de diferentes proveniências, de modo a “criar” um combustível com o índice de octanas adequado. A composição aproximada de uma gasolina compreende 15% de alcanos de cadeia linear de C_4 a C_8 , 25-40% de alcanos ramificados de C_4 a C_{10} , 10% de cicloalcanos, 10% de alcenos lineares e cíclicos e até 25% de hidrocarbonetos aromáticos. Para além dos hidrocarbonetos contém ainda uma série de aditivos para melhorar a sua performance e estabilidade, onde se incluem antioxidantes, agentes antiferrugem e inibidores de corrosão, anticongelantes, lubrificantes, detergentes e corantes (Ritter, 2005).

Muitos foram os avanços tecnológicos na indústria do petróleo desde o seu desabrochar até aos nossos dias, decorrentes das necessidades consumistas da sociedade e que refletem o enorme crescimento da produção mundial de petróleo bruto que se pode observar na tabela B.

Tabela B . Produção mundial anual de petróleo bruto (em milhões de toneladas).
Fontes: Arnaud, 1979; SRWE, 2022.

Ano	1860	1880	1900	1950	1976	2011	2021
Produção	0,07	4	20	524	2918	4010	4221

Contudo o mundo enfrenta agora uma crise energética e climática que mudará doravante a utilização deste recurso natural não renovável. Em 2019, os combustíveis fósseis eram responsáveis por 85% da energia mundial enquanto as energias renováveis (eólica, solar, geotérmica, maremotriz) apenas representavam 4% da capacidade energética. A procura global por petróleo deve continuar a aumentar nos anos imediatos, mas a sua perspetiva a longo prazo é incerta devido aos desafios de combustíveis alternativos e à mudança de comportamento que se impõe à sociedade (AIE, 2022). Cientistas e naturalistas defendem que teremos, no máximo, uma década para mudar dos combustíveis fósseis para energia limpa, de modo a conseguir travar as emissões de dióxido de carbono e a subida da temperatura do planeta (Attenborough, 2020).

Referências

- Arnaud, P. (1979) Curso de Química Orgânica. Dinalivro, Lisboa, Trad. Mário B. Nogueira
- Attenborough, D. (2020) Uma Vida no Nosso Planeta – O Meu Testemunho e a Minha Visão para o Futuro, Temas e Debates, Bertrand Editora, Lda., Trad. Marta Pinho
- CNEGM – Colégio Nacional de Engenharia Geológica e de Minas (2017) O petróleo nas nossas vidas – Com exceção da água, o petróleo é o líquido mais presente nas nossas vidas. *Ingenium*, II Série, 158: 61.
- Fik, T.J. (2000) The geography of Economic Development – Regional Changes, Global Challenges, McGraw-Hill, New York.
- Gauto, M. (2016) Petróleo e Gás – Princípios de exploração, produção e refino. Série Tekn, Bookman Ed., Porto Alegre.
- AIE – Agência Internacional de Energia (2022) www.iea.org, acessado em 01.12.2022
- Ndiaye, P. (2003) L'Empire des Rockefeller. *Histoire*, 279: 48-49.
- Pereira, A.M.F. (2018) A Utopia na História do Petróleo. Tese de mestrado, FLUL, Lisboa.
- Ritter, S. (2005) What's that stuff? Gasoline. *Chemical & Engineering News*, 83 (8): 37.
- Speight, J.G. (1991) The Chemistry and Technology of Petroleum. 2nd Edition, Marcel Dekker, Inc., New York.
- SRWE (2022) <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2022-full-report.pdf>, acessado em 01.12.2022
- <https://www.britannica.com/biography/Edwin-Laurentine-Drake>, acessado em 16.11.2022
- http://labvirtual.eq.uc.pt/siteJoomla/index.php?option=com_content&task=view&id=224&Itemid=415, acessado em 23.08.2022

Capítulo 4

Síntese sobre o Turismo de e do Automóvel

Considerando-se o que expusemos nos pontos anteriores, percebemos como na época do modernismo e sua estética das artes ligada ao progresso (vocábulo que, como palavra de ordem se associava, também, ao futurismo) se posicionava o objeto «automóvel» nas suas diversas variantes de utilização. Nesta corrente estética o automóvel também tem um papel destacado pelo que significa de símbolo de potência, de criador de novas emoções. O Modernismo, tudo invade e influencia, França (1991).

Um carro é “lido” através da seguinte pergunta: “Quantos cavalos tem o motor deste automóvel?” O facto é que a ideia dos cavalos-vapor das medidas de potência das máquinas movidas a vapor perdurou, mercê da evolução do desenho e produção industrial, Gay & Samar (2007), das infraestruturas rodoviárias, Maré (2011), dos avanços na internacionalização industrial, Mendes (1980) e das grandes exposições industriais como desafios à inovação, Leitão (1994). Definidas estas linhas metodológicas vejamos, seguidamente, os Aspetos Relevantes (AR), de AR.1 a AR.15, que nos servem de enquadramento:

AR.1. Proprietários e Publicistas:

As publicações faziam parte das iniciativas de uma parte da população com recursos financeiros e notoriedade social. Claro que este papel estava reservado às elites (aos designados Publicistas³⁵) que, todavia, ontem, tal como hoje nas Redes Sociais, alocam e geram seguidores: eram, assim, numa época ideologicamente muito diversa e rica, verdadeiros influenciadores. A publicidade dava os primeiros passos transferindo-se do ambiente do cinema mudo e do animatógrafo para o cinema sonoro. As ruas das cidades recebiam os automóveis e iam esquecendo as cocheiras e os carros de cavalos que cediam o seu lugar às garagens e estações de serviço, assistindo-se a uma profunda adaptação urbanística motivada pelas necessidades do novo mundo da mecânica automóvel.

³⁵Como explicita a Infopédia em <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/publicistas> (12.7.2020), era alguém que assumia a função de “jornalista ou escritor que se ocupa de assuntos do interesse público (questões políticas, económicas, sociais, etc.)”

AR.2. Vida social e objetos de prestígio.

Todo um mundo citadino ia sendo alterado, transformado e reinventado. A moda e a sua influência, a música e os cabarés, as ruas de comércio e os teatros de bairro, as novas avenidas rasgadas um pouco por todo o mundo, anunciavam um século de progresso. Nesta lógica criativa, Luís Buñuel e Salvador Dalí reuniam talentos e filmavam o «*Cão Andaluz*», uma fita que rompia com os valores do cinema e das artes plásticas movido pela doutrina surrealista.³⁶ O automóvel era um adereço para além de uma forma de transporte muito útil e moderna e inseria-se neste imaginário poderoso e transformador.

AR.3. As Tertúlias e a Intelectualidade.

Nascia e consolidava-se uma nova estética e forma de ver e de interagir na sociedade. Esta experimentação inundava o mundo intelectual de uma Europa triunfante e de uma América do Norte pujante de poder sobre o mundo do espetáculo: o crescimento económico mundial sustentava essa estética. Os automóveis eram ícones inseparáveis dessa nova estética, modernista. Como refere França (1991: 66), na transição da estética decorativa tradicional para uma estética mais citadina, mais moderna, mais progressiva, carreando as experiências das exposições internacionais constantes de representações o novo cenário citadino compunha-se, também, de:

“(...) pavilhões decorativos – que já vimos serem acompanhados pelas instalações dos «stands» de automóveis, cuja função comercial específica se acordava a uma arquitectura racionalista bem decorada em atractivo gosto moderno.”

A ligação entre o pensamento e a vivência das cidades e suas conexões rodoviárias consolidavam-se numa composição da «cidade do automóvel» tal como se havia adequado aquando da «cidade do comboio a vapor» porque, cada tecnologia de mobilidade mais eficiente também influenciava o organismo citadino e suas ligações geográficas a outros lugares.

³⁶ Em Barbizan (2010:113-114) tomamos conhecimento de que: “Mais complexas ainda estão as elaborações do tempo em *Um Cão Andaluz*, de 1928, e também ainda do período do cinema mudo. Nele há descontinuidade temporal, causalidade e ausência dela, jogos de idas e voltas com o passado e¹³ presente e até provocações em relação à preocupação da linearidade temporal do cinema. Essas construções temporais na obra de Buñuel a tornam uma obra referencial nas questões ligadas ao tema. O filme tem já os princípios que permitem muitas das elaborações ligadas ao tempo e que se tornarão mais tarde recorrentes e de fácil entendimento. O tempo onírico, caótico, do filme quebra os paradigmas reinantes na época. É como se abrisse um mundo de possibilidades, de tempos de todas as formas para o cinema.” O Surrealismo era assunto das elites instruídas e o cinema sonoro ia-se impondo, acompanhando a tecnologia disponível tal como outras frentes do progresso. Dalí era já um artista consagrado e desconcertante na sua produção estética e a união com o cinema demonstra a sua influência nesta época..

AR.4. Mudanças na urbanística das cidades e dos percursos rodoviários.

No caso português, as edições técnicas organizavam-se à luz do Decreto de 27 de Abril de 1911, cujo Artigo 1º, Taveira (1923:633), afirmava o seguinte:

Os viajantes portugueses ou estrangeiros que, querendo sair do país em automóvel, desejam aproveitar-se das facilidades de circulação que lhes são conferidas por êste decreto, deverão solicitar da Direcção do Automóvel Clube de Portugal uma Caderneta (certificado de circulação) modelo A, com os dizeres indicados na primeira e última páginas, devidamente preenchidos.

Como também revelaria o mesmo investigador, o urbanismo influenciado pelo automóvel induzia uma ambiência citadina específica e tornava mais complexa a gestão das administrações municipais e, neste contexto, foi criada como refere França (1961:66);

“Uma Comissão de Estética da Cidade, criada em 1934, vigiava esses programas, por imposição da Sociedade dos Arquitectos à Câmara, procurando evitar o pior, em matéria de gosto.”

AR.5. A Cidade antiga transformada na cidade do Automóvel.

De um ponto de vista das políticas públicas de então estava implementada uma nova forma de abordagem à cidade por via das infraestruturas rodoviárias e suas conexões com os restantes equipamentos, bem como com as movimentações das pessoas em cidades cada vez mais orientadas ao comércio e aos serviços. Retomando França, no caso da urbe lisboeta:

“Em 1928, um urbanista francês famoso, Forrestier, veio dar conselhos práticos, e cinco anos depois idêntica missão trouxe a Lisboa, Agache, agora de maneira mais eficaz, dentro dum programa de trabalhos que o ministro das Obras Públicas, o eng. Duarte Pacheco (1900-1943), faria levar até à definição dum plano urbanístico estudado em 1935.”

AR.6. As mudanças de Hábitos, Costumes e outras formas de Vida.

Para Portugal e para o ambiente da cidade de Lisboa como capital de um Estado Novo impulsionado pela ideia de progresso corporativo ia-se modificando a velha cidade. Os automóveis iam ganhando um espaço de presença no desenho urbanístico da nova cidade, com o rasgamento de largas avenidas que o serviam como elemento de uma nova cultura: a cultura motorizada e dos transportes coletivos

iam impondo, gerando novos ritmos de vida urbana e, também, novas centralidades. A ideia da cidade como entidade criada pelo homem, mas orgânica, ia-se impondo e o turismo apoiava essa organicidade, Cunha (2020).

AR.7. As Edições temáticas e sua influência.

Como se poderá aprofundar a partir dos tópicos anteriores, é neste ambiente fervilhante de novidades e de otimismo que a revista *Guiauto* se funda na cidade do Porto e se fina passado um ano de grande importância até para a economia mundial como se sabe. O otimismo reinante desde o final da guerra iria ser brutalmente subjugado pela maior depressão financeira e social que se iniciaria precisamente em 1929. A queda da Bolsa de Wall Street iniciaria uma outra dinâmica económica e social.³⁷

AR.8. O Automóvel e as Políticas públicas.

Todavia, se os dados estavam lançados e a evolução que ocorria na década de 30, confirma-se a afirmação do automobilismo como tema económico e social. Como dado curioso desta evolução veja-se um detalhe dos procedimentos de governo no domínio das Obras Públicas e da figura incontornável de Duarte Pacheco. Como refere Almeida (2009:196):

“No gabinete ministerial, local de reconhecimento de realidades, de diagnósticos e de formas de acção, em 1933 a actividade aumentara consideravelmente. Em Abril e devido ao intenso serviço a seu cargo, e porque a equipa de colaboradores havida sido reforçada com 8 elementos, autorizava-se o reforço da dotação orçamental de material de apoio⁴³⁹. A 31 de Julho, e por conveniência de serviço, autorizava-se uma viagem de estudo a Espanha⁴⁴⁰ e a 8 de Dezembro, quase findo o ano de 1933, o próprio Ministro, face ao volume de trabalhos em curso e em projecto, recorria à aquisição de um automóvel⁴⁴¹.

O automóvel entrava ao serviço da política ativa através da sua presença na sociedade e, por essa realidade, na influência, decisiva, nas políticas públicas dos governos das nações.

³⁷ Para maior detalhe veja-se Rosas (1989).

AR.9. Inovação corporativa e o papel da Engenharia.

Na obra de um dos maiores expoentes da engenharia nacional do seu tempo³⁸ o tema das urbanizações e das estradas foi conduzido alinhadamente com a evolução da indústria automóvel e da «nova cidade» que a sua presença e evolução significou em todo o mundo. A ideia de Progresso estava na moda e, naturalmente, que a crescente irradiação da tecnologia automóvel originando a necessidade de respostas ao nível das diversas frentes de atividade rodoviária e de fabrico de componentes impunha novos hábitos onde, por exemplo, as saídas das famílias em automóvel, descobrindo praias e campos, montanhas e povoações ao longo do território nacional suscitava o reforço da economia do automóvel, Lousada (2010).

AR.10. Do Automóvel como fator de qualificação da Oferta turística.

A esta linha de receita não era estranha a componente das dormidas e das diversões que acompanhavam o crescimento do parque automóvel nacional. Como referia Sá (2020:181) na Tabela 26 “*O desenvolvimento do país de acordo com autores estrangeiros*” em exaustiva compilação de dados retirados da sua revisão de literatura abrangendo entre 1900 e 1990, particularmente em relação às décadas de 10 a 30 o cenário era o seguinte:

1900 - Comboios mais rápidos e cómodos do que em Espanha; Comboios em menor número do que Espanha; Regulação menos inquisitória do que em Espanha.

1910 - Uma viagem ficaria mais dispendiosa em Espanha e Portugal do que noutros países europeus; Excelentes hotéis e hospedarias, exceto nas pequenas localidades onde eram primitivos e com condições sanitárias atroz; Hotelaria com limpeza acima da média e preço abaixo da média; Ignorância existente fora, mas também, nas grandes cidades e na agricultura.

1920 - Mau alojamento nas aldeias e não era recomendável comer nesses locais; Excelentes estradas; Apesar de terem melhorado, apenas os alojamentos em Lisboa, Coimbra e Bussaco ofereciam conforto.

1930 - Estradas degradadas.

³⁸ E que, infelizmente, foi vítima mortal de um acidente rodoviário conforme se poderá ler em <https://ruascomhistoria.wordpress.com/2016/04/19/duarte-pacheco-o-politico-que-pensou-e-modernizou-lisboa> (21.8.2021): “Duarte Pacheco encontrou a morte no dia 15 de Novembro de 1943, num acidente de automóvel ocorrido a 16 Km de Vendas Novas, no sítio da Cova do Lagarto, quando regressava de Vila Viçosa, onde se tinha deslocado a fim de observar o estado de algumas obras. Transportado para o Hospital de Setúbal, viria a falecer na madrugada do dia 16.”

Também, como argumenta Cunha (2010), a República afirmava o turismo como setor da economia e componente de propaganda nacional. Como se veio a concretizar com o Estado Novo, de feição política de «ditadura», esta visão foi continuada. A *Guiauto*, entre outras publicações sobrevivia à censura prévia e editava textos sobre o turismo como adiante veremos.

R.11. Das rodovias nacionais à internacionalização automóvel.

Para se traçar um cenário de base sobre o «estado da arte automóvel» no país como refere Rodrigues (2012:213) num estudo que se recomenda vivamente pelo que apresenta de história automóvel mundial e nacional (estudada entre 1895 e 1910), a atividade de organização de viagens foi beneficiada, porque:

No turismo há necessidade de complementar as pesquisas efectuadas, comparando o que se fez entre nós com as melhores práticas francesas neste domínio sobrevalorizando, entre outros, os estudos de fomento do turismo internacional em automóvel, liderados pelo RACP, sobretudo na óptica do impacto que essas propostas tiveram nos delegados dos outros clubes.

AR.12. O Turismo, o Automóvel e a mobilidade nos transportes.

O facto de o Turismo ser atividade económica predominantemente impulsionada pelo Ocidente e, também, o facto de a Sociedade das Nações ter em consideração esta nova realidade económica e política com claros benefícios para o desenvolvimento dos povos, levou a que esta estrutura internacional em 1920 destacasse a sua relevância. Esta questão associou-se, naturalmente a uma conquista sindical: a remuneração do tempo de descanso, ou seja, das férias pagas para os trabalhadores do comércio e das fábricas vingou. Os trabalhadores rurais não seriam considerados nesta perspetiva de beneficiação dos estatutos dos restantes trabalhadores por conta de outrem. A força de trabalho da agricultura era, essencialmente, familiar e sazonal. Esta estratificação social tinha correspondência entre os automóveis de luxo, de médio luxo e automóveis comuns tal como é descrito na obra de Taveira (1923:1):

Consideram-se as seguintes classes de automóveis: os de maior ou menor luxo, servindo para o transporte de reduzido número de pessoas: duas até seis, em média; os de feição industrial, destinados ao transporte de passageiros em comum, como os auto-onibus; ou ainda à condução de mercadorias, estes como os caminhões, ou os serviços de utilidade pública, como as auto-bombas, as

ambulâncias; etc.; as motocicletas; as canoas automóveis e outras embarcações movidas semelhantemente; e os aviões.

Como se depreende este era um aspeto relevante na gestão das frotas automóveis de transporte coletivo, mormente nas classes de 1ª e de 2ª (mas também de 3ª que só a partir dos finais do século XX foram sendo excluídas nos transportes públicos em Portugal).

AR.13. As complexas contas do turismo.

A complexidade da atividade turística implicou definições segundo os objetivos da estatística. A propósito e como explica Cunha (2010 a:4) na perspetiva das necessárias definições e em relação ao conceito de turista:

A primeira definição oficial de “turista” surge em 1937, no âmbito da Sociedade das Nações (SDN) para ajudar ao estabelecimento de comparações em matéria de estatísticas internacionais. Com este fim, o termo “turista” passou a aplicar-se a todas as pessoas viajando por uma duração de 24 horas ou mais num país diferente daquele onde tem a sua residência habitual. Para facilitar a aplicabilidade do conceito o Conselho da SDN decidiu enumerar as categorias de pessoas que eram consideradas como turistas e aquelas que o não eram (IUOTO, 1973) mas não estabelecem qualquer limite máximo à duração da viagem.

O sistema turístico internacional estrutura o processo de contabilização e suas rubricas de receitas diretas e indiretas. Já em 1911 no congresso realizado em Portugal esse assunto foi apresentado numa das teses apresentadas para discussão, como relembra Mangorrinha (2011) aquando das comemorações do centenário do turismo em Portugal.

AR.14. Importações de automóveis como indicador.

Na dimensão histórica observamos que, antes de 1937, as definições de natureza estatística seriam muito difíceis de estabelecer e daí, a dificuldade de se encontrarem estatísticas turísticas fiáveis. Porém, ficamos sabendo que, segundo estatísticas de importação de automóveis no ano de 1929 se registam entradas de veículos: “5191 automóveis e camions foram importados em 1929”, *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 13 (1930): 11-13”, Sousa (2013:335).

AR.15. Bibliografia especializada e consultada.

Finalmente, para as questões gerais da evolução da indústria e comércio automóvel em Portugal, há dados e interpretações bem documentadas em Sousa (2013) e outros autores. O TCA poderá utilizar muito do conhecimento histórico desta e de outras referências bibliográficas. Baseados na experiência da aposta no Turismo Militar a partir de 2003³⁹ também se nos afigura ser possível avançar-se de igual modo no domínio do TCA.

Este segmento apresenta potencial para vir a ser considerado tal como aquele domínio dedicado ao património militar e sua disponibilização à fruição geral. Como se deduz deste conjunto de aspetos relevantes para o estudo do turismo realizado em automóvel e motivado pelos certames automóveis, existem condições para que se prossiga a lição que a documentação e estudos a ela associados sustenta.

4.1. Descrição sobre os números editados

Os arquivos da HDL registam os 5 números editados da Revista Guiauto. Na visão de conjunto, o grafismo e os desenhos, mas, também a mancha gráfica e a capa denunciam a influência plástica do «Futurismo», então em voga por toda a Europa e fora do Velho Continente. A Guiauto, em contraponto com outras publicações similares, apresenta a singularidade de, no seu curto espaço de vida, ter influenciado o mundo automóvel nacional composto de significativa audiência, não apenas de proprietários, mas, igualmente, de profissionais deste setor da economia industrial, comercial e cultural⁴⁰. Só os problemas de saúde do seu proprietário impediram a continuidade da publicação, Roldão (2015).

Este acervo revela a euforia então existente, interrompida pelo colapso da Bolsa de Wall Street. Como objeto de prestígio, mas, igualmente, como máquina de trabalho, o automóvel, na esteira da tradição de pioneiros como Henry Ford e outros fabricantes revelou a sua importância industrial, cujos reflexos económicos e sociais a História regista.⁴¹

³⁹ Será importante referir-se aqui a iniciativa Carta Nacional do Turismo Militar que o grupo de trabalho constituído por Luís Mota Figueira, João Pinto Coelho, Fernando Luz, e Carlos Costa concretizou e disponível em <http://www.turismomilitar.ipt.pt/download/Carta%20Nacional%20do%20Turismo%20Militar.pdf>

⁴⁰ A Economia da Cultura é, na contemporaneidade, um setor de atividade onde se integram diversos recursos e produtos que lhe dão sentido. O estudo de 2006, *The Economy of Culture* https://culture.ec.europa.eu/eac/sources_info/studies/%20economy_en.html

⁴¹ O Ford T era um automóvel que, também dotado de alfaia adequada, servia de veículo agrícola. A sua versatilidade era parte importante do seu prestígio.



Figura 5 . Conjunto da Revista.

Fonte: <http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/Guiauto.htm>

Na diacronia estabelecida (vide Anexo cronológico) é patente que a engenharia e a indústria dos componentes cresciam rapidamente. Através dos anúncios das 5 edições estudadas, observa-se o mercado industrial de novidades mecânicas, nomeadamente de automóveis e de bicicletas motorizadas. Este mercado crescia de modo constante desde os tempos da monarquia. Neste contexto evolutivo, os modelos sociais eram, como hoje, mimetizados. A passagem do regime monárquico ao republicano assistiu a esta realidade porque o Príncipe D. Afonso, irmão de D. Carlos era um verdadeiro “*sportsman*” expressão de gíria dedicada aos desportistas e, por extensão, aos amantes dos desportos motorizados. A sua paixão pelos automóveis tinha seguidores.

A propósito e como se assinala no sítio do Automóvel Clube de Portugal, em <https://www.acp.pt/institucional/historia> a importância deste elemento da Casa Real foi decisivo para a implantação institucional desse organismo. Como se refere:

A fundação do Real Automóvel Club de Portugal remonta ao dia 15 de abril de 1903, data em que foi aprovado o projeto dos Estatutos e em que foram eleitos, por aclamação, os primeiros corpos gerentes. O Real ACP, passa a ter existência legal a 31 de maio, aquando da aprovação dos seus Estatutos pelo Governador Civil de Lisboa. Figuram como Presidente Honorário o Rei D. Carlos, como Vice-Presidente Honorário o Príncipe D. Luís Filipe e como Presidente Perpétuo da Assembleia Geral o Infante D. Afonso. O emblema do Real ACP é aprovado a 7 de junho desse ano, tendo sido desenhado pelo punho do próprio Rei D. Carlos.

O emblema da instituição foi desenhado pelo Rei-Artista e o Infante D. Afonso empossado no cargo de “*Presidente Perpétuo da Assembleia Geral*”. Nas diversas páginas e através das fotos e desenhos integrados em cada edição observamos que as invenções também se focam não apenas na melhoria mecânica mas, também, nas formas como este poder automóvel beneficiava a qualidade de vida. Na lógica da utilização, o caso de ter sido ideada a adaptação do automóvel à versão de autocaravana ou a serviços de bombeiros e ambulância, como veremos, o carro de família, demonstra a sua versatilidade e justifica a criação de clubes.

Nos artigos da revista, as ideias de Progresso e Futuro conjugadas com as de Prestígio monumental e de Passado fundiam-se atingindo o objetivo principal: promover o automobilismo sem deixar de abranger também o motociclismo e outros domínios motorizados aéreos e náuticos. O automóvel era, ainda, um objeto raro. O desenho da capa da revista é muito claro. Conjugam-se ligações entre o pequeno avião e a imagem de um automóvel irrompendo frente à fachada principal da Igreja de Santa Cruz de Coimbra, ladeada, esta e à esquerda, pela Torre dos Clérigos, do Porto. A composição é rematada pela Torre de Belém, em Lisboa, acompanhada de um motociclista que se esforça por ganhar velocidade a caminho..., lemos nós..., do futuro.

É uma composição gráfica que, através da metáfora ao progresso mecânico, orienta-se às 3 principais cidades de então: o poder académico da Cidade dos Estudantes, o poder industrial da Cidade do Porto e o poder central político da Nação e, portanto, da Cidade de Lisboa. Esta triangulação virtuosa era, na época, incontestável e assumida. A introdução do automóvel na vida das cidades alterou as relações entre os espaços habitacionais e os de estacionamento e de comércio automóvel, bem como das necessárias oficinas de reparação. Gerou-se um tecido rodoviário revitalizando antigas vias de comunicação e criando as «*auto-estradas*» vias dedicadas aos veículos automóveis. Foi necessário criarem-se regras de acessibilidade, de mobilidade, de condução, de paragem, de estacionamento, etc. Como refere Rodrigues (2012:146):

“O incremento da frequência das viagens em automóvel pelo país e as dificuldades encontradas pelos automobilistas quer na identificação das estradas correctas quer no aspecto determinante do abastecimento de combustível, criou uma necessidade no mercado. Por exemplo, um dos nichos emergentes de mercado no seio dos automobilistas era o da caça selvagem.⁴⁹¹ E em 1905, Elísio Mendes, sócio do Real Automóvel Clube, preparou uma resposta condigna a essa necessidade, publicando um Guia das Estradas de Portugal – Vade-Mecum do Automobilista.⁴⁹² Esta obra, mais do que um mero guia de viagem com informações úteis para o turista, era uma verdadeira “bíblia” para o automobilista pois para além das indicações sobre as localidades – estradas de acesso, distâncias, população, altitude, estadia, monumentos e curiosidades – dedicava considerável espaço à reparação de automóveis – num capítulo denominado “Desarranjos nos automóveis: seus remédios” – aos pneus e às indicações úteis sobre a forma de conduzir do excursionista, para além de abordar exhaustivamente o regulamento oficial sobre a circulação de automóveis e dados gerais sobre a fiscalidade e outros regulamentos que afectavam os veículos no princípio do século XX.”

Como enfatiza o autor efetua-se uma transição de atenção dos públicos consumidores. O foco no objeto «automóvel», aumentou o desejo de «viagem». Viajar mais e melhor acentuou a relevância da Viagem como experiência turística. Destacada a importância da Viagem como estruturante turística intemporal, de um ponto de vista da Roteirização turística, o automóvel assumia cada vez mais relevância, tanto objetiva, quanto simbólica. Com a pressão pública dos automobilistas e suas deslocções de lazer, a administração pública dessa época esforçava-se por acompanhar a automobilização da sociedade.

O Turismo era considerado como um domínio gerador de economia e contribuía para a expansão do uso do automóvel: nesse crescimento das viagens estas eram argumento (e origem de pressão dos interessados) para que as infraestruturas rodoviárias fossem adequadamente criadas, mantidas e valorizada pelas políticas públicas. Outros setores eram induzidos tais como comércio, comunicação social, fornecedores de peças e de serviços diversos.

Ontem, como hoje, o Turista tenta que a sua experiência de lazer seja o mais completa possível, Pine & Gilmore (2011). A capa da revista era, de facto, apelativa e refletia a estética modernista na sua composição plástica ligando os motivos tradicionalistas (os monumentos) com os motivos da modernidade (assegurada pela produção automóvel em crescendo), numa procura de identidade e poder simbólico, na esteira da compreensão que as reflexões de Bourdieu (2021) nos alertam.



Figura 6 . Capa do primeiro número da Revista.

Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N01/N01_master/GuiautoIlustrado_N01_31Jul1929.pdf

Neste contexto o 4º Congresso Internacional de Turismo, realizado em Lisboa em maio de 1911 e os Circuitos locais que foram traçados pelos organizadores, bem como a ligação daqueles em Itinerários regionais que rasgaram o então Portugal turístico, proporcionando aos congressistas descobertas e redescobertas da paisagem, do património e artes e das vidas das pessoas em viagens de turismo ferroviário, náutico e, por maioria de razões, por turismo em automóvel gerou uma herança automobilística indeleza. Na comemoração do centenário daquele congresso internacional e como refere Mangorrinha (2011:23): *“A Sociedade Portuguesa de Fotografia disponibilizaria os seus laboratórios e câmaras escuras, gratuitamente, aos participantes.”*

Naquele evento de 2011, ao integramos o Painel “**A investigação no turismo e a realidade empresarial**” a convite de Jorge Mangorrinha, então *Presidente da Comissão Nacional do Centenário do Turismo em Portugal*, constatámos como, nessa época da 1ª República, a realidade das localidades portuguesas visitadas se alterou com essa lufada promocional que a atividade turística proporcionou. Claramente que a oportunidade de trazer este evento para Lisboa também beneficiou o novo regime instaurado em 1910, Cunha (2010 b).

A naturalidade com que a ligação entre o automóvel e o lazer se acentuou mercê desta internacionalização, permitiu o aparecimento de jornais e revistas com rubricas de interesse para os leitores proprietários daquelas máquinas e que desenvolviam, socialmente, uma identidade automobilística (diremos, um sentido de pertença ao meio automóvel). Estava ainda longe o tempo de democratização das viagens e dos restantes elementos de consumo a ela associados tais como automóveis «de turismo», dormidas em hotéis de referência, etc. Esse desenvolvimento só surgiria com maior expressão, após o final da 2ª Guerra.

A promoção do turismo cultural automóvel em Portugal tratava-se, institucionalmente, de modo cada vez mais sistemático. A base importante do sistema turístico nacional havia sido o esforço da 1ª República que, entre 1910 e 1926 criou condições para o desenvolvimento do turismo nacional: repita-se que, em maio de 1911, a organização da Conferência Internacional de Turismo e Lisboa serviu dessa promoção republicana.⁴² A necessidade de reconhecimento político internacional do recente regime republicano levou-o a utilizar o turismo como meio para atingir esse objetivo político.

Nele, o automóvel ia ganhando cada vez maior destaque. A propaganda turística era de grande utilidade para consolidar a ideia de que a viabilidade económica da atividade era concretizável e a ligação da viagem em automóvel com o lazer e recreio, era segura, apresentando grande potencial de crescimento. A propósito da ligação entre o automóvel e a viagem de lazer há um pequeno texto na p. 31 do 1º número da Guiauto. A rubrica “Turismo” era ilustrada com uma paisagem de fundo onde um sinal de trânsito e um anúncio a pneus serviam de elementos de destaque ao automóvel colocado em evidência visual. O veículo, ocupando o primeiro plano,

⁴² Em 2010 apresentámos e desenvolvemos este tópico de grande impacte nacional na época, conforme se poderá consultar em <http://www.cespoga.ipt.pt/new/wp-content/uploads/2012/09/Golega9Nov.TurismoRibatejo.pdf> (22.7.2020)

induz a ideia de movimento, reforçada pelo traço negro que transmite a força gráfica geral à composição plástica, simples, mas muito eficaz.



Figura 7 . Ilustração e título sobre a rubrica “Turismo” no nº 1 da revista: (o original apresenta uma mancha escura e o amarelecimento do papel original) **Fonte:** *idem*

A par desta estruturação visual e de publicidade, a noção de modernidade era plasmada na novidade dos «novos materiais» alguns deles provenientes da produção industrial baseada nos derivados do petróleo (que haveria de ser mais incrementada no pós - Segunda Guerra Mundial -1930-1945) e com a entrada da química industrial em força na economia. A história dos combustíveis fósseis tem, nesta circunstância uma relevância alta.

A evolução da indústria automóvel com rapidez e consistência tanto na Europa, quanto na América do Norte ia sendo exportada para muitos mercados regionais e Portugal, tal como outras economias mais modestas, não deixava de participar nesta evolução: as elites tradicionais e, paulatinamente, a ascensão social dos investidores industriais traduziam-se numa nova elite industrial e comercial que crescia a bom ritmo com as vendas e acumulação de capital financeiro por via do lazer rodoviário. Como refere Faria (2018:53) sobre o panorama mundial:

Em 1929, 45 milhões de pessoas por ano usavam os automóveis como meio de deslocação para férias, o que levou à necessidade de criação de pontos de paragem para reabastecer e dormir, ao longo destas novas e longas estradas. Estes pontos de apoio não eram nada de novo, pois nas estradas romanas, bastantes séculos antes, já eram uma realidade tomando o nome de Mansionis e Mutationis, como já referido.

Os processos de gestão industrial iam-se afirmando. Com os correspondentes aspetos normativos que creditavam patentes industriais e com a melhoria contínua dos métodos de trabalho e de segurança, muitas outras ações se tornaram decisivas para o crescimento das economias baseadas na exploração dos recursos naturais: a divulgação das novidades tecnológicas em revistas e em jornais constituiu um reforço fundamental para a criação de uma nova cultura na sociedade. A moda do automóvel foi-se impondo.

Neste contexto, o aparecimento de novidades industriais, seguia os passos da 1ª Revolução Industrial encaminhando-se para uma 2ª Revolução Industrial onde a eletricidade passaria a desempenhar papel fundamental na cadeia produtiva industrial. Dentro deste espírito industrial, a internacionalização era um dos fatores de progresso e as companhias estrangeiras eram bem recebidas em Portugal.

A paisagem urbana bem como a rural iam-se ajustando aos novos tempos. Como referiu Alves (2017:35) no seu estudo sobre a influência do automóvel na sociedade citando Corbusier, célebre Arquiteto de fama mundial na época (ainda hoje com grande impacto no ensino da arquitetura) destacava-se o seguinte:

A partir deste momento, os planos das cidades e toda a construção passa a reger-se em função destas fórmulas, como vamos passar a analisar em seguida. A propósito de um outro plano de Le Corbusier, o Plano Voisin (1925), podemos ver uma preocupação profunda com o futuro da cidade e a sua crença de que a solução está no automóvel, que é clara no desenho dos seus planos, em seguida apresentados: “O automóvel matou a grande cidade, o automóvel dele salvar a grande cidade” (Corbusier, 1929, pág. 188). Em 1930, Le Corbusier desenha o Plan Obus, na Argélia. Esta abordagem defendia a criação de uma cidade segundo uma megaestrutura que organizaria a urbe ao longo de uma linha orgânica, formando um edifício só que tratava a mobilidade de forma inovadora.

Nesta lógica, o automóvel como elemento intrusivo, modelava a paisagem urbana em acessibilidades e mobilidades mais complexas e novas marcando, indelevelmente, as propostas urbanísticas das cidades que, tal como a casa de família, era vista como «máquina de habitar» na melhor doutrina de Corbousier, Zulian (2015). A cidade igualmente influenciada àquela imagem, aumentava, prometendo a felicidade da coletividade cidadina. Nestas transformações ditadas pela presença do automóvel germinava a ideia de empreendedorismo, como atualmente se diria: era necessário inventar soluções para os problemas do tráfego automóvel, respondendo-se às

implicações económicas, sociais e ambientais do aumento dos fluxos de deslocação dos cidadãos.

Gerir o tráfego era um dos problemas que colocaram a empresa *Vaccum Oil Company*, na frente das necessárias soluções. Antecessora da Mobil Oil Portuguesa que até 2000 foi concessionária da Mobil norte-americana a Vaccum contribuiu, decisivamente, para a sinalização rodoviária⁴³ do país. A companhia aproveitou as facilidades concedidas pela administração pública para se posicionar, controlando a fraca concorrência, como se ilustra na figura seguinte. A informação rodoviária, oferecida aos consumidores e a colaboração com as autoridades rodoviárias também permitia o retorno financeiro da publicidade feita nos dísticos, como se observa. Este avanço foi decisivo.

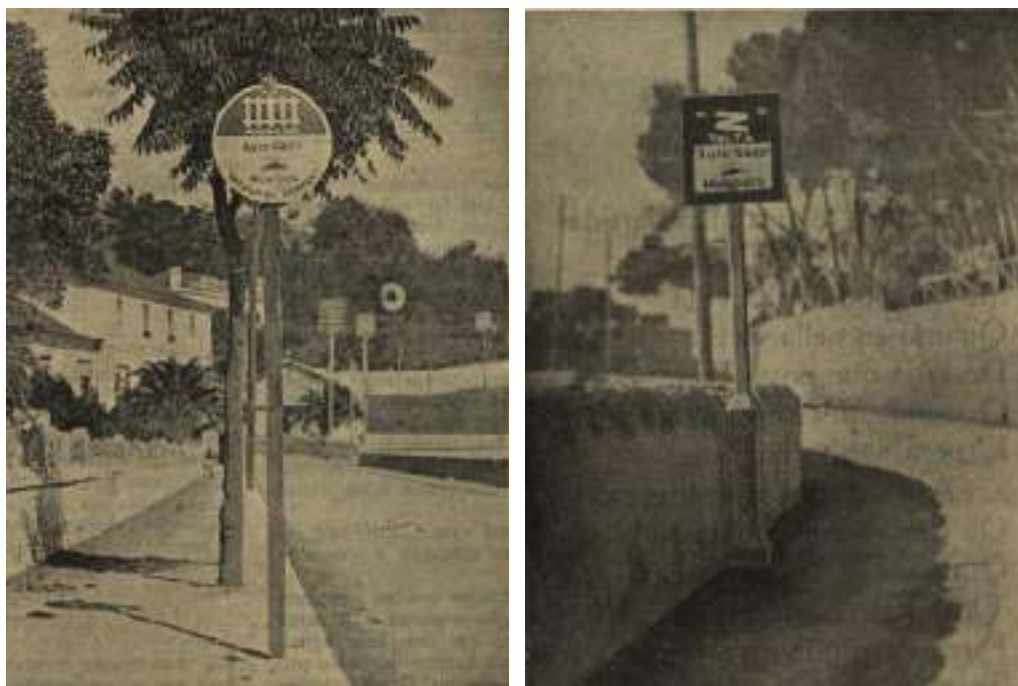


Figura 8. Sinal de “Passagem de Nível” para avisar os condutores da existência de cruzamento rodoferroviário (lado esquerdo) e indicação de curva e contracurva (lado direito), colocados pela Vaccum Oil Company na década de 20. **Fonte:** http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/RevistadeTurismo/1923/N137/N137_master/RevistadeTurismoVol8N137.pdf

⁴³ Mais informação detalhada em <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2014/06/mobil-oil-portuguesa.html>. Também ficamos a saber que em 1924 se iniciou a distribuição de produtos pela denominada “Auto-Gazo” sigla desta distribuição pelos autotanques, inovação importante para o progresso do setor da distribuição de combustíveis.

O encadeamento dos procedimentos industriais, comerciais e sociais proporcionados pela motorização automóvel do país criou paisagens novas e alterou o estilo de vida de parte significativa da sociedade. Gerou novos e diferenciados empregos da sociedade. Os novos hábitos impulsionados pelo uso do automóvel e as alterações sentidas nos lugares que mais rapidamente foram sendo absorvidos pela cadeia de valor da indústria automóvel, espraíram-se, com efeitos positivos nas economias locais e, no conjunto da economia nacional. O surgimento de novas empresas dedicadas a este setor tornou-se o sinal mais forte desta dinâmica produtiva. O hábito do uso quotidiano do automóvel amadurecia, a concorrência e a inovação, também.



Figura 9 . Publicidade a Vendedores de automóveis e Fábrica de vulcanização de pneumáticos (acima, p.27) e a Fabricantes de rolamentos e a Oficina de Reparação automóvel (abaixo, p.29).

Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N01/N01_master/GuiautoIlustrado_N01_31Jul1929.pdf

Nessa evolução, a publicidade automóvel gerava propostas ousadas: os grafismos utilizados e as manchas tipográficas permitem-nos estudar as artes gráficas e imagens, da época, sendo reveladoras da cultura visual da época e dos «ismos» que as Artes iam registando. A Revista Ilustração, uma das mais relevantes deste período histórico agia no contexto das Belas Artes e sua importância para o culto do gosto e, por isso, dirigia-se ao seu público leitor fazendo publicidade a marcas de automóveis, tal como no seguinte exemplo seguinte da “Chrysler”:



Figura 10 . Publicidade à marca CHRYSLER, p.7.

Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ilustracao/1929/N78/N78_master/N78.pdf

O automóvel, pela sua multiplicidade de uso tanto em ambientes de trabalho, quanto em ambientes de lazer entrou decisivamente não apenas no imaginário coletivo, e, fisicamente, como elemento incontornável nas paisagens urbanas, rurais e periurbanas. No mesmo ano em que se produzia a *Guiauto Ilustrado* outros domínios, como o da comunicação social tornara-se mais profissionalizada onde, por exemplo, a conquista da Mulher pelo seu protagonismo na sociedade moderna também ia ganhando espaço público.

O domínio do Cinema, transitando do seu “modo mudo” para “modo sonoro” também usava o automóvel como objeto de prestígio, de desejo, de modernidade, características que a estética fílmica aproveitava e fazia crescer aumentando os seus públicos «cinéfilos”. A aviação, que emergira com grande crescimento aquando da 1ª Guerra Mundial (1914-1918), beneficiava a aviação civil. Como explicita Fraga (2001: 15-16)

Em quase todos os países houve entusiastas da Aviação que quiseram pôr à prova as suas capacidades pessoais e as das máquinas que pilotavam; Portugal não escapou à regra. O tempo da Aventura prolongou-se pela década de 30 do século XX. As grandes viagens cruzando os ares, batendo recordes, foram vividas como uma epopeia dos Povos. (...) Realmente, no ano seguinte, em 1922, a 30 de Março, Sacadura Cabral e Gago Coutinho deram início aquela que iria ser a mais temerária aventura aeronáutica portuguesa: ligar Lisboa ao Rio de Janeiro. Fizeram-no tendo de utilizar três hidroaviões «Fairey F III-D», porque o primeiro afundou-se junto aos Penedos de S. Pedro e S. Paulo, pequenas erupções rochosas em pleno Atlântico Sul, com pouco mais de 200 metros de comprimento. O segundo perdeu-se, também, por avaria do motor, entre os Penedos e a ilha de Fernando de Noronha.

As tecnologias de fundição, forjamento e maquinação de mecânica fina associada ao desenvolvimento dos motores de explosão corriam a par com o desenvolvimento da química industrial e da sua ligação com a engenharia ferroviária, rodoviária, marítimo-fluvial aérea. Os progressos da indústria motivavam os investigadores e a criação de patentes industriais daí resultantes. A evolução tecnológica espoleitou a evolução social e os usos e costumes sofreram igualmente grandes modificações: as pessoas foram-se projetando em diversas frentes de atividade criativa.

Através do uso das tecnologias disponíveis na comunicação fotográfica e cinematográfica, tirando partido do papel do automóvel (como objeto de desejo e de prazer) geraram-se narrativas promocionais para os novos produtos industriais. Estes modos espelhavam a sociedade, de facto, e atos mais revolucionários e surpreendentes eram fomentados pela cultura do sucesso num otimismo que era parte da propaganda e gestão comercial.

A competição entre pessoas e organizações era muito fomentada na sociedade civil, ocupando os tempos de lazer de algumas elites económicas e gerando uma nova empregabilidade nos serviços. Por exemplo, personalidades com carisma nas artes de teatro ou cinéfilas, envolvidas em novos imaginários, Barbizan (2010), proporcionados pelas tecnologias, eram ícones sociais e reconhecidos para os públicos leitores. A taxa de analfabetismo era altíssima, Rosas (2001) e o regime político propagandeava a sua imagem, Cadavez (2015). Essa nova máquina de comunicação específica, como se ilustra na figura seguinte, convivía com um ordenamento social onde a mulher portuguesa era, sempre, idealizada, mas subjugada pela legislação corporativa.

**Um novo record estabelecido
com a ajuda de MOBIL OIL**

A Aviadora Ruy de Bittencourt estabeleceu entre as mulheres um novo record do mundo de resistencia voando com tempo mau e consecutivamente durante 36 horas e 47 minutos num monoplano "Caudron" com motor "Salmson" de 40 cavalos, lubrificado exclusivamente com Mobil Oil Aero B.

Como sempre acontece nestas circunstancias, com os productos da Vacuum, o oleo empregado foi tirado de um lote destinado a venda geral.

Mobil Oil
Tudo em uma unica fabrica de
Vernandaples

MOBIL OIL
VACUUM OIL COMPANY

Figura 11 . A Mulher disputava o lugar de «notoriedade mecânica» e o mundo era confrontado com uma questão de género que a tecnologia havia proporcionado: não era apenas a força muscular, mas outras competências que rentabilizavam o uso de máquina tecnologicamente avançadas e os produtos que elas consumiam par o seu desempenho industrial. **Fonte:** http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ilustracao/1929/N91/N91_master/N91.pdf

Esta energia social sustentava-se numa nova forma de acelerar a indústria que, desde os finais do século XIX e primeiro quartel do século XX, se afirmava no mundo: a energia fóssil. Os combustíveis obtidos a partir das ramas de petróleo asseguravam o grande plano de apoio para a indústria automóvel se desenvolver. Esta fonte de energia permitiu estruturar-se uma motorização rápida. Nesta industrialização da sociedade, a ciência dos materiais, Fortes (1992), e o design automóvel, disputavam o espaço da notoriedade inventiva, Madureira (2017). A massificação consequente da oferta automóvel em geral e para o turismo, em particular, conquistava cada vez mais países e Portugal alinhava-se nessa dinâmica, Lousada (2010).

A Ford, como marca de mercado automóvel e seu comércio é dos exemplos pioneiros desta massificação industrial. O Ford T tornou-se o símbolo da mobilidade nos Estados Unidos da América e esta onda de industrialização alastrou por todo o mundo. Por exemplo, em 1924, em Portugal, foi criada uma Agência de Excursões *“(...) que se ocupa de promover ou por qualquer forma encaminhar as excursões ou simplesmente passeios dos estrangeiros que visitem o país”*, Brito (2010:144), demonstrando-se a estruturação industrial servindo o comércio e o turismo. Doutro modo, o estudo ao alojamento, nomeadamente do que viria a ser a rede de “Pousadas de Portugal”, também demonstra a conjugação triangulada “arquitetura-indústria-turismo”, Lobo (2006).

4.2. Turismo, Publicidade, Indústria Automóvel e Qualidade de Vida

As iniciativas editoriais desde a origem das Gazetas do século XVI até aos jornais dos finais do século XIX e primeiras três décadas do século XX, ficaram a dever-se aos Mecenas régios e privados. A partir do século XIX, os Publicistas⁴⁴ marcaram o seu espaço de influência. Estes investidores na imprensa escrita desempenharam um papel fundamental na divulgação das novidades em revistas e jornais. Os eventos motorizados, como é o caso em estudo, bem como outras atividades de natureza política e social, industrial e comercial eram notícia e atraíam leitores e, claro, vendas.

⁴⁴ Como referem Peixinho e Dias (2018:146) no seu estudo sobre a intelectualidade, artistas e seus públicos: *“Sem um tipo de intelectual concorrente do «poeta», até então, o «publicista» constituiu uma metamorfose do «escritor público» (DIAS 2014a: 1114-17); adquiriu um novo capital simbólico publicando, com ou sem talento, mas compulsivamente, insistentemente, na imprensa da época e, granjeando desse prestígio público, fez a sua entrada numa ou em várias academias e associações reais, ao mesmo tempo que se acercou das elites políticas e com elas se confundiu e acedeu ao poder¹⁵.”*

Os eventos participados por «notáveis» da sociedade, destacados elementos da elite governativa, industrial, agrícola e comercial, mas, também, da intelectualidade, geraram uma cultura social cada vez mais cosmopolita. Estes grupos e suas tertúlias e clubes sujeitos ao “Direito de Admissão”⁴⁵, faziam parte da estrutura do entretenimento social. Eram as elites que, nessa época, como atualmente, ditavam a «moda». Aliás, o condicionalismo imposto pelo urbanismo de iniciativa pública a partir de 1926 determinou a mobilidade e aumentou a acessibilidade automóvel, Almeida (2009) e, por exemplo, o crescimento da indústria refletia trabalho, lazer e produtividade, Aguiar e Martins (2004).

Os «carros de turismo» desempenhavam uma função primária muito importante: eram carros de família e permitiam realizar viagens de descoberta rodoviária, até então muito pouco comuns, Taveira (1923). No ano de 1929 essas aventuras rodoviárias, como veremos, eram ainda muito básicas porque as estruturas de apoio e as estradas eram ainda incipientes. As marcas procuravam, segundo os seus interesses comerciais, fazer passar a ideia de que o prestígio social dos clientes advinham do seu novo estatuto (proprietários de automóveis) porque, escolhendo um determinado “desenho visual” entravam num círculo restrito, de prestígio.

O “produto automóvel” era visualmente sustentado numa mancha gráfica tendencialmente indelével, persistente e forte. Cada marca automóvel, registe-se a propósito, fundamenta-se nessa história da persistência imagética, porque a sua origem é, sempre, lembrada e relevada. A propósito, relembre-se que a Agência Abreu, fundada no Porto reclama-se, como a mais antiga agência de viagens em plena função no mercado internacional.

Se a função estética é intrínseca ao prestígio da marca, a função simbólica era, igualmente, de extrema importância: o carro mais luxuoso, o carro de preço médio e o carro de preço módico ontem, como hoje, veiculam simbólicas de poder económico e social. A moda, desde sempre, ditou comportamentos. Por isso, já António Ferro referia na sua obra de 1929, “Praça da Concórdia”, conforme cita e argumenta Gameiro (2017:82):

“(...) a moda é o feitio das épocas. As estações são as mulheres inquietas, inconstantes, que mudam de toilette, de sorriso e de gesto, de ano para ano. Saber o que as estações querem, saber o que uma mulher pretende, é o impossível que só Poiret, Jeanne Lanvin ou Madeleine Vionnet podem realizar”

⁴⁵ Como norma da exclusividade garantida aos seus fundadores e clientes.

A moda está sempre presente na comunicação que as Marcas elaboram para a imprensa e a Guiauto regista-a. No estudo de Gameiro (2017) também se aborda visão social sob o cosmopolitismo ferriano (e seus seguidores imitando a sua forma de ver a «política do espírito»). Os desenhistas de publicidade e os fotógrafos tinham um papel relevante bem como os poetas e escritores que, juntos e com outros criativos, se encontravam no novo mundo da publicidade.

Nesse campo, geravam narrativas e agregavam valor à sociedade publicitando a indústria em geral sustentando a promoção e venda dos seus produtos, bem como a edição de materiais de entretenimento. A publicidade entrava numa era em que, por exemplo, os jornais desportivos também ganhavam espaço, Matos e Santos (2004), Pinheiro (2009), Gonçalves (2012). A figura seguinte organizada sob o mote de um novo record automobilístico, ilustra esta nova realidade.

UM NOVO RECORD
AUTOMOBILISTICO

OS GRAHAM-PAIGE de seis e de oito cilindros - apresentados o ano passado - alcançaram o maior numero de vendas jamais igualado por nenhuma outra marca de automoveis no primeiro anno da sua apresentação. Na nova serie de modelos actualmente em exposição estamos certos de que V. Exa. encontrará numerosos melhoramentos em apparencia e construção ao par d'um valor ainda maior.

*Joseph C. Bradner
Robert A. Graham
Riley A. Bradner*

Representante geral para Portugal: **J. COELHO PACHECO**
 (1) Avenida da Liberdade, 118-119 - Salão de Alpinismo e Gólgas, 190, Rua Bragança, 194 - Tel. 0-25-3-0000
 AGENTES DO PORTO: MANUEL DA SILVA CARREIRO & C.ª Lda - 127 - 129 - 131, Rua do Banco Commercial, 132

GRAHAM-PAIGE

Figura 12 . As elites compravam e utilizavam nas suas viagens os chamados «Carros de Turismo». Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ilustracao/1929/N86/N86_master/N86.pdf (12.6.2020)

A estratégia de afirmação comercial, baseada no conceito de cosmopolitismo, marcou a época do gosto promovido pela política cultural e corporativismo sob o regime político do Estado Novo. No 1º número da “Guiauto” p.32, é feita clara alusão ao controlo governamental, através de um aviso que, então exibido, seria densificado a todas as peças jornalísticas produzidas em Portugal, com maior vigilância a partir de 1933, data da nova Constituição da República Portuguesa: “Visado pela Comissão de Censura”.

Como argumenta Gonçalves (2012) alguns jornais e jornalistas desempenharam papéis muito criativos que, na sua ação, conseguiam iludir a censura, planeando e construindo esquemas únicos para contornarem os eventuais cortes dos censores. Tudo o que fosse interpretado pelos censores como eventual elemento de perturbação ao quotidiano desejado pelo Estado Novo (onde a rigidez da hierarquia era um valor a preservar) era cortado.

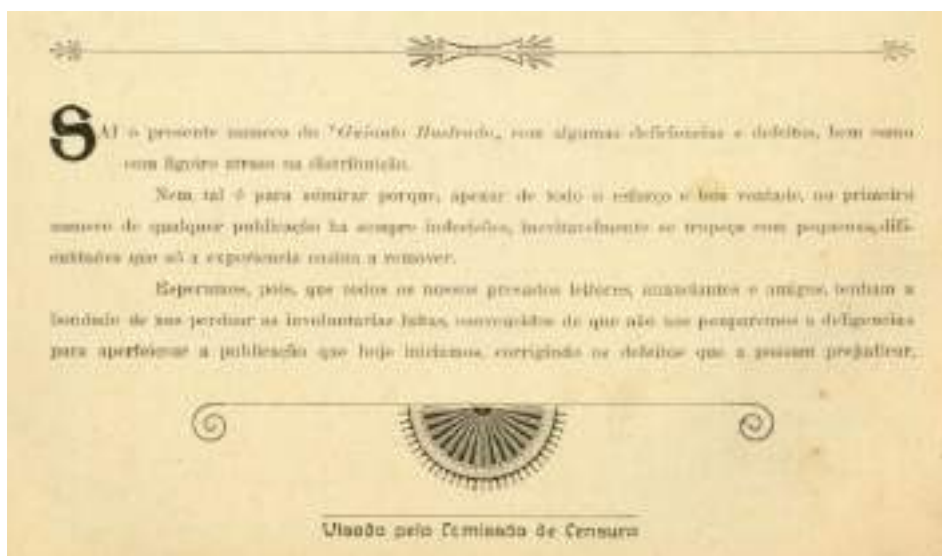


Figura 13 . Indicação da submissão da revista à censura prévia no nº 1 da revista. **Fonte:** *idem*

Independentemente do sistema político vigente, todos os atores sociais relacionados com a ideia de progresso nacional, uns mais alinhados politicamente com o governo do que outros, desempenharam um papel fundamental tal como se observa em Rosas (2001) em relação ao propósito do «homem novo» subjacente ao modelo social salazarista. O automóvel também era um instrumento ao serviço de ideologias e de poderes. Como hoje, aliás. Nesta lógica, ligar a motorização com a industrialização e, embora residualmente, com a turistificação nacional era natural, num tempo em que a afirmação da Viagem, primeiro elo de qualquer experiência e/ou de produto turístico, se ia fundamentando.

O artigo titulado “Turismo” seguia as possibilidades críticas tentando contornar o controlo estatal: como cada edição era alvo de atenta leitura da «Censura Prévia»⁴⁶ como se demonstrou, isso limitava, de facto, as componentes de liberdade de expressão de opinião, sem prejuízo, pelo menos aparente, das notícias sobre a evolução internacional da indústria automóvel. Porém, os articulistas tentavam contornar essa contrariedade, apostando numa escrita técnica, sem concessões. Desde que não fossem produzidas opiniões políticas, as questões técnicas pareceriam isso e, apenas isso. Como refere Gonçalves (2012:139):

A censura como método produtor de hegemonia tem a sua conceptualização fundadora em 1928. As instruções gerais ⁽²⁸⁾ destinadas aos serviços definiam a censura «como uma arma política» ao estatuírem que ela seria o instrumento para evitar que a imprensa fosse utilizada «como arma política» contra a realização do programa do regime. (...) O dever da imprensa ficava hipotecado ao Estado, ao bem da Nação e ao «mais acrisolado amor à ordem» que lhe competia «manter e não destruir». A ditadura considerava que as forças morais da Nação não podiam ficar à mercê de «influências deletérias, de doutrinas doentias e actos criminosos de fácil poder de sugestão». A censura tinha como missão reduzir o perigo a «um mínimo compatível com a função informadora da imprensa».

Relembremos que a revista *Guiauto Ilustrado* foi lançada a 31 de julho na cidade do Porto, neste contexto concreto de existência de censura prévia e só publicou 5 números o último dos quais a 30 de novembro do mesmo ano. Porém, como publicação automobilística, o seu impacte na roteirização turística foi importante: o seu proprietário, Albano Rodrigues Pinheiro, cuidou de utilizar uma rede de correspondentes nacionais

⁴⁶Em Gonçalves (2012) é explicitada a envolvente criada pelo Estado Novo e o seu alcance social no controlo da liberdade de expressão.

(e alguns residentes no estrangeiro) com especial cuidado na permuta com outras revistas desta mesma especialidade.

A colaboração na divulgação de artigos técnicos também fez parte da organização editorial atraindo a leitura de quantos queriam estar a par das últimas novidades deste setor industrial.⁴⁷ Nas peças jornalísticas os conteúdos como dados técnicos e mapas sobre as principais estradas, bem como pontos de paragem para fruição de panoramas paisagísticos, localidades e seus encantos poder-se-ão considerar como as bases do que viriam a ser os atuais mapas das estradas impressos e digitalizados. No caso, a rede de colaboradores da redação proporcionava informação atualizada, importante na cultura automobilística e sua didática. Como explica Roldão (2015:1) o editor, J. Baptista Lopes apresenta o “Guiauto” como um periódico específico e:

“(...) esclarece que o seu “noticiário espanhol tinha como origem a revista La Voz del Chofer de Andalusia (Sevilha, 1929).” Acrescenta ainda que “esta revista apresentaria um forte pendor informativo ligado à indústria automóvel, embora na sua essência fosse um periódico desportivo especializado em automobilismo.”

A qualidade estética é outro conteúdo de muito interesse para a história da publicidade automóvel. Os diversos anúncios ilustram uma série de recursos plásticos em que, por exemplo, as linhas, cores e claros/escuros utilizados pelos desenhadores e fotógrafos, tiravam partido da relação do fundo branco com o preto dos desenhos e das cercaduras, bem como dos contrastes de luz e das perspetivas de representação. A associação do gosto gráfico à sedução à Viagem em automóvel aparece exposto na mesma página porque poder-se-á ler o seguinte:

“É do programa do “Guiauto Ilustrado” defender quanto possível o desenvolvimento do turismo, visto este ser umas das poderosas alavancas da expansão do automóvel. (...) Por ele faremos quanto a nossa capacidade permitir, esforçando-nos por, no número próximo fazermos uma resenha do que é uma das mais lindas praias nortenhas.”

Pelo que se depreende da leitura dos números publicados outros assuntos no domínio da «mecânica automóvel» induziam leitores interessados na matéria. Os Publicistas, situados a montante da cadeia de valor automobilística entretanto criada (tais como empresas importadoras e rede de casas para revenda das viaturas) e a jusante da

⁴⁷ Veja-se em <http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/FichasHistoricas/Guiauto.pdf> a excelente síntese de Helena Roldão, de 2015.

mesma cadeia (sustentada em empresas de reparação e manutenção de veículos automóveis), constituíam, certamente, matéria publicada aliciante para um grupo de fiéis leitores. Todos os interessados e com poder económico para a aquisição de automóvel, tinham acesso a informação mecânica especializada e a informação geral.

Nomeadamente orientada ao turismo cultural automóvel, o texto integral da rubrica “Turismo” poder-se-á considerar como fruto de uma intuição comercial do articulista: a entrada decisiva do automóvel no quotidiano de cada vez mais compradores e utilizadores era crescente. A introdução do automóvel também significava que a mobilidade e a acessibilidade como fatores de motivação à criatividade, iam transformando as paisagens não apenas fisicamente mas, também, na oferecida percepção dos viajantes sobre as mesmas, Pine & Gilmore (2011).

Para segurança dos condutores e passageiros desenvolviam-se planos e executavam-se obras, no que respeita à necessária sinalização rodoviária, arquitetura para fins rodoviários, urbanística e suas avenidas e ruas, parqueamentos e sistemas de circulação, etc. Novos e promissores negócios alimentavam a fileira económica da indústria e, particularmente da indústria automóvel, organizando-se todo um novo sistema e estilo de vida, com maior impacte nas zonas urbanas e nos seus acessos rodo e ferroviários, bem como aéreos, fluviais e marítimos, gerando uma cultura automóvel, tal como Reisinger (2009) nos explicita como modelo clássico internacional para compreendermos uma cultura e seu contexto.

A motorização da sociedade suscitava soluções de mobilidade e de complementaridade. Todas as formas de transporte iam evoluindo alinhadas a esta nova realidade. A invenção dos motores de explosão suscitou novas atividades industriais e comerciais honrando os propósitos da Revolução Industrial e sua disseminação, Rioux (1996), Andersen (1969), tanto em termos nacionais, Santana (1988), bem como no legado do designado mundanismo, Teixeira (2012). Contextualizando-se culturalmente esta época, entenderemos melhor o fascínio daqueles tempos. Aprendemos com José-Augusto França (1983:827) que:

“Nestes anos 20, porém, o papel dos semanários ilustrados, quer literário, em prosas de género sensacional, quer artístico, em capas e desenhos modernos, foi considerável — e o melhor período da Ilustração Portuguesa, que durou menos de um ano, em 1921-22, foi devido a um jornalista de talento, que fora amigo da gente do Orpheu e depois sidonista convicto: António Ferro. Era ele o único cronista português com desembaraço moderno, sem quebra de gosto

num cosmopolitismo que o envernizara, de Paris a Hollywood, entre vedetas e ditadores que o fascinavam. Na verdade, fascinava-o, mais do que o moderno, o novo, e a sua Idade do Jazz-Band, de 1922, é, desse nível menor da década, o mais significativo texto, tal como, no domínio da ficção, o é a «novela em fragmentos» Leviana, do ano anterior, a qual já foi necessariamente posta em paralelo com o Nome de Guerra, de Almada.

Como se referiu, António Ferro, personalidade culta do Jornalismo, ascendeu à Política e aplicou a sua visão e o Jornalista transformou-se num arauto da cultura do gosto sob tutela do Estado Novo. Um criativo, um visionário. António Ferro haveria de ficar na história do turismo português tendo sido, de certo modo um «estrangeirado» como outras figuras de destaque na vida política e social nacional e internacional. O convívio internacional fortaleceu a missão ferriana em prol da cultura e do turismo, contextualizando-se as suas realizações sob a ideologia da Ditadura do Estado Novo, França (1983).

A ação de Ferro constituiu uma lufada de ar fresco na política cinzenta da época, nesta lógica de contextualização do automóvel com a nova sociedade (automobilizada). Os avanços de natureza tecnológica através das soluções do motor de explosão e do incentivo para o uso dos combustíveis fósseis e da eletricidade representam o apuro das ciências na produção industrial da época. Noutro sentido e com menos liberdade de expressão, os criativos das letras e das artes tentavam acompanhar estas dinâmicas e romper com as barreiras da censura. O fenómeno das comemorações do duplo centenário, em 1940 demonstraria essa faceta das políticas públicas do Estado Novo, Cadavez (2015).

A propósito desta estética estadonovense, o Crítico literário, António Araújo no Ípsilon do Jornal “Público”⁴⁸ referia a importância do estudo realizado em ciclo de doutoramento de Cândida Cadavez vertido em livro com o título “*A Bem da Nação. As representações turísticas no Estado Novo entre 1933 e 1940*”. Como argumentou Cadavez (2015:1069-1070), referindo-se ao papel de António Ferro:

⁴⁸ Crítica bem ciente da linha que separa a obra de investigação académica da sua divulgação: essa lacuna existe com grande evidência no meio académico onde realizar trabalhos de divulgação parece ser obra de pouco ou nenhum prestígio. Longe vai o tempo de Bento de Jesus Caraça ou de Rómulo de Carvalho e tantas outras consagradas figuras da ciência na Edições Cosmos, verdadeiro marco nesta matéria. Artigo Crítica – Livros de 19 de junho de 2017 em <https://www.publico.pt/2017/06/19/culturaipsilon/critica/o-paraiso-triste-1775431>, sob o título “O turismo no Estado Novo: o paraíso triste - O turismo no Estado Novo, num estudo que, apesar de algumas lacunas, constitui uma obra pioneira e de indiscutível mérito.”

(...) 1933 foi o ano da criação da nova constituição que estabeleceu as bases justificativas do jovem regime político, do burilar formal e legislativo das características da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado, um dos instrumentos importantes para a manutenção do paradigma político de Salazar ao longo de quarenta e oito anos⁴, da edição em livro das “entrevistas” concedidas por Salazar a António Ferro, nas quais o futuro diretor dos órgãos de propaganda do regime dá a conhecer à “Nação” o homem que a “providência” teria colocado ao leme do destino de Portugal e os seus ditames para as áreas mais importantes da sociedade, entre as quais o turismo, e da abertura do Secretariado de Propaganda Nacional (SPN). Ou seja, este foi o ano da criação de todos os alicerces que alegadamente justificavam um regime político como aquele que se instalava lenta mas firmemente em Portugal. A outra fronteira do leque temporal abrangido por este artigo situa -se em 1940 e é justificada pelas grandes comemorações nacionais do Duplo Centenário que decorreram nesse mesmo ano, e que aludiam ao nascimento da “Nação” em 1140, e à restauração da independência em 1640. A propósito desses festejos o regime afirmou inúmeras vezes não pretender que este fosse um momento marcado por interesses turísticos, apesar de a comissão organizadora das celebrações demonstrar em inúmeros momentos uma profunda preocupação em agradar aos visitantes que viriam de fora, como demonstrado no documento “Relatório” disponível no espólio da Fundação António Quadros – Cultura e Pensamento (vd. Relatório, s/d).

No ano de 1929 e apesar dos problemas surgidos com a economia mundial, a consolidação que ia sendo construída tinha na conjuntura interna (alterada três anos antes com a Revolução de Maio de 1926) o fermento de dinâmicas personalizadas (os homens providenciais, de que Salazar era o mais proeminente). Salazar apostava na ideia de uma energia vinda das profundezas da **portugalidade** que a propaganda política difundia com os marcos de 1933 (nova constituição) e de 1940 (comemoração dupla de um nascimento e uma restauração da Nação condição histórica catalisadora de futuro). A ideologia do Estado Novo propalava o “Novo Homem” e a sociedade não era estranha a essa nova figura. Como argumenta Rosas (2001:1034):

O propósito era o de estabelecer uma ideia mítica de «essencialidade portuguesa», transtemporal e transclassista, que o Estado Novo reassumira ao encerrar o «século negro» do liberalismo e a partir da qual se tratava de «reeducar» os portugueses no quadro de uma nação regenerada e reencontrada consigo própria, com a sua essência eterna e com o seu destino providencial.

A questão de apaziguamento social intentado pela máquina de propaganda do Estado Novo funcionou num quadro de analfabetismo geral: por isso, a ideia de «reeducação» também atingiu os domínios do turismo, como se sabe. A “Guiauto” também reflete nos seus anúncios publicitários esta sociedade cada vez mais estruturada em corporações. A corporação automóvel estava, com naturalidade, incluída, e os anúncios nomeadamente da Revista Ilustração (1928 e 1929) são parte relevante deste tipo de comunicação.

É nesta atmosfera, simultaneamente mítica e objetiva, onde a ruralidade e o pitoresco das paisagens pontificavam nos apontamentos dos viajantes estrangeiros, que a ideia de providencialidade do novo regime político, se ia moldando através do corporativismo dominante. Era a nação regenerada que se reencontrava em cada torrão do país “à beira-mar plantado” como foi cantado na poesia de Tomás Ribeiro (1831-1901) no livro “D. Jaime” editado em 1862 e expresso no poema, “A Portugal”. A promoção turística nacional ainda não se libertou totalmente desse estereótipo que o «país pitoresco» representava, então, nos mercados da época. Engenharia e Automobilismo seguiam, todavia, na estrada do progresso, como veremos.

4.2.1. Turismo e Automobilismo no contexto da Engenharia da época

Na lógica progressista, Turismo e Automobilismo são um par inamovível. Há razões sólidas. A invenção do jornalismo regular (a partir das Gazetas dos séculos XVIII e XIX) e das revistas é consequência das possibilidades de comunicação e de telecomunicações auxiliadas pelo telefone e telegrafia sem fios e da disponibilidade de receção social para as crónicas sociais.⁴⁹ A literatura mostra esse esforço nacional, Rodrigues (2013). A mobilidade dos Repórteres de imagem e dos restantes Jornalistas ao ser assegurada qualifica as matérias impressas, radiodifundidas, televisadas ou comunicadas por outros meios multimédia, conforme é constante na história do jornalismo ocidental, Sousa (2008). A procura de notícias faz parte da constância humana e gera movimentos de opinião e intervenção cívica nas suas diferentes modalidades. Em todas estas áreas a presença da Engenharia é notória e as

⁴⁹ Destaque-se que, como refere Sousa (2008:80): “O aparecimento das gazetas permite afirmar que o jornalismo noticioso é uma invenção europeia dos séculos XVI e XVII, com raízes remotas na antiguidade clássica e antecedentes imediatos na Idade Média e no Renascimento. Não é, portanto, uma invenção norteamericana do século XIX, por muito importantes que tivessem sido, como veremos, as contribuições da imprensa popular norte-americana de Oitocentos ao jornalismo.”

influências externas tais como as exposições universais, Carvalhos (2006), Mendes (1998) e o reforço do ensino industrial completava este cruzamento de realidades e atividades, Martinho (2006).

Na época em estudo, este é um movimento imparável e apaixonante para os entusiastas dos novos meios tecnológicos e mecânicos: os articulistas escrevem sobre experiências interessantes e fomentam atenções como, por exemplo, a criação e manutenção das estradas e de melhores comodidades como apoios à circulação automóvel. A ideia de viajar em lazer ganhava cada vez mais adeptos. A necessidade de informação sobre eventos, nomeadamente espetáculos, avisos governamentais, vida social e comercial, evolução da indústria, desportos, etc., gera o negócio da Imprensa.

O Automóvel veio contribuir para apurar a mobilidade da deslocação nos territórios e, ele mesmo, como novo objeto de atenção e uso também induziu novas necessidades. A gestão comercial antecedendo o que atualmente designamos de marketing prosperou e adaptou-se. Gerou mais histórias e estórias. No tocante ao entretenimento e ao lazer tanto no domínio das «excursões» como na descoberta de atrativos e serviços relacionados com a saúde, tal como incursões ao litoral, às montanhas e às termas, entre outros pontos de interesse, o automóvel serviu de muitas maneiras para transportar pessoas e mercadorias, nomeadamente, em territórios onde os comboios e as carruagens de cavalos perdiam espaço competitivo.

A engenharia automóvel ia-se posicionando. O Turismo precisava de estruturas e, acompanhando a motorização do país, também suscitava novos olhares do Poder. A modernidade era uma aliada da propaganda do Estado e, aliás, esta era uma necessidade já sentida no período monárquico: a automobilização nacional era tida como modernidade relevante. Exemplo, aliás, de inovação e empreendedorismo.

A imprensa temática ia surgindo em concordância com a procura de informações, por parte dos consumidores e, como resposta, atendendo a procura de publicidade que as empresas expressavam nos seus planos de crescimento de vendas. Por outro lado, no domínio da escolaridade, o papel do Estado também foi relevante na educação industrial do setor automóvel. O Decreto nº 16:571 a então Direcção Geral do Ensino Comercial e Industrial em estreita colaboração com o Automóvel Club de Portugal inscrevia institucionalmente aquele clube, porque:

(...) na mais espontânea deliberação, oferece ao Estado elementos da maior utilidade para o progresso do automobilismo, sem encargos, mas sim em generoso auxílio que essencialmente visa a habilitar os futuros mecânicos na melhor garantia de uma preparação bem apropriada ao seu mester;

Nesta dimensão colaborativa também ficava bem expresso que o aval dado pelo Conselho Superior do Ensino Industrial e Comercial, permitia ao Ministro do Comércio e Comunicação deixar expresso a 23 de fevereiro de 1929, o seguinte no 1º artigo:

Na Escola Industrial do Marquês de Pombal, de Lisboa, com o curso profissional já existente, de mecânico de automóveis, é criado um curso livre de automobilismo, destinado a dar os devidos conhecimentos técnicos da especialidade a operários e aprendizes desse ramo, sob uma forma intensiva e rápida, apropriada à cultura geral e profissional desses indivíduos.

O automobilismo fazia parte desse movimento moderno em que artes, indústrias e comércio se ligavam naturalmente, envolvendo cada vez mais, aspetos tecnológicos que induziam as pessoas à formação e empregabilidade. O crescente mercado turístico também contribuía para essa dinâmica através da construção hoteleira e de infraestruturas necessárias, tanto na restauração e entretenimento, como noutras frentes do negócio turístico, incluindo a saúde e bem-estar, com idas à praia, Martins (2011), melhorias nos modos de alojamento, Santos (2017) e o planeamento da viagem como escape, Serra (2010) ação motivada por Viajantes-Escritores.

A Guiauto e outras publicações dedicavam especial atenção ao tema da viagem e estada de lazer e, em muitos outros casos, de negócios, de procura por cuidados de saúde, de motivações culturais umas mais específicas que outras. A propósito, a Literatura de Viagens é, nesta lógica um acervo disponível também para elaboração de narrativas e processos de roteirização turístico-cultural partindo-se do ambiente rodoviário, Quinteiro e Baleiro (2017).

O TCA pode tirar enorme partido destes acervos literários: há investigadores com obra produzida, acrescentando valor aos produtos turísticos e aos destinos. Como explica Simmons (2009) o fator «história» é inspirador, influencia e persuade as pessoas através de narrativas capazes de amarrarem o leitor à necessidade de experienciar a viagem que lhe é descrita. Nesta lógica, a figura seguinte é elucidativa. A ligação entre Turismo e a Viagem automobilizada ganhou espaço na imprensa. O texto desta figura testemunha essa relação.



Figura 14 . Ilustração e título sobre a rubrica “Turismo”
no nº 1 da revista. Fonte: *idem*

O fascínio dos elementos naturais era revelado através do aparecimento do automóvel existindo a percepção de que o mundo se havia tornado mais próximo dos seus admiradores e utilizadores, Abreu (1996). Em Portugal as evidências memoriais documentadas mostram esse fascínio sustentado em documentos escritos e ideários diversos medievais e neomedievais, Pedro (2008), do tempo das luzes, Araújo (2003), da época da fotografia inicial, Sousa (2008), reunidos na história portuguesa em datas, Nunes (2007).

Historicamente, a descrição de vigileaturas em Cascais e ligação por estrada desta vila de pescadores à vila de Sintra, Henrique (2014), são exemplos, claros, do fascínio do Rei D. Carlos e da sua corte, bem como da burguesia industrial e comercial.

A melhoria da infraestrutura rodoviária, Asis-Sistemas Informáticos (2003), fazia parte da ação modernizadora que a aquisição de automóveis pelo soberano. Como exemplo para as elites, mais se dinamizava a ideia de automobilização da sociedade.

D. Carlos adquiriu automóveis que também conduzia, aliando a esse prazer, a sua paixão pelas artes (era um excelente aguarelista), pelas pesquisas marítimas que patrocinava (dando origem ao Aquário Vasco da Gama, em Algés), pela prática da caça e outras atividades de lazer onde a estada banhar se inscrevia com regularidade. Concebeu o emblema do então Real Automóvel Club de Portugal, estava integrado nessa dinâmica da nova «viagem», percurso automobilizado ao gosto de cada condutor.



Figura 15 . D. Carlos conduzindo o seu Peugeot. **Fonte:** <http://realfamiliaportuguesa.blogspot.com/2016/08/no-principio-era-o-rei.html>

O tema automóvel foi constante no seu reinado e, por isso, o melhoramento da Estrada Sintra-Cascais sustentou o hábito de viagens de lazer fruindo o prazer das deslocações rodoviárias. Neste contexto, a Agenda Cascais (2020:1) regista:

A presença sazonal da Família Real em Cascais, a partir de 1870, em função da moda dos banhos de mar, transformou a vila na rainha das praias portuguesas, obrigando os pescadores a cederem aos banhistas parte da Praia da Ribeira, assim designada por aí então desaguar a Ribeira das Vinhas.

*Foi a partir deste areal, hoje conhecido por Praia dos Pescadores, que D. Carlos impulsionou a prática da vela, do remo e da natação, transformando Cascais no mais prestigiado campo de regatas em Portugal, onde se disputou, por exemplo, em 1893, a primeira **corinthian race** nacional, regata em que as embarcações correm tripuladas apenas por amadores ou, em 1898, a primeira regata internacional nas nossas águas.⁵⁰*

O mesmo sentido de evolução para as práticas náuticas, de banhos de mar e de termalismo, um pouco por todo o país e ilhas, continuou a desenvolver-se entre as elites após a proclamação do regime republicano. O sentido comum seria o de que se podia ambicionar desenvolvimento mais rápido, acompanhando-se a dinâmica industrial mundial florescente após a 1ª Grande Guerra Mundial. O parque industrial da Europa ia-se reerguendo e as engenharias e as ciências dos materiais tais como a geologia e a química, a física e a matemática e outras disciplinas das tecnologias oficinais, contribuíam para uma reconstrução otimista.

As revistas de especialidade difundiam as novidades tecnológicas, rituais sociais onde a moda e o desporto, a fotografia e o cinema, as artes e o teatro se reerguiam com novas energias e, na envolvente social e financeira as personalidades dos meios industriais e comerciais eram relevantes, Como argumenta Roldão (2015:2):

“De referir, as cinco personalidades com retrato nas capas e homenageadas pelo periódico, por estarem ligadas historicamente à indústria motorizada: Albert Beauvalet⁵, também com anúncio da sua agência no Porto (n.1, pp. [1], 27); João Garrido, automobilista e um dos primeiros comerciantes de automóveis no Porto com uma “serralharia mecânica da especialidade” (n.º2, p. [1]); Manoel Gouveia⁶, militar e mecânico (n.º 3, p. [1]); Benedicto Ferreirinha (?-1920), mecânico, “conductor dos dois primeiros carros que entraram na cidade do Porto”, e “quem primeiro em Portugal se abalançou a construir um carro, ainda que com motor estrangeiro” cujo esqueleto “por gracejo recebeu dos automobilistas da época o nome de “Cama de Ferro” (n.º 4, p. [1]); e Emidio Quintela, um dos maiores e mais antigos fabricantes de carroseries em Portugal e então Presidente do Ramo Automovel na Associação Industrial Portuense” (n.º 5, p. [1]), também elogiado na secção “Indústria Nacional: a fabrica de carroseries do sr. Emidio Quintela”, situada na “rua Alferes Malheiro (antiga Liceiras), 128” (n.º 5, pp. [1], 13).”

⁵⁰ O **corinthian race** era uma “corrida de iates” muito popular entre os clubes náuticos e com origem na tradição inglesa de regatas.

Vejam, a propósito, o nº 2 da *Guiauto* e a rubrica ali intitulada “*Turismo, Termas & Praias*”. Esta extensão em título neste segundo número é interessante porque contempla os então “aquistas” pessoas que se deslocavam para as estâncias termais para estadas mais ou menos prolongadas. Na dimensão da Viagem, tanto o comboio quanto o automóvel tornaram-se veículos excecionalmente adaptáveis para a função turística de transporte, exigindo-se o esforço dos governos para a construção de infraestruturas adequadas a essa evolução.

A problemática das estradas nacionais bem estudada em Sousa (2013) dá-nos a compreender como as infraestruturas rodoviárias desde a sua formalização mais clara a partir dos anos 20, iam sendo organizadas em função da aquisição e circulação de automóveis no país. Não é alheia a esta questão o avanço da Engenharia. O avanço das engenharias significou que a fileira das peças constituintes de cada automóvel por si, e pelo conjunto em que se integrava, registavam os feitos industriais, validando o controlo de qualidade dos veículos.

A engenharia da produção e da manutenção automóvel cooperavam, criando novos produtos, novos empregos, novas soluções mecânicas. A criação e desenvolvimento do mercado automóvel entre 1920 e 1930 teve momentos marcantes. Como se refere em Alsis-Sistemas Informáticos (2003:6) há dados reveladores dessa evolução:

As alterações económicas e sociais resultantes da I Guerra Mundial são determinantes para o desenvolvimento do automóvel. A produção em massa e a standardização utilizadas na fabricação de armamento são aplicadas à indústria automóvel.

Os melhoramentos técnicos e formais são relevantes. As carroçarias, constituídas por uma estrutura de madeira revestida com painéis de aço, são cada vez mais baixas e rentes ao chão. Os travões passam a funcionar às quatro rodas.

Nas décadas de 20 e 30, o automóvel generaliza-se e torna-se muito popular. Ao mesmo tempo, atinge a expressão máxima do luxo e do requinte. Marcas como a Rolls Royce, Bentley, Hispano-Suiza, Bugatti, Delage, Stutz, Duesenberg, entre outras, constróem chassis de grande qualidade, sendo as luxuosas carroçarias executadas por empresas especializadas ao gosto de cada cliente. Estes são os famosos carros que, nos «loucos anos 20», impressionam fortemente o cidadão comum.

Muitos destinos turísticos tornaram-se conhecidos pelo uso do automóvel. Em Portugal, Caramulo e Oeiras representam parte dessa realidade turística nacional.⁵¹ O colecionismo e estudos históricos contribuem para a valorização do setor automóvel no seu conjunto de produção até à conservação e restauro. Estudar o mundo do automóvel significa, não esqueçamos, compreender o seu contexto de produção e de uso histórico e atual. Como revela o Automóvel Clube de Portugal na sua página eletrónica⁵², este estudo implica conhecerem-se os conceitos adequados:

O conceito “Clássico” aplicado a veículos generalizou-se com o aparecimento, em 1973, da revista inglesa “Thoroughbred & Classic Cars”.

Definição de Veículo Antigo.

Designação que se refere à idade do veículo em causa. É uma classificação puramente objetiva, mas que se tem revelado insuficiente, à medida que o critério da idade permitiu uma abrangência cada vez maior de veículos. A palavra “antigo” foi a escolhida quando começaram a surgir as primeiras manifestações no sentido de preservar veículos obsoletos em termos tecnológicos, mas de valia histórica ou afetiva.

Definição de Veículo Histórico.

(Definição pela FIA/FIVA e aceite pela Comissão Europeia, que progressivamente irá sendo adotada pelos diversos países).

Os Veículos Históricos são veículos de estrada accionados mecanicamente que têm, pelo menos, 30 anos de idade, sendo conservados e mantidos em condições corretas de um ponto de vista histórico, não sendo utilizados como meio de transporte no dia-a-dia e que fazem, por essa razão, parte da herança técnica e cultural.

Retomando a Alsis-Sistemas Informáticos (2003:12) e elaborando-se um pouco mais, também o conceito de produção em série iria registar-se com grande impacto na produção fabril automobilística porque:

⁵¹ Como se poderá observar, o Museu do Caramulo, em <https://www.museudocaramulo.pt> ou o Museu do Automóvel Antigo de Oeiras, em <https://www.allaboutportugal.pt/pt/oeiras/cultura/museu-do-automovel-antigo> ou, ainda, os 10 museus de automóveis em Portugal, em <https://www.aquelamaquina.pt/noticias/detalhe/os-10-museus-automoveis-que-vai-querer-visitar-este-verao.html> e, igualmente, o Clube Português de Automóveis Antigos, em <https://www.cpaa.pt> são indicadores da longa e fixa tradição de colecionismo e estudo sobre o tema “Automóvel” e o Turismo de Portugal em <https://www.visitportugal.com/pt-pt> também divulga este tipo de património.

⁵² <https://www.acp.pt/classicos/os-classicos/o-que-e-um-classico>

Em 1908, é apresentado na cidade de Detroit, Estados Unidos da América, o primeiro automóvel a ser produzido em série — o Ford T. O objectivo do seu inventor, Henry Ford, é tornar possível a todos os cidadãos americanos a aquisição de um automóvel.

O Ford T é um veículo de mecânica simples, fiável e de preço acessível. A partir de 1913, começa a ser produzido em série através do sistema de montagem em cadeia. A partir de então, Henry Ford consegue aumentar a produtividade, reduzir os preços e pagar melhores salários, fazendo crescer as vendas. Até 1927, são vendidos 15 milhões de automóveis Ford T.

A produção em série de veículos automóveis é introduzida na Europa nos anos 20, por André Citroën, com o modelo tipo A. A Renault em França, a Austin e a Morris em Inglaterra, aderem rapidamente ao fabrico industrial de veículos automóveis.

Com a produção em série, a indústria automóvel contribuiu para o desenvolvimento tecnológico, introduzindo um processo de fabricação industrial que combina precisão, standardização, intercâmbio e sincronização, exigindo igualmente uma promoção do produto em grande escala.

Tirando-se partido destas novas comodidades, a viagem turística e cultural foi sendo construída porque surgiram empresas especializadas em itinerários dependentes dos recursos naturais e culturais das regiões que, nesse contexto e associados ao lazer, geraram muitos novos atrativos para visitar e realizar estadas de férias ou de passeios dominicais. A Guiauto integrou-se plenamente neste espírito de divulgação turística contribuindo para consolidar esse domínio dos percursos automobilizados. Ademais a revista legou-nos um conjunto de informação técnica que, relacionada com os processos de conservação e restauro de automóveis significa uma parte do mercado colecionista com identidade própria. A manutenção do parque automóvel “Clássico” beneficia com este tipo de literatura técnica, Abreu (1996).

No mundo reportado pelos textos da Guiauto também os temas dedicados a tipologia de turismo tais como o termalismo e o sol e praia, o montanhismo e a gastronomia e suas variantes culinárias têm lugar. Como se observa na figura seguinte a exploração do território nacional também era o mote de algumas abordagens, Câmara (2010), Cruz (2015), Alves (2017) e, nessa amostra dos recursos naturais e monumentais, o ênfase dos redatores é o da descoberta de lugares e nas ofertas turísticas em automóvel.



Figura 16 . Rubrica dedicada a Termas e a Praias, p.23 do 2º número. Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N02/N02_master/GuiautoIlustrado_N02_31Ago1929.pdf

Como se observa na figura 17 e em muitas outras notícias em cada número da Guiauto, são registadas reportagens muito completas sobre os itinerários rodoviários e sobre os apoios que os automobilistas poderiam utilizar. Outro aspeto interessante relacionava-se com a devida instrução dos condutores bem como com os cuidados a observar na circulação e no respeito pelos procedimentos técnicos e de condução na via pública. Argumenta Farinha (2008:4-5) que:

O pioneirismo em matéria rodoviária era abrangente a todos os atores da fileira económica do automóvel, mas, igualmente, à administração pública do Estado. Na revista, o tema “Ecos e Recortes” apresentando as novidades do setor automóvel através dos contributos de notícias respigadas de outros órgãos de informação, era procedimento comum. A ideia de atualização permanente está sempre presente em cada número. Este procedimento representa uma espécie de profissionalização dos redatores e o apuramento sua visão internacional sobre o fenómeno da automobilização.

As administrações públicas planeavam o espaço público, nomeadamente, as ruas e os estacionamento urbanos e estradas e as autoestradas. Os “roteiros de trabalho”, unindo fábricas e fornecedores de materiais, bem como os “roteiros de lazer”, ligando praias e termas, casinos e velódromos, por exemplo, exigiram nova logística nos transportes e, portanto, o trabalho de roteirização era cada vez mais sofisticado.

A edição de brochuras e outros materiais de informação e comunicação completavam, também em Portugal as necessidades de infraestruturas de apoio, exercendo uma certa pressão que ajudava às vendas, à circulação, aos serviços automóveis e às oficinas de reparação. Cruz (2015) no Jornal Expresso na coluna Sociedade e sob o título “Uma viagem ao passado com os Guias de Portugal”, refere o seguinte:

Em 1924, num tempo português muito conturbado, feito de intensas lutas políticas e grandes movimentações sociais, com a Ditadura Militar a germinar no espaço que lhe abriam para despontar dois anos depois, Raul Proença, acompanhado dos melhores escritores do seu tempo, deitou mãos à empresa de editar um Guia de Portugal que iria ficar para a história e preencher o imaginário de gerações de portugueses, com reedições sucessivas ao longo de décadas.

Originalmente editado em cinco volumes com oito tomos publicados entre 1924 e 1969, o Guia de Portugal conhece agora uma nova vida ao ser disponibilizada uma versão digital dividida em oito volumes que poderão ser descarregados para telefones inteligentes e tablets, após a compra no sítio da Fundação.

Entretanto em termos de mercado interno iniciavam-se as construções (de “raiz” no vocabulário mais vulgar de então) de espaços de venda e de aluguer de automóveis. As cidades iam-se adaptando a um novo objeto que implicava infraestruturas adequadas ao seu uso social e produtivo. O automóvel impunha-se num quadro social novo e desafiante. A adaptação das ruas, as indicações de direção e de informação, as passeadeiras para peões, os aparcamentos e cruzamentos de ruas, etc., constituíam a resposta cidadina ao novo meio de transporte.

Urbanismo e arquitetura tornaram-se temas dominantes de preocupação das administrações públicas, de investimento público e privado, de aproximação das pessoas a esta nova realidade que implicava modificação de modos de vida que, em locais como Lisboa tinha antecedentes tal como a inovação do Passeio Público que, mais tarde, daria lugar à Avenida da Liberdade, Ganhado (1945).

O excursionismo automóvel acabou por gerar dinâmicas de emprego e de invenção de soluções que desde a viagem até ao acesso dos excursionistas a bens e serviços turísticos de diversas naturezas impôs novas relações de trabalho e de lazer, gerando economia automóvel, direta e indireta, Brito (2010), Ferreira (2014). Também o campo da reparação e da manutenção corrente se articulou, e bem, com o ensino técnico industrial e comercial, Grácio (1996).

4.2.2. Da Revolução Industrial, rodando para o futuro

Desde a Revolução Industrial, as ruturas entre a cidade burguesa comercial e a cidade burguesa comercial e industrial iam acontecendo e ainda mais fomentadas com a vulgarização do automóvel. Certas edificações seguiam as linhas de uma arquitetura internacional baseada na utilização do aço e do vidro de que, por exemplo, a Feira Internacional de Londres de 1851 havia deixado modelo.

Naquele evento, o pavilhão do Jardineiro Paxton ideado e concretizado segundo o desenho iterativo das estufas, marcou uma viragem da arquitetura do ferro que também contribuiu para a glorificação da indústria do aço.⁵³ Como argumenta Rodrigues (2013: 12) Portugal esteve presente no repartimento nº5 e apresentou 160 expositores. A imagem do colosso de engenharia construído de perfis de aço e fenestrações em vidro foi disseminada como que um novo ícone da capacidade edificadora da cidade.

⁵³ Em Leitão (1994: 33-44) há uma explicação detalhada com muito interesse para os antecedentes industriais.



Figura 18 . Imagem sobre a inauguração da obra de Paxton. **Fonte: Rodrigues (2013:12)** em https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/15343/2/ULFBA_TES%20752.pdf

Este tipo de eventos ganhou a projeção internacional porque, tanto em 1851 em Londres, como em Sevilha, em 1929, o fio condutor da estratégia nacional tratou de apresentar a produção nacional modernizada. Por cá receber visitantes e promover o país no estrangeiro foi, desde os finais do século XIX uma preocupação da governação portuguesa: a Revolução Industrial é a fonte mundial desse alinhamento da competição industrial a nível mundial. Rodar, rumo ao futuro era o mote otimista e confiante numa Europa em rápida mudança económica.

Numa dimensão mercantil a experiência de Portugal nos seus domínios ultramarinos não é alheia a esta dinâmica e confiança, Schedel (2010), nomeadamente no comércio ultramarino. No contexto europeu e em 1851, a organização e ação das políticas públicas de eventual entrada numa internacionalização pós-ultramarina influenciou a transição da economia agrícola para a economia industrial plena. As estatísticas indicavam essa viragem porque, como referem Lains e Silveira, e Sousa (1998: 938-939):

A criação, em 1852, do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (MOPCI), principal mudança introduzida pela orgânica ministerial do primeiro governo da Regeneração, deu um novo enquadramento à produção da estatística agrícola em Portugal. A Repartição de Agricultura, então criada na Direcção-Geral do

Comércio e Indústria, constituiu a primeira estrutura da administração pública portuguesa no período do Estado liberal exclusivamente dedicada ao sector. A essa repartição cabia, entre outras funções, a recolha de estatística.

O “Fontismo”, como nova visão e ação sobre a economia e o fomento das diversas forças produtivas apostava no fomento das vias de comunicação e nos transportes e, naturalmente, no que significava a automobilização ainda incipiente, mas demarcando o país agrário, antigo, do país industrial, desejado e querido pela burguesia encabeçado pelo político António Maria de Fontes Pereira de Melo, Ministro da Fazenda, com vida política ativa até 1886, deixou obra de envergadura política que ainda hoje é considerada como intervenção, decisiva, a favor da modernização da sociedade portuguesa.

Portugal esteve presente no evento de 1851 com artigos da indústria nacional ainda muito dependentes do mundo rural que terminava. Como refere Leitão (1994) citado por Carvalhos (2006:7):

“(...) Portugal esteve presente com algumas peças, litografias e produtos agrícolas, tendo sido feitos “consideráveis esforços para representar tanto quanto possível os recursos naturais do país, embora as suas capacidades de fabrico ainda não tenham sido desenvolvidas” ... insólita foi também a presença de freiras de Coimbra com uma amostra de frutos secos²¹...”

A ruralidade nacional era, no contexto universal, de uma singularidade interessante. Desde a entrada do automóvel na cultura nacional (1895) o automóvel foi eleito como um novo fator de transformação da sociedade portuguesa transformando aquela ruralidade numa crescente área de motorização dos campos, nomeadamente, nas produções agrícolas das elites latifundiárias. Como se relata no ano de 1852 a Exposição Universal de Londres constituiu um novo paradigma estético de um novo modo de produção de arquitetura: o ferro fundido e sua ligação com o uso de vidraças em grandes vãos, expandiram a arquitetura do aço. Esta conquista da engenharia de estruturas significava um feito industrial de grande futuro. O fomento de publicações dedicadas às rejuvenescidas áreas de negócio, prosperava, tal como a figura seguinte demonstra.

REVISTA UNIVERSAL LISBONENSE.

SCIENCIAS—AGRICULTURA—INDUSTRIA—LITTERATURA—BELLAS-ARTES—NOTÍCIAS E COMMERCIO.

COLLABORADA POR MUITOS ESCRIPTORES DISTINCTOS.

Redactor e Proprietario do Jornal—S. J. RIBEIRO DE SÁ.

NÚM. 40.

QUINTA FEIRA, 13 DE MAIO DE 1852.

11. ANNO.

SCIENCIAS, AGRICULTURA E INDUSTRIA.

EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE LONDRES.

Portugal.

Ilm.^a e exm.^a sr. — Tenho a honra de passar ás mãos de v. ex.^a, para ser presente a sua Magestade a rainha, a inclusa relação revalidada dos premios conferidos a Portugal pelo jury da grande exposição de Londres, e a conta com que julguei dever acompanhar a referida relação.

Tendo dirigido a v. ex.^a, em 13 do corrente, o relatório dos actos que precederam os trabalhos da minha commissão, julgo-me obrigado, antes de finalizar o relatório dos actos que acompanharam esses trabalhos, a levar ao conhecimento de v. ex.^a que os productos portuguezes foram muito apreciados em Londres, e mereceram a muita attenção da commissão. Devesse ser permitido, ao presente, o cumprimento desta dever, porquanto a prova das minhas informações é sustentada pelas 15 medallas e 33 menções honrosas, a que se refere a relação dos premios conferidos a Portugal; — sendo muito para notar que esta somma de 30 premios se deve considerar annullada em relação ao numero dos expositores portuguezes, a qual não excedia a 160.

Julgo dever informar a v. ex.^a de que os productos portuguezes, que voltaram da exposição, foram sido devidamente entregues aos expositores, estando completamente revalidada a entrega de quanto se refere ao districto de Lisboa.

Tenho empregado toda a diligencia possivel no desempenho dos deveres da minha commissão para completar a entrega das medallas que pertencem a Portugal, como v. ex.^a verá pelo extracto incluso, n.^o 1.º do meu officio de 27 de fevereiro, dirigido aos membros da commissão executiva da exposição de Londres, e pelas copias, tambem incluidas, n.^o 2.º e 3.º, dos meus officios de 6 e 18 do corrente, dirigidos aos mesmos commissarios. Em resultado destas minhas diligencias tenho a honra de poder passar ás mãos de v. ex.^a mais quatro medallas, e a copia, n.^o 4.º, do officio que as acompanhou, pelo qual v.

ex.^a verá que as restantes, que são quatro, ainda se não receberam.

Parecendo-me de vantagem publica que alguns dos documentos, que já existem na secretaria do reino, com referencia á exposição de Londres, se publiquem, á similhança do que se tem praticado em outras nações, e para satisfazer aos desejos que muitos expositores me tem manifestado a este respeito, rogo a v. ex.^a que me permita chamar a illustrada attenção de v. ex.^a sobre a muita utilidade de se publicar no Diario do Governo, com o titulo de — *Exposição universal de Londres — Portugal* — os seguintes documentos:

Officio do commissario portuguez de 13 de fevereiro. Portarias de 17 do mesmo mez, em referencia a esse officio.

Relatório, de 13 de março, da commissaria portuguez, sobre os actos que precederam os trabalhos da sua commissão.

Relação revalidada dos premios conferidos a Portugal e a conta que a acompanha.

Elle presente officio.

Deus guarde a v. ex.^a Lisboa, 27 de março de 1852. — Ilm.^a e exm.^a sr. ministro e secretario do estado dos negocios do reino. — O commissario regio á exposição de Londres, Sebastião José Ribeiro de Sá.

Tradução.

N.^o 1.

As sr. doutor Lyon Playfair. — Sr. — Tenho a honra de vos remetter inclusa a lista das recompensas conferidas aos expositores portuguezes, que me tinheis dirigido em vossa carta de 13 de janeiro ultimo. Junto a esta lista outra escripta em inglez, contendo as rectificações que julguei dever fazer, a fim de que fosse conforme ao catalogo dos productos portuguezes e ás notas que eu passo.

Chamo a vossa attenção sobre a necessidade de publicar a lista que tenho a honra de vos enviar assim revalidada, cuja exactidão vos affianço, e pela qual me faço responsavel. O meu governo tem o maior

Figura 19. Frontispício da Revista Universal Lisbonense. Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RUL/1851-1852/Maio/N.%C2%BA%20040/N.%C2%BA%20040_master/RULN40.pdf

O fermento estava lançado com este tipo de participação internacional. Neste contexto e como nos demonstra Mendes (1980:46):

A partir de meados do século passado, devido, entre outro factores⁹³, a uma maior consciencialização das diferenças de desenvolvimento entre a indústria portuguesa e a estrangeira, intensificaram-se os contactos com outras nações. Assim, em 1850 foram solicitadas aos diversos consulados portugueses informações sobre vários assuntos⁹⁴, incluindo a indústria⁹⁵. Das respostas obtidas⁹⁶ verifica-se serem escassos os elementos sobre a indústria, em certos casos, por incapacidade dos serviços consulares⁹⁷, noutros, devido à carência de estatísticas⁹⁸ ou ao facto de os industriais, temendo a concorrência, se recusarem a fornecer dados⁹⁹.

O evento de 1851 faz parte da evolução nacional na procura de notoriedade internacional. As conclusões de Mendes (1980: 52), clarificam a atmosfera industrial portuguesa quando refere o seguinte:

- 1. Sobretudo a partir dos anos 70 de Oitocentos, a Grã-Bretanha passa a ter em Portugal e nas colónias africanas a concorrência de outros países — Alemanha, França, Bélgica e Estados Unidos —, tanto nas exportações como nos investimentos em certos domínios (transportes, gás, electricidade, banca, etc).*
- 2. Tentou atenuar-se o desfasamento tecnológico português através do envio de diversas comissões ao estrangeiro e da criação de escolas industriais (desde 1884). 6. Antes de aquelas escolas e respectivas oficinas começarem a desempenhar a sua função, foram enviados operários estagiar no estrangeiro. A resistência de alguns países — essencialmente Grã-Bretanha e (França — em os aceitar patenteia quanto desejavam que o mercado português continuasse disponível para os seus produtos, o que só seria praticável mantendo-se o acentuado desnível tecnológico entre a indústria portuguesa e a dessas nações.*

Na perspetiva ilustrativa sobre a transição entre o modelo maioritariamente agrário para um sistema produtivo misto de agricultura e indústria, a marca industrial internacional ia-se consolidando e o país aderiu a essa marcha de desenvolvimento dos eventos industriais. Como acentua Martinho (2006:57):

Um outro aspecto extremamente significativo ligado ao desenvolvimento industrial foi o da realização de “exposições industriais”, eventos característicos da civilização industrial, sobretudo desde meados do século XIX. Portugal aderiu

a estes eventos desde o seu início quer enviando representações a muitos deles, quer promovendo e organizando alguns certames similares. É o caso da sua representação nas exposições universais e/ou internacionais de Paris (1855, 1867 e 1879), Londres (1862), Viena (1873), Filadélfia (1876), Rio de Janeiro (1879) e da organização das do Porto (1861 e 1865), Lisboa (1863 e 1882), Coimbra (1869 e 1884) e Guimarães (1884).

O crescimento dos mercados internacionais e a progressiva internacionalização das economias baseadas em artigos industriais alterou os modos de produção. Assim, da produção artesanal onde a organização do trabalho era unitária e dependente da liderança do mestre artesão passou-se para um modo mais planeado e com procedimentos de trabalho fragmentado por departamentos fabris que exigiam, naturalmente, mão-de-obra mais qualificada em cada setor de especialidade de produção para um mesmo fim (a produção de viaturas e de máquinas fabris e agrárias, por exemplo).

Neste contexto da formação profissional o ensino industrial da mecânica e os estudos em engenharia desempenharam um papel preponderante, respondendo a necessidades empresarialmente sentidas. Como enfatiza Martinho (2006:61):

Para a implantação e desenvolvimento do ensino industrial, na cidade do Porto, muito contribuiu a Associação Industrial Portuense cujos Estatutos foram elaborados em 1849 e aprovados pela Rainha D. Maria II, em 1852 (Jornal da Associação Industrial Portuense, 15 de Setembro de 1852, 36-37).

Neste ambiente diremos de pré-industrialização portuguesa, os esforços da governação atendiam a necessidades: criar uma nova mentalidade para se passar de uma mentalidade preferencialmente agrária para uma via industrial promissora. Este era o ponto crítico da administração pública. Como demonstra a literatura disponível referente ao automóvel (como parte integrante dessa via nacional) a partir de 1895, Rodrigues (2012), essa nova mobilidade tornava-se irreversível.

A estética industrial a herança da arquitetura do ferro significou um avanço tecnológico imenso porque a conjugação de perfis de ferro semiacabado (de diversas seções em L em I, em H, em T, com abas simétricas e desiguais) sua integração em obra através do processo de ligação rebitada, combinado armaduras e caixilharias recebendo vidraças que, como produtos acabados, permitiam a produção em série, admitindo desenhos inovadores e construções metálicas revolucionando os processos de trabalho oficial, era inovador.

Este modelo oficial perdurou no meio das geografias industriais de todo o mundo até à invenção da cadeia iterativa fordiana. Com esta, a intermutabilidade das peças produzidas em série admitia construções modulares que a arqueologia industrial muito nos ilustra. Pavilhões oficiais foram sendo construídos no mundo, segundo o modelo estandardizado de Patxon observando as variantes climáticas, nomeadamente devidas às particularidades da luz local.

A exportação dos módulos de ferro fundido e ferro forjado bem como de outras peças constituíram um novo negócio que a motorização industrial a vapor e, depois a energia elétrica, provocaram. A indústria automóvel recebeu parte significativa dessa herança, nomeadamente ao nível da fundição e do forjamento de chapas e perfis metálicos.⁵⁴

Nesta mesma lógica de crescimento, a atração de personalidades da sociedade para a causa automóvel foi imparável: o progresso de carreiras profissionais dos Engenheiros e dos Empresários industriais, tal como os Comerciantes e suas redes de estabelecimentos e filiais era uma realidade que exigia ainda mais suporte produtivo e, acima de tudo, mais velocidade! Por isso, retomando Martinho (2006:57-58):

Um outro aspecto extremamente significativo ligado ao desenvolvimento industrial foi o da realização de “exposições industriais”, eventos característicos da civilização industrial, sobretudo desde meados do século XIX. Portugal aderiu a estes eventos desde o seu início quer enviando representações a muitos deles, quer promovendo e organizando alguns certames similares. É o caso da sua representação nas exposições universais e/ou internacionais de Paris (1855, 1867 e 1879), Londres (1862), Viena (1873), Filadélfia (1876), Rio de Janeiro (1879) e da organização das do Porto (1861 e 1865), Lisboa (1863 e 1882), Coimbra (1869 e 1884) e Guimarães (1884). Do ponto de vista económico estes certames contribuíram, de maneira decisiva, não só para a promoção do desenvolvimento industrial como para a investigação científica e tecnológica. A respeito da Exposição Internacional do Porto (1865) escreveu Latino Coelho:

⁵⁴ A Torre Eiffel significa essa lição técnica porque um desenho inédito que proporcionou a construção de uma torre comemorativa da capacidade da engenharia francesa (mero troféu tecnológico da época) na mudança do século XIX para o século XX só se tornou objeto com funcionalidade prática quando lhe foi colocado um emissor de radiotelegrafia. Em <https://www.toureiffel.paris/fr> website institucional, poderemos ler que: “Foi na ocasião da Exposição Universal de 1889, data que marcou o centenário da Revolução Francesa, que um grande concurso foi lançado no Jornal Oficial. (...) Em 31 de março de 1889, a Torre concluída em tempo recorde - 2 anos, 2 meses e 5 dias - se destacou como um feito técnico real.” Em 1914 “A Torre Eiffel foi utilizada para atrair uma rádio alemã, que fez com que os avanços das tropas saíssem atrasados. A torre teve assim um papel importante na vitória dos aliados na Primeira Batalha do Marne, em 1914. Também existe um bunker secreto que servia como refúgio aos bombardeiros e ataques da guerra, localizada por baixo do monumento.” conforme se poderá ler em https://media.rtp.pt/buzz/wikibuzz/7-curiosidades-sobre-a-torre-eiffel-que-desconhecias_1764

“Convidar as grandes nações para uma exposição, que é a máxima festa da civilização moderna, é como convidar para um baile os grandes potentados e magnatas. É necessário ter categoria correspondendo às dos hóspedes e não rebaixar o convite pela humildade da recepção. Para que uma nação tome o honroso encargo de dirigir uma exposição e a aprazar para uma cidade sua é necessário que a sua posição no mundo industrial seja significativa e importante, e que, além disso, tenha recursos para construir um vastíssimo palácio e para ocorrer às grandíssimas despesas que trazem consigo estas colossais festividades” (Catálogo Oficial, 1865). E para a acolher é construído o Palácio Cristal.

A industrialização também, modificava as paisagens urbanas e as mentalidades tanto da administração pública, quanto dos cidadãos e, as elites burguesas e industriais, apostadas em investimentos na indústria contribuíram, definitivamente, para que a mecanização também invadisse a tradicional forma de produção da agricultura, Salvador e Marques (2003), e o avanço para novas fontes de energia fóssil, Silva (1940), e metodologias de produção oficial. A mecanização dos campos era um caminho de progresso a par da evolução antiga das urbes. Neste sentido, Sulz e Teodoro (2014:95) registam que:

A partir do século XVIII foram incorporadas às atividades domiciliares o trabalho na oficina, em manufaturas e fábricas, e com a Primeira Revolução Industrial passou a ser caracterizada especialmente pela fragmentação das atividades que se organizavam em torno das máquinas. Nos períodos seguintes, a divisão do trabalho se modificou através dos sistemas de automação tayloristas, da automação integrada nas linhas de montagem - o fordismo -, e mais recentemente, a partir da automação flexível, o toyotismo (Feliciano & Casal, 2006, p.33). A trajetória da indústria automóvel retrata, de forma especial, a evolução da atividade industrial, cuja inovação e desenvolvimento foram impulsionados por este setor, como se pode identificar desde a evolução das máquinas a vapor até as movidas a motor de combustão. No que respeita as atividades laborais, a indústria automóvel introduziu e difundiu a produção em massa e alterou definitivamente a atividade produtiva, inicialmente através do fordismo, e mais tarde com a introdução dos primeiros sistemas informatizados que objetivavam, sobretudo, apoiar a produção industrial. Tais fatores definiram e intensificaram a divisão técnica da produção, ao evidenciar sua particular importância no desenvolvimento tecnológico; nos processos de produção e na especialização produtiva (fordismo; toyotismo). Nesta trajetória, o setor automóvel revela, ainda, como o Desenho Técnico tem sido reservado ao primeiro nível da divisão

das cadeias produtivas mundiais, nível responsável pela concentração das atividades de especialidade nos países centrais da economia mundial.

Nesta ideia de fragmentação positiva na produção industrial poderemos alinhar a ideia de uma recomposição social também ela fragmentada porque a divisão do trabalho criaria novas condições sociais, quebrando um pouco da rigidez familiar tradicional. A industrialização e o êxodo dos camponeses para as cidades prometiam um novo mundo. O automóvel estava no centro dessas mudanças. A revolução rodoviária colocou os carros de cavalos e, até os comboios, em dificuldades para acompanharem esta nova modalidade de mobilidade urbana e interurbana. A intimidade da família que usava o automóvel como extensão do seu lar foi outro fenómeno social, que a técnica fabril da produção automóvel e o design tornaram muito relevante.

A versatilidade de uso e de adaptação do automóvel a transporte de passageiros e transporte de cargas permitia, aos defensores do turismo, sonharem viagens até aí nunca vistas, como veremos. A recolha de elementos valiosos para a causa automóvel também se enquadra neste contexto da revista. No nº 3 da revista surge um frontispício onde se releva a importância decisiva da integração do automóvel na vida quotidiana. O texto destaca-se na imagem seguinte:



Figura 20 . Frontispício da revista, 3º número. Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N03/N03_master/Guiautollustrado_N03_30Set1929.pdf

No texto associado a esta figura, invoca-se o paralelismo entre a indústria aeronáutica então em crescendo, a dignidade da aviação portuguesa e, nela, a figura do Tenente- Mecânico Manuel Gouveia, personagem maior no meio automobilístico. Foi descrito na revista, como pessoa genial porque, figurando numa galeria de notáveis ligados ao progresso industrial nacional, o Tenente-Mecânico transmitia, desse modo, a notoriedade da engenharia e seus alcances tecnológicos e científicos em terra, no mar e no ar.

Por isso, o «raid» aéreo Lisboa-Macau, protagonizado pelos Pilotos aviadores, Brito Pais e Sarmiento de Beires serviu o propósito encomiástico que a direção da revista pretendeu assinalar e, com isso, ganhar a consideração de mais agentes do setor industrial. O reconhecimento das elites que possuíam propriedade industrial, especificamente, automóveis permitia a esses investidores dinamizar o setor a favor dos profissionais envolvidos. O diretor da revista sabia-o e o resgate da imagem da «*classe dos profissionais conductores d'automóveis*» era ponto crítico a considerar.

A revista contribuía, decisivamente, para a imagem de respeitabilidade desejada para a classe. Não era alheia a esta ideia de procura de notoriedade dos profissionais do ramo automóvel a componente competitiva: por isso, também é abordada a questão desportiva. O aumento de condutores encartados acompanhava esta dinâmica. Como argumenta Farinha (2008:5):

Nos anos de 1927 e 1928, Portugal tinha, respectivamente, mais de 26.000 e mais de 31.000 encartados, o que é expressivo se comparado, por exemplo, com os 1.136 de 1911, ou os 5.550 no ano em que terminou a Grande Guerra . O mesmo se diga relativamente a veículos automóveis registados. Em 1911 foram registados pouco mais de 1000, número que desceu para 195 em 1918, o que se compreende devido à situação internacional. Estes números da década de dez do século XX atingem cifras de outra ordem logo na segunda metade dos anos vinte, designadamente, 4000 veículos registados em 1927 e mais de 4600 em 1928. Neste último ano Portugal tinha já cerca de 28.000 veículos registados. Se o número de automóveis e de condutores vinha aumentando, a situação da rede rodoviária apresentava-se como um importante condicionante do desenvolvimento do automobilismo. Com efeito, o plano rodoviário então vigente previa uma rede rodoviária de dezasseis mil quilómetros, dos quais se encontravam construídos menos de doze mil. Porém, dez mil quilómetros encontravam-se em estado de completa ruína.

O desfasamento entre o pioneirismo das oficinas e seus promotores e as condições das estradas nacionais constituiu, em todos os números da *Guiauto* uma permanente preocupação. A aquisição de veículos automóveis era dificultada porque alguns elos da cadeia de valor do automobilismo apresentavam grandes dificuldades para acompanharem a evolução necessária. As estradas e os apoios de estrada (oficinas, hotéis, restaurantes, postos de abastecimento, sinalização, etc.) apresentavam grandes debilidades. Eram obstáculo à evolução pretendida pelos atores deste setor da economia.

Um dos aspetos característicos no uso do automóvel foi a sua intensa utilização social: primeiramente, porque era um objeto de prestígio; depois, porque significava a modernidade e a consciência de que o progresso industrial beneficiaria o futuro dos que nele investissem; a seguir manifestava-se como objeto raro e, portanto, associava prestígio próprio ao facto de permitir a viagem de lazer, essa evasão que, na sociedade, sempre constituiu, um desejo e um sonho cuja constância se manteve ao longo da história.

A edição de guias destinados a auxiliar os proprietários e os condutores dos primeiros automóveis representou a normalização dos procedimentos de condução em via pública e foi sendo abordada numa perspectiva pedagógica. O aparecimento do ensino técnico-profissional numa geografia cada vez mais diversa também constituiu um factor de avanço tecnológico geral, creditando operários e estruturas oficinais, Sousa (1987). Se folhearmos publicações do início do século XX até ao ano de 1929, veremos como se foi processando o código de conduta automóvel a favor da regulamentação rodoviária, num sentido lato e, especificamente no tocante à condução em estrada.

A casa da cidade e a vivenda de bairro passaram a ser dotados de garagem (*garage*). A troca da tração animal pela tração mecânica interferia na vida das pessoas. A higiene e salubridade públicas, anteriormente ameaçada pelos dejetos animais iria sofrer transformações num mundo que cada vez mais procurava conforto. Neste propósito, as publicações dirigidas a públicos-alvo muito concretos tais como os grupos sociais com maior poder de compra compunham-se de notícias mundanas sobre modas e estilos de vida, tanto estrangeiros como nacionais.

Os automóveis e sua influência industrial, comercial e social, faziam parte dessas novidades. Por exemplo, o facto de uma senhora da alta sociedade sentar-se ao volante de um automóvel em 1905 e conduzi-lo, fazia parte dessa influência: a afirmação da mulher e sua emancipação social (mais aparente que real, todavia) integrava-se na promoção e venda do objeto «automóvel».

A legenda da figura seguinte é elucidativa: “A sr. dona Elysa Machado, gentilíssima *sportswoman chauffeuse*, ao volante do seu automóvel” representa, pela colocação deste cliché na capa da TIRO E SPORT, uma forma de captação da atenção dos leitores para um mundo novo que também se abria ao sexo feminino. O negócio automóvel seguia em boa marcha porque a imitação social estimulava as compras.



Figura 21 . Capa da “TIRO E SPORT” de 15 de dezembro de 1905. Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/TiroeSport/1905/N320/N320_master/TiroeSportN320.PDF

De um ponto de vista da sociedade e das suas relações entre os industriais e os comerciantes numa perspetiva de arranque de uma economia que tentava mecanizar-se, os processos de mimetização do consumo, como diríamos na linguagem de marketing, funcionavam em pleno. Historiar esta questão é entrar numa panorâmica social que, a partir de figuras tutelares imitadas por outros nos demonstra, muito, do que a história do automóvel tem para ser explorada numa vertente antropológica, sociológica e turístico-cultural.

As revistas e jornais divulgavam produtos, ideias, acontecimentos, previsões, passatempos, etc. Os cultores do automobilismo criaram e desenvolveram essa mesma panorâmica. Como exemplo, o ACP – Automóvel Clube de Portugal possui, desde então, um acervo documental organizado em “Boletins” que constituem fontes muito interessantes para os Investigadores que estudam a história industrial portuguesa.⁵⁵

Na publicação “Tiro e Sport”, que vimos seguindo, também é constatável no anúncio da p. 4, nossa figura 22 uma redação muito apelativa. No caso, o uso argumentativo seria tão convincente quanto o era a aura do monarca e das suas práticas sociais de que o entretenimento da caça, mesclado com a investigação marítima e a prática das artes, contruíam como a sua imagem pública, interrompida pelo Regicídio, Mónico (2005).⁵⁶

No anúncio, a frase de convencimento do promitente comprador de um automóvel, centra-se no facto de o Rei ser proprietário de carros da marca francesa que é ali anunciada. Os representantes da marca (Peugeot) eram “*fornecedores diplomados da Casa Real*”, distinção comercial muito importante. O posicionamento da empresa, fornecedora da Casa Real, como os resultados das provas em que entraram os automóveis Peugeot (concurso de “*tourismo*” Lisboa-Caldas-Lisboa, de 1905), reforçados com a venda de carros devidamente “revisados” e número de compradores (120 até essa data) construía a imagem de qualidade percebida pelos clientes e especialmente cuidada pela empresa.

⁵⁵ No estudo de Oliveira e Sousa (2014) p. 31, nota.57, refere-se, a propósito, o seguinte: “*Em Portugal, em 1929, a maioria dos automóveis importados já eram fechados. Dos 5191 veículos importados nesse ano, 42 por cento eram fechados, 23 por cento eram abertos, 18 por cento eram camiões e 17 por cento eram chassis (para serem carroçados em Portugal). “5191 automóveis e camiões foram importados em 1929”, Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal, 13 (1930).*”

⁵⁶ Veja-se em Mónico (2005:253) a observação sobre o impacto do evento: “*No dia 1 de Fevereiro de 1908, na Praça do Comércio em Lisboa, Manuel Buiça e Alfredo Costa atingem mortalmente o rei D. Carlos e o seu filho primogénito Luís Filipe, sendo em seguida abatidos. O objectivo visado é claro: decapitar a família real. O jovem príncipe D. Manuel – apenas ligeiramente ferido no atentado – encontra-se agora, contra a sua vontade, à frente do Estado. A monarquia não terá mais que 32 meses de vida durante os quais se vão suceder seis governos. Este duplo assassinio desperta o interesse por Portugal2 em toda a imprensa europeia.*”

Esta comunicação de imprensa especializada da época, revelava uma excelente gestão comercial, argumentada, fundamentada, pioneira, moderna. A procura de uma identidade automóvel, nomeadamente no lazer e recreio era crescente e até aos anos 30 anotam-se bastantes progressos, a par de outros temas, nomeadamente no domínio das artes, Vidal e Aurindo (2010), França (1991).

Automoveis PEUGEOT

Sua Magestade El-Rei dignou-se comprar 2 automoveis Peugeot

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

Representantes exclusivos — **Agence Général d'Automobiles**
A mais importante casa d'automoveis em Portugal e que maior numero de vendas tem feito

ALBERT BEAUVALET & C.ª (engenheiros)

FORNECEDORES DIPLOMADOS DA CASA REAL DESDE 1903
AVENIDA DA LIBERDADE — LISBOA

Os automoveis PEUGEOT acabam de ganhar a «Coupe-Rochet Schoeller», prova de regularidade, resistencia, consumo de gasolina, consumo de agua, e uma victoria, e mais dois prêmios d'arte, sobre os Camions montados da Sauria, com o titulo de tourismo.

16 cavallos «Peugeot», modelo 1905

Os concursos de resistencia e o concurso de tourismo d'Als-lorraine e de regularidade em Milão e Vienna-Breusau-Vienna, sempre foram ganhos com o seu

«BEBÉ» PEUGEOT DE 6 CAVALLOS, MODELO 1905

e que confirma as qualidades de 16 annos de construcção conscienciosa.

No concurso de tourismo LISBOA-CALDAS-LISBOA os automoveis PEUGEOT obtiveram as mais altas recompensas (medalhas de vermeil) na 1.ª, 3.ª e 4.ª categorias (não tendo entrado nenhum na 2.ª), o que demonstra a sua incontestavel regularidade.

E o concurso do carro de 20 cavallos, modelo 1902, de mr. Beauvalet, escriptosamente estabelecido, indicou 10 reis ¹/₄ por tonelada kilometrica, o que é um resultado.

Em todo o caso o verdadeiro criterio das qualidades d'um automovel não se demonstra só em concursos d'alguns dias ou corridas, nem em experiencias d'algumas leguas que podem dar a illusão de possurem qualidades que não tem, mas sim por annos de serviço nas estradas de Portugal, ficando o mecanismo, depois d'este rigoroso trabalho, em estado de novo.

Foram revisados n'estes ultimos mezes os carros dos Ex.ªs Srs. Antonio Mendia, Dr. Eduardo Burnay, Eduardo Mendonça, Domingos Pinto Barreiros, João Luis da Veiga, Jorge Burnay, José Eduardo d'Abreu Leirwein, Conde de Modina, etc., entregues de outubro de 1902 a setembro de 1905 e ficou demonstrado, depois de vistos por muitos automobilistas, que todo o mecanismo estava, depois de dois annos, ou mais, d'uso, no estado de novo. Estas qualidades, de regularidade, robustez, construcção de primeira ordem e economia nos consumos, podem ser testemunhadas pelos 120 compradores d'automoveis na nossa casa, dos quaes se podem obter as nomes pedindo catalogos.

ISTO SÃO FACTOS

ALBERT BEAUVALET & C.ª

Sua Magestade El-Rei dignou-se comprar 2 automoveis Peugeot: um de 20 cavallos, 2 cylindros, em 1903, um de 12 cavallos, 4 cylindros, em 1904 e um de 12/24 cavallos, 4 cylindros, em 1905.

Figura 22. Publicidade argumentativa da Empresa Albert Beauvalet & Cta (engenheiros), p.4.
Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/TiroeSport/1905/N320/N320_master/TiroeSportN320.PDF

Nesta consolidação, o Guia das Estradas de Portugal desempenharia um papel fundamental no âmbito do futuro cenário rodoviário nacional, bem como a publicação do Código da Estrada (1928) conforme explicitado em Farinha (2008).

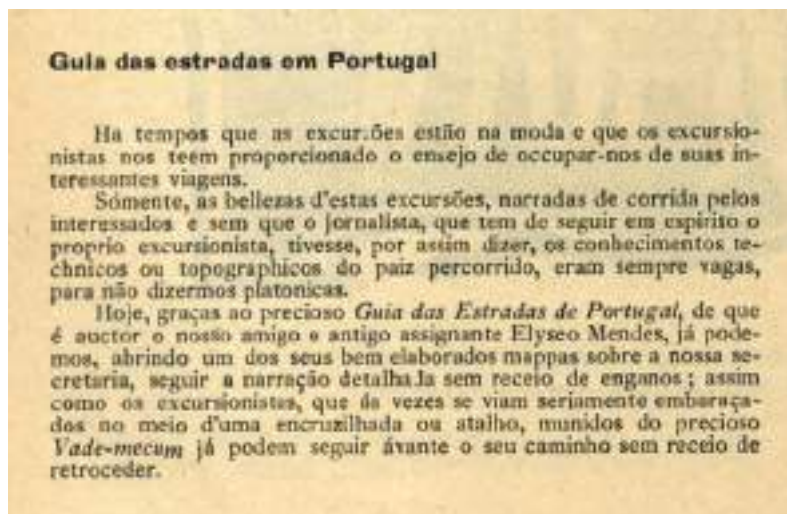


Figura 23 . Publicidade ao Guia das Estradas de Portugal, p. 12.
Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/TiroeSport/1905/N320/N320_master/TiroeSportN320.PDF

A prática das excursões automóveis e a interação que estes eventos geravam entre os seus praticantes e os jornalistas alimentava toda uma fileira de notícias sociais. As regiões descobertas pelos automobilistas eram alvo de reportagens que, amparadas pela publicação do guia de estradas ganhariam maior qualidade descritiva, Henriques e Lousada (2010), motivando a integração de mais adeptos dos automóveis.

Elyseo Mendes, citado no anúncio como antigo assinante da revista era uma personalidade com experiência em viagens deste tipo e oferecia não apenas mapas e geografia mais detalhada, mas, igualmente, informações associadas que orientavam os automobilistas e significavam também a obtenção de benefícios para os que adquirissem esta e outras publicações: consolidava-se a fileira do turismo cultural em automóvel reforçada com estes artigos de contexto que alimentavam o mesmo comércio.⁵⁷

A qualificação do tecido cultural automobilístico e o papel promotor dos diversos atores seguia em bom ritmo. Ainda neste número são publicadas duas notícias que ilustram bem o sentimento generalizado face à importância do automóvel e sua

⁵⁷ A consulta ao artigo de Matos e Santos (2004) permite perceber-se esta transição séc. XIX- séc. XX com maior detalhe. Oliveira e Sousa (2013) apresenta detalhes interessantes sobre as dificuldades de trânsito entre fronteiras terrestres no contexto da obra editada de Elysio Mendes.

expansão na sociedade da primeira metade do século XX: a importação de automóveis, as feiras internacionais a ele dedicadas e o crescente protagonismo dos produtores fabris e suas marcas comerciais. Estas realidades que a pouco e pouco se tornavam situações comuns iam-se consolidando e, por exemplo, as «empresas de carreiras» cumpriam a componente do transporte coletivo em crescimento.

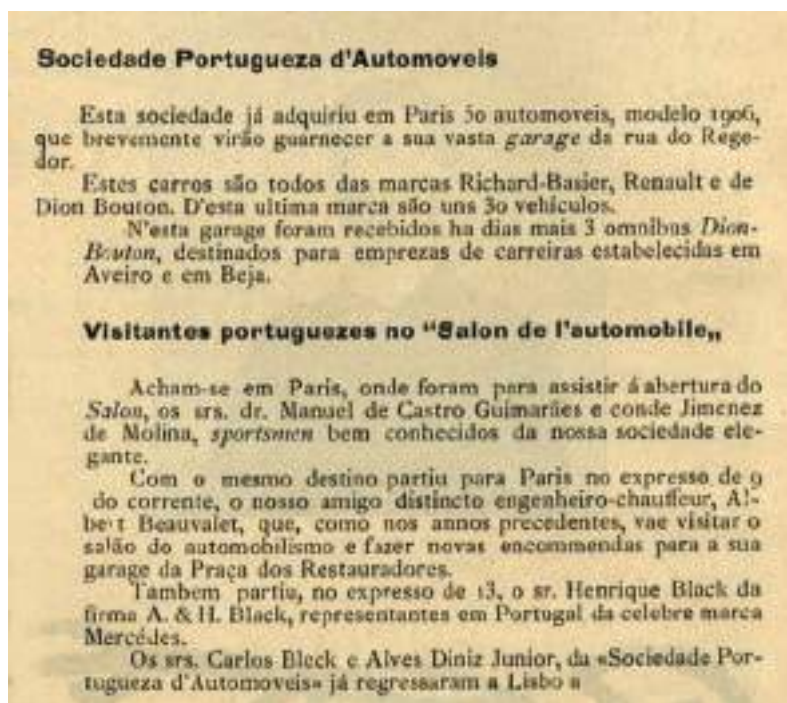


Figura 24 . Publicidade a associação automóvel e a feira internacional, p. 12. Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/TiroeSport/1905/N320/N320_master/TiroeSportN320.PDF

As questões práticas eram muito importantes. A um mundo novo que se abria, correspondiam exigências por parte dos que adquiriam os automóveis no sentido de disporem de manutenção após a compra. Este e outros aspetos são alvo da preocupação dos importadores (e a forma como publicitam os seus produtos é muito persuasiva). Como explica Oliveira e Sousa (2013: 219), ao nível da sinalização:

Na fase inicial do automobilismo, a sinalização de estradas por entidades não oficiais era prática corrente também noutros países²⁸², como por exemplo pela empresa Michelin, em França, ou pela sua concorrente Continental, na Alemanha²⁸³, empresas que também publicaram guias para automobilistas

(a Continental emulando o guia Michelin), que foram perdendo o seu carácter quase exclusivamente técnico (para o chauffeur e mecânico) para se tornarem, essencialmente, guias turísticos²⁸⁴. Em França, o touring club teve um papel importante na colocação de sinais desde o início do século XX (começando com os sinais de perigos), tendo tido como associadas, sobretudo nos anos vinte, várias empresas francesas e inglesas, como a Dunlop, a Citroën, a Renault, a Peugeot, a Eco, a Hutchinson e a Rolls-Royce, que, ao oferecerem estes sinais, faziam uma doação ao Estado, ficando escrito no sinal o nome do doador, numa forma mais um menos subtil de publicidade²⁸⁵. A partir de 1912, a empresa Michelin marcou a entrada e saída de localidades, em que a frase “doação de ...” também aparecia, juntamente o número da estrada e avisos para os automobilistas diminuírem a velocidade e para terem cuidado com as crianças²⁸⁶.

A Vaccum Oil Company, como referimos anteriormente, Maio (1923), desenvolveu um trabalho pioneiro com a administração pública de Portugal. A afirmação automobilística, a atualização cultural e até comercial e industrial orientada para as elites possuidoras de automóvel, consistia na visita de jornalistas a grandes feiras internacionais onde as viagens associadas ainda ao espírito do Grand Tour eram cultivadas. As descrições sociais, mas, igualmente, de cariz técnico, eram fundamentais para a lógica comercial automóvel.

O trabalho dos Guias de Turismo e sua profissionalização, Matos e Santos (2004) permitiram afirmar o turismo nacional e o entusiasmo pela motorização e deslocação das pessoas. Esta ideia de conquista da estrada ficou, desde o primeiro momento do surgimento público do automóvel como algo de grande referência social, pelo estatuto socioeconómico que se lhe cola. Ainda hoje.

O uso e importância da coisa automobilizada transformou territórios, organizações, vidas das pessoas. O desporto automóvel, por exemplo, consolidava-se desde o final da Monarquia com grande entusiasmo e suporte da Corte, nomeadamente a partir do reinado de D. Carlos. A criação de corridas segundo etapas entre cidades tornou-se um desporto motorizado com grande afluência de público. Os inícios da automobilização portuguesa tem, na figura do Conde Jorge de Avilez, um pioneiro: o jornal Tribuna Alentejo referia a 21 de maio de 2019 no título “*Primeiro automóvel a pisar solo nacional veio para o Alentejo*”⁵⁸, o seguinte:

⁵⁸ Em <https://www.tribunaalentejo.pt/artigos/primeiro-automovel-pisar-solo-nacional-veio-para-o-alentejo>

Em Outubro de 1895 desembarcava em Portugal o primeiro carro importado. Era um Panhard & Levassor e a uma velocidade máxima de 15km/h, levou três dias a chegar ao destino, numa viagem cheia de peripécias, nas mãos de D. Jorge d'Avillez, um jovem visionário e aristocrata de Santiago do Cacém.

Em 2015 a efeméride foi marcada em Santiago do Cacém com um retorno do mesmo carro, que é propriedade do Automóvel Clube de Portugal (ACP).

Todos os anos o município volta a celebrar a data com uma reconstituição histórica através de um passeio de carros clássicos pelo Clube de Automóveis Antigos da Costa Azul, e este ano fê-lo com a exposição de pintura D'Assis Cordeiro, intitulada O "Gasolina" em Santiago do Cacém, 1895.

A competição entre destinos turísticos de desporto automóvel e os eventos motorizados passaram a fazer parte da evolução do mercado automóvel. Os importadores marcavam forte presença sustentando parte dos custos em patrocínios, com retorno garantido. A mancha da automobilização alastrava no país. Certos lugares tornaram-se icónicos na sua ligação ao automóvel. Os entretenimentos das «corridas» são alvo da ilustração seguinte que demonstra essa realidade no ano de 1929, como se demonstra na imprensa desportiva estudada entre 1875 e 2000 por Pinheiro (2009).



Figura 25 . Notícia sobre a primeira prova automobilística realizada em Portugal e herdeira das tradições do desporto automóvel da época monárquica na p4. revista, 3º número. **Fonte:** *idem*

Como observava o texto então divulgado em setembro de 1929, a prova foi organizada pelo «Automovel Club de Portugal» à volta do concelho de Vila do Conde. O articulista escreve a propósito do uso do termo “ensaio”, o seguinte:

“Dizemos «ensaio» porque, em verdade, outra coisa não foi o que se fez. Muito se poderá aproveitar dele, pois os portugueses não se furtam ao entusiasmo que provas deste género merecem. (...) A prova que temos em foco, pouco mais foi que...um grande passeio de automóvel! Porque, se atendermos ao máximo de velocidade estabelecido (30 quil. horários), à falta de consideração pela cilindrada dos diferentes carros concorrentes e à despesa de regularidade horaria entre os diferentes «controls» temos de concluir pelo passeio e...pouco mais.”

O articulista também critica o modo como foi gerida a prova numa visão de crítica automobilística, na melhor afirmação profissional. Assim, escrevia:

“Facil era a qualquer corredor recuperar o tempo perdido em consequência de acidente fortuito ou descanso exagerado, desde que disposesse de carro de relativa força...Mas, foi este o 1º rallye automóvel levado a cabo em Portugal; portanto, foi já um grande passeio na senda do Progresso, merecendo, por isso só, todo o aplauso e carinho.”

Neste número também se aborda a adaptação do automóvel ao uso diverso que, na função turística colhe a atenção dos fabricantes. O artigo “Os automóveis excêntricos” descreve uma invenção que se poderá considerar uma das bases das atuais autocaravanas. Dentro do sistema turístico da época, a Procura expandia-se para as adaptações a funções cada vez mais sofisticadas para responder à procura do mercado.

O exemplo da figura seguinte é claro sobre as alternativas automobilizadas. Aproveitar a força mecânica dos motores de explosão para toda a inovação possível realizada a partir dessa base comum também era questão que se ligava a aplicações visando veículos para cuidados de saúde, carros de bombeiros, camiões para cargas pesadas e todos os outros tipos que os desenhadores de automóveis e empresários investidores e construtores entendessem financeiramente viáveis. A Procura do mercado ditaria, como sempre, as regras das trocas entre o talento e sua produção concreta. Os consumidores e os benefícios que obtinham adquirindo automóveis estavam na agenda da indústria.

Os automóveis excêntricos

O sensível aperfeiçoamento no fabrico de automóveis, permite que o homem anseie tão vastamente à sua fantasia, tirando deles um partido, que ainda há bem pouco era considerado impossível.

Para satisfazer as necessidades daqueles que empreendem longas viagens, de dias e noites sucessivas, temos na formidáveis «auto-cars» com alojamentos isolados, leitos, etc. que, em luxo e comodidade, nada ficam a dever às mais perfectas carruagens especiais dos caminhos de ferro.

Mas o genio inventivo do homem não cessa de evoluir!

É preciso adaptar o automóvel a todas as realizações práticas, fazer dele o que de facto deve ser: o mais perfeito instrumento do progresso na locomoção à superfície da terra, levando-o até a, sem qualquer trabalhosa e dispendiosa modificação, transpõe os cursos d'água que surgem na sua esboira.

Eis porque foi concebido e fabricado o «*auto-car*» que dentro local damos à estampa e aparece também a «*colaboração*» nesta página representada!

Este «*auto-car*» — a que M. Jean Pouchet, seu proprietário, pôz o nome de «*Auto-Pouchet*» (leia em toda a parte) — pode desenvolver a velocidade média de 45 kms. à hora, consumindo 20 litros de gasolina e 1/2 de litro de óleo.

Com todo o regime normal, pesa 5.400 quilos, sendo o eixo a 12 CV. «*Laffly*» de Paris.

O interior está dividido em cinco partes: a câmara do condutor, provida de T. S. F., na qual

o «*chauffeur*» pode dormir comodamente; um «*quarto de cômor*» completamente por um armário envidraçado e um leito; a «*cama de banho*» com armário; a «*cocina*» e a «*cama de jantar*»!

Tudo isto, profundamente iluminado e decorado à guisa, como se vê pelas nossas gravuras!

Querem mais que isto?

Não ser possível sair de casa para se fazer uma viagem, a mais longa?

Eis a casa, uma autentica casa, que se muda conforme as conveniências ou os caprichos dos seus felizes proprietários!

Parece-nos este um excelente modo de resol-



ver a crise de habitação, criando-se a multiplicação das residências nos produtos das cidades.

Quem não deve gostar muito disso são os «*trabalhadores*».

Mas, que não se assustem, porque, naturalmente, o «*auto-car*» é tomado à conta de «*excêntrico*» e, portanto, não será copiado por outros!

Figura 26. Artigo “Os automóveis excêntricos” na p. 8 da revista, 3º número. Fonte: *idem*

Iniciava-se na época a aplicação do célebre slogan “O Cliente tem sempre razão e o seu pedido é uma ordem”, estratégia de atendimento da gestão comercial praticada então. O autocaravanismo, ainda pouco consistente no mercado automóvel era sustentado pelas novas invenções. A sociedade vivia numa espécie de «febre por novidades» a que não era alheio o otimismo dos banqueiros e dos especuladores das Bolsas de Valores na contínua procura de novos produtos para investir, produzir, vender e capitalizar. O tom deste texto é disso esclarecedor quando se refere alusivamente à figura 26:

“Para satisfazer as necessidades daqueles que empreendem longas viagens, de dias e noites sucessivos, temos os formidáveis «auto-cars» com alojamentos isolados, leitos, etc. que, em luxo e comodidade, nada ficam a dever às mais perfectas carruagens especiais dos caminhos de ferro. Mas o genio inventivo do homem não cessa de evoluir!”

A procura de bens e de serviços associáveis a um novo meio de consumo também se satisfazia no domínio do lazer rodoviário. Existiam recentes exemplos de adequação possível. No caso da tração ferroviária as “carruagens-cama”, lembre-se, foram resultado de um desenvolvimento desse tipo de transporte a longa distância, tornando mais cómoda a deslocação das pessoas. As autocaravanas aproveitaram esse legado.

Neste domínio e na Gazeta dos Caminhos de Ferro (1951:323), de periodicidade quinzenal e publicada em Lisboa, desde 1888, podia ler-se que um tal engenheiro, belga, M. George Nagelmackers havia estado nos Estados Unidos em 1870 onde, como relata o redator, experienciando os caminhos de ferro: “(...) ficou impressionado com o conforto que as carruagens-cama proporcionavam nas longas viagens.” A vanguarda industrial do «sonho americano» era forte, liderante e imitado na Europa e no resto do Mundo.

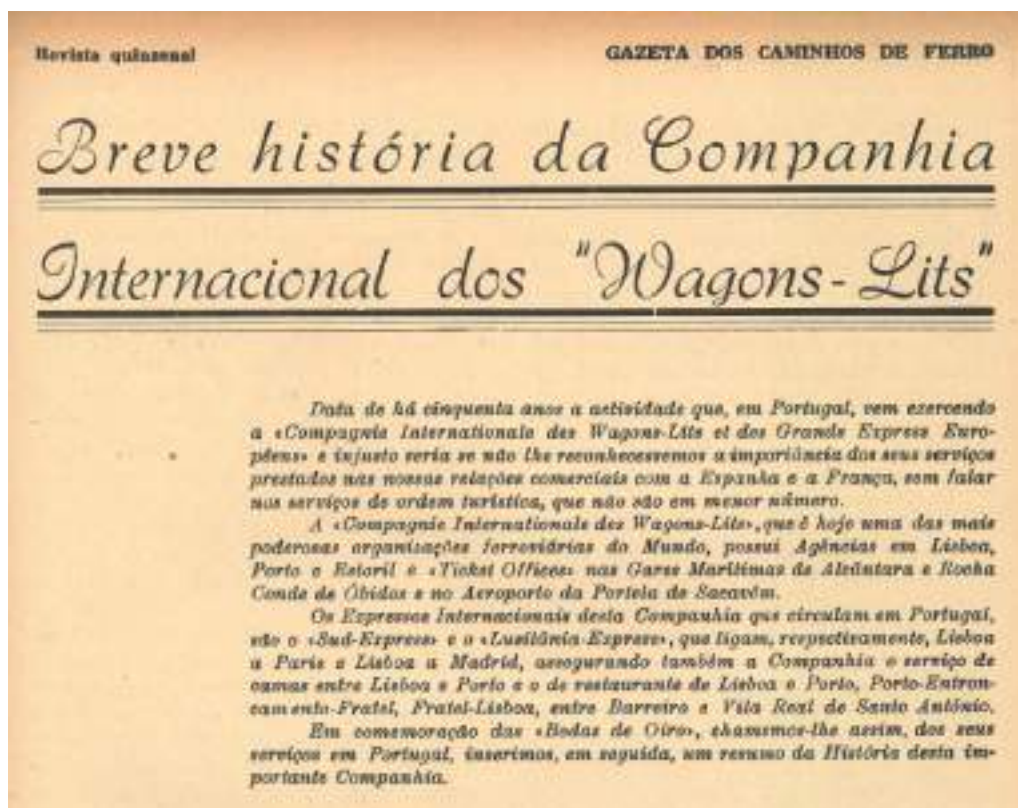


Figura 27 . Artigo sobre os “Wagons-Lits” p. 323 da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1951.
Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1951/N1532/N1532_master/GazetaCFN1532.pdf

Foi o mesmo empreendedor belga que, em 1872, mandou construir as primeiras carruagens-cama na Europa e, em 1873 “(...) fundou em Liège uma pequena sociedade para exploração das carruagens que acabava de mandar construir.” A Companhia Internacional dos Wagons-Lits era constituída a 4 de dezembro de 1876, em Bruxelas. Desta ligação surgiram diversas rotas ferroviárias de que a do “Oriente Expresso”, inaugurada em 5 de junho de 1883, ligando Paris a Constantinopla constituiu a primeira grande ligação ferroviária entre a Europa Ocidental e a Europa Oriental, como enfatiza o artigo da Gazeta.⁵⁹

A rivalidade entre as empresas na transição do vapor para os combustíveis fósseis tinha expressão noutro plano tecnológico, evidenciado pelo aparecimento do automóvel e sua relevância, Gazeta dos Caminhos de Ferro (1951). A Guiauto reservava uma rubrica exclusivamente dedicada à querela que este tipo de dinâmicas tecnológicas gerava. A figura seguinte ilustra a questão.

⁵⁹ O atual segmento de Turismo Literário encontra nesta temática do Expresso do Oriente muito material prestável à elaboração de itinerários culturais baseados nesta mítica viagem ferroviária. Quinteiro e Baleiro (2017) apresentam uma excelente revisão de literatura especializada neste tema.

O automobilismo em concorrência com o caminho de ferro

Da «Revista Portuguesa de Comunicações»;

O progressivo desenvolvimento e aperfeiçoamento dos transportes em automóvel e a concorrência que lhes vem fazendo aos Caminhos de Ferro, tem sido motivo de grandes preocupações em todos os países, não só para as empresas exploradoras de linhas férreas, mas também para os Governos, pelas consequências a que ela pode dar lugar.

Ainda há dias se afirmava que o transporte automóvel só podia concorrer em vantagens condições com os Caminhos de Ferro em trajectos curtos, e até 50 quilómetros, e que a partir destas distancias não teriam as empresas ferroviárias receio da concorrência.

Os transportes em automóvel batem já hoje os Caminhos de Ferro a grandes distancias, desde que tenham estradas apropriadas para a sua circulação, e se este facto em Portugal ainda não se verificou em larga escala, é isso devido a não estarem concluídas as reparações das nossas estradas.

Em França, entre Paris e Marselha, já há um serviço diário feito pela C.^a Terrestre Marítima de Transportes Internacionais «D. Freich e Prim» que funciona com toda a regularidade, qualquer que seja o estado do tempo. Enquanto que os comboios do P. L. M., durante o período de inverno rigoroso, experimentavam atrasos consideráveis e talvez sem precedentes, os camions automóveis, continuaram imperturbavelmente a fazer os 830 quilómetros, que separam as duas cidades, em 24 horas.

Por esta via seguem agora a maior parte das encomendas postais que anteriormente seguíam pela via férrea em 4 dias de trajecto. A tarifa é a mesma que a do caminho de ferro, o transporte em menos 3 dias e além disso as encomendas são entregues em domicílio e podem ser expedidas directamente por Algéria, Tunísia e Marrocos, e para outras colónias e outros países.

A Companhia Freich-Prim procura encurtar ainda o tempo de transporte fazendo o trajecto em 18 horas.

Em Abril inaugurou-se uma carreira de autocars entre Londres e Nice em quatro dias, para a qual se utilizou um verdadeiro salão volante, marca Renault de 40 C. V.

Em quasi todos os países as empresas de Caminhos de Ferro tem procurado, por todos os meios, defender-se da concorrência,

Em 1928 o P. L. M., em França explorou 150 carreiras com procura de 20.000 quilómetros.

Na Suíça já em 1927 se tinha formado a «Suisse Express S. A.», especialmente organizada para bater a concorrência do transporte automóvel, propondo-se, no interesse da comodidade, da modicidade de preços e da rapidez de transporte, proporcionar ao publico todas as vantagens.

Os Caminhos de ferro federais Suíços, que constituem a rede mais importante, eram os detentores da maior parte das acções desta empresa, o que permitia organisarem-se contractos com os caminhos de ferro para tarifas combinadas de passageiros e carga, com manifesta superioridade sobre as outras empresas de transporte automóvel.

A «Sesa» pretendia apenas adquirir tráfego para os Caminhos de Ferro. Os serviços que a «Sesa» se propunha estabelecer atingiram tal perfeição que a maior parte das outras empresas se ofereceram á «Sesa» declarando que queriam ser seus agentes e nessa qualidade trabalhariam sujeitando-se á sua organização.

Não hesitaram, por esse facto, a «Sesa» de adquirir carros: bastavam-lhe os das empresas que exploravam já o transporte automóvel e que aderiram á sua organização, e estabeleceram-se tarifas combinadas que reduziram os preços de camionagem de 15 a 30 % e chegaram alguns cases a 40 %.

Para chegar a este resultado a «Sesa» fornecia subsídios que diminuíam á medida que o tráfego aumentava.

Menos depois do estabelecimento deste serviço ganhou a «Sesa» 1.200.000 francos de transportes que andavam desviados do Caminho de Ferro.

Em Portugal, a não ser aos contractos de camionagem que as Companhias ferroviárias estabeleceram com empresas exploradoras de transportes em automóvel para passageiros e reduzida carga, sem garantias de continuidade, quasi nada se tem feito.

O problema de concorrência e de colaboração dos transportes em automóvel com os Caminhos de Ferro tem de ser devidamente estudado e apreciado em todos os aspectos pelas consequências a que a falta da sua harmonizante regulamentação pode dar lugar.

Figura 28 . Artigo “O automobilismo em concorrência com o caminho de ferro” revista Guiauto, nº1, p.24. Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N01/N01_master/GuiautoIlustrado_N01_31Jul1929.pdf

Nestes textos, alguns citando crónicas originais da “*Revista Portuguesa de Comunicações*” parceira da Guiauto, destacam-se as vantagens do automóvel e das carreiras de autocarros que um pouco por todo o mundo iam ganhando expressão económica desafiadora no confronto com as ofertas de viagens dos caminhos de ferro. A tendência internacional para a massificação de viagens iniciava-se com os transportes coletivos. Era um negócio em crescimento. A crescente aquisição de automóvel pelas famílias, também.

No caso de Portugal acontecia comportamento semelhante por parte dos investidores de transportes coletivos por rodovia. As novidades automobilísticas estavam na ordem do dia porque se referia que no caso desta antecessora da atual autocaravana e dos veículos anfíbios atualmente redescobertos:

“É preciso adaptar o automóvel a todas as realizações práticas, fazer dele o que de facto deve ser: o mais perfeito instrumento do progresso na locomoção á superfície da terra, levando-o até a, sem qualquer trabalhosa e demorada modificação, transpôr os cursos d’água que surjam na sua esteira. Eis porque foi concebido e fabricado o «automóvel-anfíbio» que noutra local damos à estampa e aparece também o «chalet-rolante» nesta pagina representado!”

O entusiasmo do redator evidenciava a Oferta, representada pelas propostas dos fornecedores, cujo papel de fabricantes industriais destes e de outros tipos de veículos, era fundamental. Estas tendências de fabrico e de negócio de viagens promoveram o avanço na ciência dos materiais: era necessário responder com melhores materiais e de maior durabilidade em situações de esforços mecânicos e inclemências climáticas. Os estudos e as práticas de engenharia suscitaram contributos de físicos, químicos e engenheiros aumentando o conhecimento tecnológico disponível e a qualidade de vida das pessoas. Como descreve Fortes (1992:2):

O microscópio metalográfico, inventado em 1864 por Sorby, teve, nesse período, um papel de grande relevo, permitindo observar os vários cristais (grãos), por vezes de fases diferentes, que formam um metal ou liga metálica. O modo como se encontram distribuídos os grãos das várias fases designa-se por microestrutura e o seu estudo ocupava um bom número de metalurgistas. A microestrutura é alterada por tratamento térmico, com repercussão nas propriedades macroscópicas, designadamente as mecânicas.

O efeito que tal invenção teve na produção de chapas e de perfis metálicos cada vez mais melhorados como produtos siderúrgicos, ficou a dever-se à capacidade de caracterização dos, bem como de tratamentos térmicos aumentando as suas capacidades de resistências a esforços mecânicos. O crescimento qualitativo da atividade industrial em produção mundial graças a este e a outros inventos, permitiu construí-se um Mercado, a par das soluções académicas que aumentaram o conhecimento no setor industrial. As academias com a missão de formação em engenharia industrial progrediam.

Em Portugal, as dinâmicas educativas estavam em marcha. Como Fortes (1992:4) também nos elucida, embora só em 1955 se estabeleceu a reforma curricular no Instituto Superior Técnico. As empresas e a academia continuaram o esforço que:

“(...) alargou o ensino da Metalurgia e criou, pela primeira vez, uma cadeira em que se estudava a estrutura e propriedade dos metais: a Metalurgia Geral e Metalografia (...) foi bastante do agrado dos futuros engenheiros químicos, que nas outras disciplinas do curso só ouviam falar de líquidos e gases.”

Significava este atraso no ensino oficial das engenharias, a necessidade das oficinas de reparação automóvel e das fábricas de componentes realizarem o trabalho possível de inovação e desenvolvimento, entre o final do século XIX e meados do século XX. Na senda da melhoria contínua, necessária ao negócio, transportes coletivos, outra frente de negócio dos transportes coletivos era promissor. No nº 4, era publicitada uma situação que, genericamente, se ia aplicando ao tecido rodoviário nacional.

A capacidade dos fornecedores de automóveis para criarem ofertas de novidades requeria, igualmente, a mobilidade das pessoas tornadas passageiros habituais. Como elucida Farinha (2008:12-13) em termos de políticas públicas:

Ainda que sujeita a licenciamento, verificou-se que o progresso efectuado no emprego de veículos automóveis em transportes colectivos de pessoas e mercadorias tinha conduzido, em alguns casos, a uma desigual repartição das carreiras estabelecidas pelo território nacional. Havia uma grande concentração de carreiras em determinadas zonas e falta noutras, o que trazia problemas acrescidos nos casos em que a concorrência com o transporte ferroviário era causa de diminuição do imposto ferroviário percebido pelo Estado, bem como nas situações em que o desgaste das estradas era superior ao que seria razoável.

A administração pública do Estado, nas suas diversas estruturas criava classificações e regulamentações que a organização corporativa não deixava de controlar, Maré (2011), Gonçalves (2012), Oliveira e Sousa (2013). Competia aos Governadores Civis tratar deste tipo de licenciamentos de transportes coletivos para menos de 30 dias e, para prazo superior, o Conselho Superior de Viação (contemplavam-se as excursões e as carreiras regulares). A articulação geral era feita com a JAE- Junta Autónoma de Estradas. A figura 29 mostra esta realidade: do texto respigamos “duas colossais viaturas” equipadas com “retrete do sistema Wagon-Lit”, indício de adaptações inovadoras e perduráveis.



CARREIRAS PUBLICAS:

Rio Maior

Santarem

Cartaxo

Os srs. Henrique Maria da Silva e Henrique dos Santos, num arrojado desejo de progresso nacional, acabam de adquirir duas colossais viaturas, que oferecerão ao serviço publico na carreira: Rio Maior — Santarem — Cartaxo.

Os dois confortáveis estâncios, fabricados na Belgica com as modificações que os seus proprietarios entenderam necessarias, custaram 300 contos e pagaram cerca de 24 de direitos alfandegarios.

São, como se vê pela gravura ao lado, providos de dois differenciais, e 4 velocidades, subindo em prize quasi todos os accidentes das nossas estradas.

Têm motores de 60 H. P. de 6 cilindros em linha, instalação «Bosch» e travões ás 6 rodas.

Assentos sistema «Wagon-Lit», profusa iluminação, retrete do sistema Wagon-Lit e reserva de 100 litros de agua para o autocellismo, que é alimentado por um «barrilho» — inovação esta da autoria dos dois portugueses acima citados.

A suspensão, do sistema «Cantilever», é central, não permitindo que as viaturas percam a posição horizontal, embora as rodas possam sobre quaisquer obstaculos.

Agradecemos a gentileza do convite feito ao nosso representante em Lisboa para assistir ás experiencias e felicitamos os srs. Henrique Moreira da Silva e Henrique dos Santos, pelo seu empreendimento.

Figura 29 . Artigo “Carreiras Publicas: Rio Maior, Santarem, Cartaxo”, na p. 8 da revista, 4º número.

Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N04/N04_master/GuiautoIlustrado_N04_31Out1929.pdf

Os redatores e demais personalidades destas publicações, realizavam reportagens, por vezes muito particularmente elaboradas e com descrições de tal forma úteis para a roteirização atual do turismo. Alguns textos são, hoje, excelentes guias de trabalho para a elaboração, por exemplo, de Circuitos Locais, baseados nestas fontes históricas.⁶⁰

No desenvolvimento deste trabalho e com maior sistemática desde 2007⁶¹ tentámos responder a necessidades de roteirização muito específicas. O turismo de nicho porque se destina a consumidores específicos pode contribuir para gerar mais valor económico e, igualmente, menos impacte negativo nos territórios. A descoberta, por exemplo das «pousadas» como testemunhos de uma arquitetura datada mas ainda funcionais de um ponto de vista da ETT é indicador de que o TCA também pode explorar este campo temático, Pinheiro (2014), segundo o modelo de cluster, Porter (1998) e, associado ao que, Pine & Gilmore (1999) definem como economia da experiência.

O objetivo de se criarem circuitos, itinerários e rotas que valorizem a cultura territorial beneficiando a ligação das práticas turísticas com o automóvel e sua história é óbvio, Figueira, Baptista e, Honrado (2019), quando integráveis na missão dos postos de turismo. Na nossa experiência profissional, a modalidade de Turismo fílmico⁶² sob o impulso de um projeto financiado pela FCT, foi importante nesta dimensão do turismo temático, FCT (2019). A extensão das poéticas e imaginários deste tipo de abordagem turística de nicho, por exemplo, à fotografia numa perspetiva do espólio fotográfico nacional e seu crescimento contemporâneo, Serén (2008) e Hartog (2014) consubstancia os objetivos das narrativas geradas em processos de roteirização turística, tem essa lógica.

⁶⁰ Esta metodologia de trabalho atualmente apoiada pelo SIG permite, inclusivamente, associar “realidade aumentada” à narrativa em visita turística utilizando imagens coevas e reconstituições que podem servir o lazer turístico e o ensino formal e informal. Esta amplificação pode suscitar projetos interessantes de animação turística com base no turismo cultural automóvel? Cremos haver condições para esse tipo de iniciativa.

⁶¹ Quando no âmbito de estágio de pós-doutoramento em Turismo na Universidade de Aveiro, iniciámos o trabalho do Manual para Elaboração de Roteiros de Turismo Cultural, disponível em <http://centrodocumentacao.turismodeportugal.pt/nyron/library/catalog/winlibsrch.aspx?skey=2EDC6AA903AB46D199BB-1C9A5E011AE9&cap=&pesq=5&thes0=205&nohist=true&doc=28642> e publicado em 2013.

⁶² Desenvolvido no projeto MovTour, conforme informação disponível em <http://www.cda.ipt.pt/download/ebooks/turismo-municipios-ebook%20%281%29-min.pdf> na nota 106, (2019:177) “Com os trabalhos dos Investigadores, Hermínia Sol e Luís Grilo do Instituto Politécnico de Tomar. As comunicações internacionais e a criação de uma rede a partir deste projeto MovTour beneficiou a imagem de Tomar, de Santarém e de Coimbra no panorama internacional da especialidade de eventos de turismo fílmico. A Bolseira Marta Almada e o Cine-Clube de Tomar foram de importante sustentação das ações.”

Ligar o automóvel antigo com o automóvel tecnologicamente mais avançado pode resultar numa promoção territorial de grande qualidade, caso sejam colocadas as políticas territoriais mais eficazes quando participadas, como argumenta Ferrão (2014). A descoberta de paisagens culturais muitas delas ligando a natureza com a cultura automobilística faz sentido e tem raízes antigas, Ferreira e Simões (2010). Atualmente, o caso da Estrada nacional nº 2 é argumento relevante. Em <https://www.rotan2.pt> poder-se-á ler:

Constituída a 5 de novembro de 2016, a Associação de Municípios da Rota da Estrada Nacional 2 é uma Pessoa Coletiva de Direito Público de natureza associativa e âmbito territorial, e visa a realização de interesses comuns aos Municípios que a integram, regendo-se, enquanto Associação de Municípios de fins específicos pela Lei n.º 75/2013, de 12 de agosto, pelos presentes Estatutos e pelas demais disposições legais aplicáveis. A Associação de Municípios da Rota da Estrada Nacional 2 tem como fim principal a criação de riqueza e valorização das pessoas dentro dos territórios atravessados pela N2, o desenvolvimento turístico, e a promoção económica e cultural dos municípios.

Numa perspetiva associativa intermunicipal torna-se claro que a antiga estrada real (com 739,26 quilómetros de extensão, ligando Chaves a Faro) atravessa Portugal e é uma estrutura rodoviária fundamentalmente orientada ao consumo de viajantes que optem por apreciar os lugares por onde poderão fazer estadas curtas e apreciar as culturas locais dos mesmos. É uma “estrada turística”. No mesmo sítio, o apelo à sua utilização é claro:

Vagar para descobrir

Embarque nesta viagem por um Portugal desconhecido. De Norte a Sul, há uma estrada que atravessa o território e o desafia à descoberta.

Paisagens que variam entre as serras e as longas planícies, riachos escondidos e vastos espelhos de água, lugarejos perdidos e cidades ricas em património. Mas, acima de tudo, gente, gente autêntica, verdadeira guardiã de saberes ancestrais, pronta para o receber de braços abertos. Aceite o convite e desacelere. Há um longo caminho por desbravar. Dê-lhe todo o tempo do mundo.

Também o Estoril e o seu autódromo e, mais recentemente o circuito do Algarve são localidades e regiões cuja exploração turística do automóvel conta com a tal espessura histórica que alimenta a produção e a viabilização de visitas turístico-culturais.

Acresce o facto de que o turismo cultural automóvel levar os seus praticantes a consumirem produtos locais integrados nos circuitos locais (escala local) nos itinerários regionais (escala regional) e nas rotas nacionais (escala nacional e/ou internacional) o que significa rentabilização de investimentos públicos e privados, por exemplo, no âmbito da aplicação da teoria e prática da proposta ETT, Figueira (2021).

Rodando rumo ao futuro e aproveitando a conjuntura de trabalho que é potenciada pela Estratégia Turismo 2027 e enquadramentos da Agenda 2030, bem como do Código de Ética do Turismo, certos conceitos para uso em roteirização perfilham da sistemática aplicada ao planeamento de percursos de visitação, ICOMOS (2008), Landry (2010) e usando-se da lição de Leiper, (1990), ou seja, da possibilidade de organizar produtos turísticos inovadores num sistema turístico inovador e atualizável. As tecnologias da digitalização e da inteligência artificial abrem horizontes de exploração, únicas. A disseminação do conhecido também! Por exemplo, como refere Joana Salgado (2016:30-31):

“Segundo Figueira (2013), um Circuito é decisivo no contexto organizativo de uma Rota, uma vez que, a qualidade de uma Rota mede-se pelo impacto positivo de cada um dos seus pontos de paragem, onde se encontra organizado o Circuito local. Este autor define um Circuito como sendo uma viagem combinada num determinado percurso que pode, em conjunto com outros Circuitos, originar um Itinerário e onde os operadores prestam vários serviços, o que faz dele um “pacote turístico”. Diz também ser uma programação de percurso em segmentos temáticos que se ligam, desenhado de modo a que o ponto de partida possa ser coincidente com o ponto de chegada e que pode ser percorrido a pé ou usando diversos tipos de transporte. O autor acrescenta ainda que um circuito deve ser uma viagem organizada de curta, média ou longa duração que contempla informação aos consumidores sobre o ponto de partida, horários, atividades e ponto de saída.”

A propósito desta citação como plano de trabalho consequente a esse estudo que publicámos em 2013, baseado no “Manual para a Elaboração de Roteiros de Turismo Cultural”, tinha-se em mente, desenvolver, igualmente, material que, metodologicamente nos permitisse realizar guiões para o domínio das Reconstituições Históricas. A construção de um pórtico para a festa Templária realizada há uns anos no município de Vila Nova da Barquinha tirou partido deste tipo de trabalho. A dissertação de Ernesto Damião acessível em www.cda.ipt.pt revela essa linha de trabalho. Esse é um compromisso do Laboratório de Turismo, do Instituto Politécnico

de Tomar fazendo parte do espírito motivador aberto pela agenda da ET27 e suas linhas de ação, Ministério do Planeamento (2021).

Aquando da execução do projeto MovTour (2017-2019) foi possível continuar-se o caminho aberto por aquela publicação.⁶³ Doutro modo e nesta lógica, o Storytelling é uma componente fundamental do elemento Entretenimento e Lazer, a apresentação-interpretação patrimonial em turismo, Figueira e Coelho (2017), e a experiência então realizada mostrou haver espaço para crescimento de alguns nichos, nomeadamente, o da visitação turístico-cultural associada ao desenvolvimento territorial de base comunitária.⁶⁴ Relembre-se, a propósito, a linha de trabalho de Florida (2002), no crescimento, necessário, de intervenções dos atores criativos conhecedores dos territórios onde agem e, por isso, numa dimensão de turismo criativo, Figueira, Ferreira e, Carvalho (2016).

De um ponto de vista exclusivo da roteirização em turismo cultural, o respeito pelas informações das fontes documentais, como é o caso do conjunto de revistas “Guiauto”, dever-se-á equilibrar com a utilização desses dados na credibilização das promoções de produtos, da reorganização de pacotes e, igualmente, do planeamento e execução de experiências turísticas. O mercado necessita de novidades em ciclos cada vez mais curtos. Recordemos que o prazer de viajar gera uma experiência turística total quando se associam os seis elos que a sustentam, Figueira (2021) e atuam numa dimensão intergeracional. Esta linha de investigação em Roteirização e Animação Turístico-Cultural está em crescente amadurecimento.

O TCA se claramente assumido nas duas dimensões pode desenvolver-se sob este enquadramento, por exemplo, no marketing associado a exposições de “Clássicos”, numa dimensão colecionista e de conservação e restauro e partilha de conhecimento sobre este domínio e na promoção de Eventos desportivos de reconstituição histórica e de provas de perícia mecânica com os automóveis que, de Colecionadores, animam as estradas com o seu colorido, sons, estética industrial revisitada.⁶⁵

⁶³ Disponíveis em <http://www.cda.ipt.pt>

⁶⁴ Entendida em turismo como uma modalidade de deslocação motivada por temas culturais em geral e por temas culturais específicos em sentido restrito (de turismo de nicho). Uma exposição de automóveis antigos, embora possa atrair públicos em massa, é organizada com uma forte componente museológica e colecionista onde, por exemplo, a conservação e restauro é determinante para a avaliação, tanto do valor histórico e patrimonial, como do valor de transação no mercado especializado neste tipo de objetos.

⁶⁵ A Hemeroteca Digital de Lisboa possui um acervo de revistas de diversas temáticas que merece ser explorado nestas duas dimensões.

4.2.2.1. Valorização dos legados e visões operacionais

Na lógica de valorização dos territórios e dos seus patrimónios (o natural e o cultural) embora existam diversas escolas de pensamento e de análise que marcam diferenciados «modos de ver» o legado patrimonial importa, estabelecer prioridades para que se percebam os diferentes níveis de enquadramento para quem age no terreno. As políticas públicas definem-nas, Turismo de Portugal (2017).

Neste sentido prático e observando-se as convenções internacionais propostas pelas organizações da ONU, com substancial atenção à documentação UNESCO e demais organizações que estabelecem as doutrinas internacionais e a vinculação dos países aderentes, as terminologias e as classificações, bem como os sistemas de inventariação e de conservação e restauro mas, igualmente, a legislação nacional produzida e o sistema de fiscalização, não esquecendo o domínio fundamental da educação e da formação de profissionais, são fatores que perfazendo os requisitos de valorização, também estipulam normas e condutas.

Por exemplo a Carta Internacional do Turismo Cultural e seu estudo para aplicação prática, ou o Código de Ética do Turismo (da UNWTO), são instrumentos que, associados ao resgate histórico de elementos tais como património edificado e património móvel ou elementos patrimoniais de natureza documental, oral, etc., determinam muitas vezes mudanças necessárias, Figueira e Baptista (2015), porque a sustentabilidade ambiental é integrável como outro instrumento de salvaguarda.

Como argumenta Tavares (2013), a abordagem histórica ao ambiente pode incluir temas como o da saúde pública, Abreu, (2018), sistema de turismo, Beni, (1990) como teoria sistémica aplicável, imaginários turísticos como os do tempo do Estado Novo, Cadavez (2015) ou Câmara (2010) com vista a que a prática das narrativas que se poderão estruturar responda, em cada momento de uso, ao storytelling desejado ou, melhor, necessário, Benjamim (2016), ao uso da História e da Cultura como domínios potenciadores da literacia turística, Pereiro e Fernandes (2022).

Evitar o descarte de peças fundamentais para compreendermos melhor a comunidade e a forma como se fixa no território, e movimenta e como organiza a sua caminhada no tempo também depende do modo como «lemos» esses legados e os ativamos numa dimensão favorável à relação Visitantes-Visitados, Barreto (2004). No processo de ensino-aprendizagem esta componente é relevante para a compreensão do

sistema turístico, quando este é visto do lado dos profissionais de desenvolvimento de produtos de turismo cultural.⁶⁶

Como se sabe, o crescimento do parque automóvel mundial impulsionou todos os agentes turísticos ao longo dos anos. De um ponto de vista da centralidade automóvel, tal como do transporte aéreo, as suas marcas são indeléveis mesmo em situações de crise económico-social tal como aconteceu em 1929, segundo Cardoso (2012) que estudou o caso português, de Garrido (2010) dissertando sobre a «economia nacional corporativa» do Estado Novo.

Também Nunes (2007) analisando as mudanças e transformações entre 1929 e 2008, numa centralidade sobre o conceito do Estado-Providência e sua ação no trabalho e no lazer, bem como Beni (2020) analisando a saturação e rejeição dos visitantes nos destinos turísticos, perfazem uma explicitação cruzada com interesse para o nosso objeto de estudo: o TCA. Por isso, também a lição de Cunha (2020) sobre os primórdios do turismo em Portugal entra nesta sustentação do conceito. Nesta lógica, o esquema seguinte ilustra esta nossa visão desenvolvida numa unidade curricular específica com o intuito de gerar pensamento crítico a favor da aquisição dos Estudantes de terminologia assente num prontuário turístico, Domingues (2013) e, naturalmente, integrando a proposta de Florida (2019) no que se refere a inovação da classe criativa em espaços territoriais como os da ruralidade e seu contacto com os diferentes perfis de procura turística, segundo os princípios e fundamentos da atividade, Ignarra (2003), Joseph (2010, Kotler, Kartajaya & Setiawan (2017).

⁶⁶ Tanto assim é que o Mestrado do Instituto Politécnico de Tomar, em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural em que os Autores deste texto participaram como Docentes, entre 2008 e 2020, demonstrou essa mesma relação da documentação com a investigação e criação de produtos em turismo cultural. Em <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/5221> (12.5.2020) poder-se-á confirmar esta linha de trabalho.



Figura 30 . Diapositivo de um tema teórico tratado nas aulas da unidade curricular de Sistema Turístico do Curso de Gestão Turística e Cultural (Elementos da Experiência Turística).

Fonte: Arquivo de aula do Docente, Luís Mota Figueira ano letivo 2019-2020.

Sabemos que, no turismo, se podem adicionar mais valores a certos destinos turísticos: a gestão dos destinos tem essa necessidade distintiva, respondendo às tendências dos mercados, Ramos e Costa (2017). Captar recursos endógenos e fixá-los com o estatuto de atrativos locais é significado de que o apelo ao investimento tem resposta da procura: alguns locais conseguem alcançar essa condição de destinos turísticos como se argumenta em Pereiro e Fernandes (2022). Mértola é um caso paradigmático⁶⁷, mas a localidade do Caramulo, por razões óbvias no domínio do turismo cultural automóvel é um caso notável.⁶⁸

⁶⁷A DGPC em <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/itinerarios/alentejo-algarve/05/> (19.5.2020) refere em nota "A salvaguarda, estudo e valorização do seu rico e multifacetado passado têm vindo a ser promovidos, desde 1978, pelo Campo Arqueológico de Mértola, em diferentes áreas da investigação e intervenção. Merecem referência particular os trabalhos arqueológicos relativos ao período islâmico que puseram a descoberto estruturas únicas em contexto peninsular e revelaram um espólio que é igualmente ímpar, assim como o diversificado programa museológico que transformou Mértola numa pequena Vila-museu."

⁶⁸ Como se poderá ler no sítio da DGPC em <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/museus-e-monumentos/rede-portuguesa/m/museu-do-caramulo/> (14.6.2020), "Iniciada em 1953, por iniciativa de Abel de Lacerda, a coleção de arte constitui-se exclusivamente por ofertas de personalidades nacionais e estrangeiras. O edifício, idealizado pelo arquiteto Abel de Lacerda e construído propositadamente para Museu pelo Arquiteto Alberto Cruz, foi inaugurado em 1959 sem a presença do seu mentor que morrera tragicamente dois anos antes. Numa ala desocupada, João de Lacerda, irmão do fundador e continuador da sua obra, decidiu criar em 1959 o primeiro Museu do Automóvel em Portugal, expondo a sua coleção de automóveis antigos."

Do ponto de vista da museologia e museografia automóvel o Museu do Caramulo é um repositório material de excecional interesse. Nesta perspetiva a criação de novos modos de praticar turismo, nomeadamente turismo cultural exige investigação aplicada com esse objetivo. As razões concretas que existem desde março de 2020, agora com mais premência, em plena época pós- emergência Covid 19, obrigam-nos tanto do lado da Oferta, quanto da Procura e, com mais ênfase, no trabalho dos académicos a abordagens ao «Neoturismo» onde os “tours virtuais” compensem parte das dificuldades dos “tours presenciais” ⁶⁹.

Este é um enorme desafio à criatividade de promotores, fornecedores, produtores e intermediadores do ato turístico na criação e valorização de bens e serviços turísticos centrados no tema automobilismo e turismo. Independentemente das visões que cada investigador ou profissional possa dispensar a esta necessária discussão, o momento que vivemos suscita-tos, a todos e sem exceção um esforço com uma ainda maior criatividade para se responder ao problema turístico global. Um novo turismo irá renascer e tornar-se outra nova referência? Parece ser esse o caminho.

Afirma-se, pois, a nosso ver, o conceito de «Neoturismo» porque, na conjugação dos seis elementos que integram qualquer experiência turística, na conjuntura atual de mudanças climáticas e ameaças pandémicas e outras crises sanitárias globais, o fator “Segurança e Saúde”, como esquematizamos seguidamente na figura 31, a propósito da nossa proposta ETT, este fator adquiriu uma prevalência fundamental, Figueira (2021). Esta preocupação, agora preponderante, determina os processos de trabalho no planeamento, implementação técnica e consumo dos produtos turísticos.

Na figura, observamos a organização dos seis elementos da experiência, tal como propomos, no sentido de agilizar a mnemónica que, de um ponto de vista da operação turística cria e desenvolve terminologias adequadas e respetivos comportamentos operacionais tal como o prontuário turístico explicita, Domingos (2013).

⁶⁹ Esta é uma questão que, nas práticas de turismo cultural, terá uma maior importância que a situação de tele-trabalho e de telecomunicação em geral assegura como novo modo de produção turística nos processos de roteirização. A georreferenciação ganha, neste contexto, um novo sentido associando a orientação geográfica com a oferta da apresentação-interpretação patrimonial e de eventos criativos ao serviço do turismo.



Figura 31 . A ETT – experiência turística total e seus componentes. Fonte: (elaboração própria)

À pergunta vão “Viajar para onde?” seguida da “Querem alojar-se em que tipo de unidade hoteleira?”, depois da que se elabora em forma de: “Que tipo de alimentação e que bebidas querem ter ao vosso dispor?”, entrecruzada a pergunta relativa a “Como entretenimento e para vosso lazer, preferem a natureza e praia aos aglomerados urbanos?”, seguida da questão sempre muito relevante em certas geografias, “Querem saber do que podem contar quanto a segurança do destino e dos pontos de paragem bem como de postos de saúde, caso seja necessário?”, prosseguindo para a última questão, colocada do tipo: “Então acham que na vossa estada necessitarão de mais coisas tais como serviços diversos como aluguer de carros, aquisição de produtos da terra, etc.?”, realiza-se o planeamento visando a fruição do tipo ETT.

Nesta circunstância de valorização turística do recurso «automóvel», a ativação automóvel em circuitos locais ligados em itinerários regionais e numa rota nacional, com atrativos automóveis antigos e da produção industrial contemporânea constitui-se em mais uma frente para o futuro do TCA. Existem exemplos de eventos já realizados através do resgate histórico como manancial para a criação contemporânea. Poder-se-á apresentar uma ou outra investigação histórica sustentada neste tipo de estratégia. Vila do Conde, por exemplo, tem tradição automóvel e, nessa lógica de exploração do património desse destino, poder-se-á elaborar um circuito local de visitação (ligando o tour virtual com o tour presencial) associando-se-lhes os testemunhos históricos com a contemporaneidade vivenciada, “*in situ*”.

Ademais, a componente de design automóvel é outro aspeto integrado na visitação, Pevsner (1975), Tilden (2008), apelando ao fomento do turismo cultural, Richards (2018), ligando produtores, mediadores e consumidores. O caso da fotografia como referência para a animação cultural geral e sobre temáticas específicas é outro campo de ampliação para o TCA, nomeadamente na produção do turismo do automóvel através de certames planeados para o efeito, seguindo o trabalho de Sousa (2008)

dedicado ao espólio fotográfico português, e sob a orientação que Choay (2008) nos propõe entre autenticidade e reconstituição, realidades associadas ao património.

O caso da reportagem da revista Cinografia, AA.VV (1929) sobre as Berlengas, constitui um testemunho relevante. No Turismo Militar há igualmente reportagens e estudos disponíveis, Emídio (2019), Revista Militar (1915). Numa dimensão de utilização documental e com testemunhos construídos a valorização do legado automóvel também encontra espaço de progressão quando a criatividade e turismo se conjugam, Richards (2011).

Reavivar eventos passados no território é utilizar a espessura histórica do país e dos seus municípios, de modo a conferir autenticidade contemporânea seguindo-se modelos de autenticidade do passado, como argumentamos também em Figueira (2019). A inovação, também.

A antiguidade de cada organização funciona no mundo mental da atual publicidade: o facto de, historicamente, o Posto de Turismo de Tomar ser o mais antigo de Portugal tem esse tipo de distinção, como base da notoriedade deste destino turístico? Sim, de facto. A espessura histórica da cidade templária sustenta-a, Figueira, Honrado e Baptista (2019). Neste, como noutros destinos, o Turismo criativo pode, em certas situações geográficas, potenciar-se a partir desses testemunhos mais antigos tornando-se num excelente aliado do desenvolvimento social local e do consequente crescimento económico, Figueira, Ferreira e, Carvalho (2016), Richards (2018).

O Desenvolvimento Territorial de Base Comunitária da União Europeia⁷⁰ tem estimulado o aproveitamento de conhecimentos e suscita sinergias. Vive-se um tempo mais exigente no necessário renascimento turístico mundial. Face aos problemas conjunturais atuais de crises sanitárias e conflitos armados, mais urgente se torna esta abordagem. O «redescobrimento turístico nacional» afigura-se-nos como eixo

⁷⁰ Poder-se-á ver nesta abordagem territorial europeia com detalhes relevantes no documento disponível em https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance_clld_local_actors_pt.pdf que, por exemplo, na p. 9 define que: *“Desenvolvimento local de base comunitária é um termo utilizado pela Comissão Europeia para descrever uma abordagem que inverte a tradicional política de desenvolvimento «descendente». No âmbito do DLBC, a população local assume a liderança e forma uma parceria local que concebe e executa uma estratégia de desenvolvimento integrado. A estratégia é concebida de forma a aproveitar os pontos fortes, ou «ativos», sociais, ambientais e económicos da comunidade ao invés de apenas compensar os seus problemas. Para isso, a parceria recebe financiamento a longo prazo - e decide como este é gasto.”* O empoderamento dos territórios despovoados e, portanto, de baixa densidade demográfica podem (e devem) usar do seu Património e da sua Criatividade como trunfos para o renascimento das suas economias locais, para além das regulares atividades ante-Covid 19.

fundamental para que este motor da economia ressurgja num contexto diferenciado do ante Covid - 19 e, nesse sentido, agregando mais valor acrescentado em cada produto, Beni (2020 b).

Os nichos de experiências e as tendências de consumo das novas gerações, das gerações de meia-idade e das gerações mais velhas, suscitam respostas correspondentes por parte da oferta. Ligar a Geografia e a História da Arte, à Economia e à Gestão significa gerar energias entre a cultura e a economia da cultura. Muitos investigadores tentam apresentar perspectivas pessoais sobre como rentabilizar recursos e atrativos. Numa perspetiva de sustentabilidade Salgado (2016:57) referia, conclusivamente, que no caso da roteirização:

“Estes itinerários pretendem acompanhar as tendências do turismo, permitindo aos viajantes diferentes e autênticas experiências, numa convivência direta com ambientes naturais, cultura e tradição dentro de uma panóplia de atividades entre gastronomia, solidariedade, ambiente (nos 3 R’s – reduzir, reutilizar, reciclar), cultura, ao mesmo tempo que permitem desenvolver e constituir um importante mecanismo de reforço da sustentabilidade local e do desenvolvimento comunitário do bairro. Estes itinerários pretendem acompanhar as tendências do turismo, permitindo aos viajantes diferentes e autênticas experiências, numa convivência direta com ambientes naturais, cultura e tradição dentro de uma panóplia de atividades entre gastronomia, solidariedade, ambiente (nos 3 R’s – reduzir, reutilizar, reciclar), cultura, ao mesmo tempo que permitem desenvolver e constituir um importante mecanismo de reforço da sustentabilidade local e do desenvolvimento comunitário do bairro.”

Reavivar eventos passados no território significa também incluir testemunhos históricos que credibilizam os guiões de visita como valorização cultural. Por isso, a introdução do comércio automóvel em Portugal também tem um lugar na construção de narrativas sobre a história do automobilismo nacional, seja na afirmação das políticas públicas, Cunha (2010 b), ou de momentos históricos de intervenção municipal, CML (2018) ou, ainda, de legislação relevante, Decreto nº 16:571 (1929), entre outras fontes que credibilizam essas intervenções tem, neste contexto, grande relevância. O ensino Comercial e Industrial foi estratégico porque rico em iniciativas gerais e, particularmente, no turismo **de** e **do** automóvel, tanto naquela época, Oliveira e Sousa (2013), quanto hoje, Ramos e Costa (2017).

Na apreciação da Guiauto constata-se que, no nº 3 não existe a rubrica dedicada a Turismo. Esta interrupção dever-se-á, como se poderá compreender, a outras prioridades de publicação. Todavia, a notícia dada pelo artigo *“Uma duvida – Quem foi o introductor do comercio automóvel em Portugal?”* ilustra, como vimos, as opções editoriais. O assunto é deveras interessante porque aborda a polémica de então sobre a questão da introdução do automóvel em Portugal.

Nesta polémica as tertúlias de publicistas e industriais discutindo estes e outros temas da atualidade industrial incitaram mudanças de pontos de vista dos principais atores sociais da imprensa. No texto de Roldão (2015:4) veremos a explicação desenvolvida por esta investigadora:

“Destacamos, pelo seu interesse histórico, a polémica gerada pelos responsáveis do periódico ao publicarem que “Albert Beauvalet (o Pai Beauvalet ...) foi o introdutor do comercio automóvel em Portugal” ao abrir, em 1902, a “sua primeira garage, na Avenida da Liberdade – Lisboa”, (n.º1, p. [1]). Surge logo a contestação de João Garrido Júnior pois o “seu Pai já em fins de 1899 se encontrava em correspondencia direta com os fabricantes de então, contando a sua casa, em 1902, alguns veículos automóveis vendidos a diferentes individualidades” (n.º 2, p. [1]). Contrapõe o próprio Albert Beauvalet, por carta: “contractado pela Empresa Industrial Portuguesa, cheguei a Portugal, definitivamente, em 31 de Outubro de 1899 [...] para, nesta importante fabrica, montar uma oficina de construção de automoveis e dirigir a mesma”; em P.S., acrescenta que “no Porto foi o Snr. Ferreirinha, também um saudoso amigo falecido, quem se antecipou ao Snr. Garrido, no negócio de automoveis” (n.º 3, p. 16). Mas noutra carta de João Garrido Junior, publicada em “Uma Dúvida...”, lê-se que um automóvel foi “vendido para Lisboa em 21 de Maio de 1901 e lá foi entregue por meu pai”; mais, que “Benedicto Ferreirinha, mestre dos técnicos automobilistas portugueses, não se antecipou, como diz o snr. Beauvalet, a meu pai na importação e venda de automoveis, pela simples razão de ter sido seu empregado e colaborador na época em referencia” e testar “em publico a primeira bicicleta automóvel de motor a incandescencia (Petrolea) importada por João Garrido em Julho de 1895!!!”; além de ter reparado “na nossa oficina da rua de Passos Manoel as duas dezenas de Triciclos e Quadriciclos automoveis, vendidos pela nossa casa entre 1897 e 1900”, e construído “uma voiturette automóvel, empregada por meu pai em construções e propaganda” – a Cama de Ferro (n.º 4, p. 18).”

A importância desta explicação (e da respetiva citação longa, mas necessária no contexto deste breve estudo) também nos permite anotar que, desde 1899, o assunto «*automóvel*» passou a fazer parte do quotidiano comercial e industrial do país. Independentemente das personalidades envolvidas na polémica, fica demonstrada a visão de alguns interessados sobre a utilidade transdisciplinar do automóvel.

Sabemos também por outras fontes documentais⁷¹ que, parte muito considerável da notoriedade social das elites da época, repartia-se entre os salões burgueses e as tertúlias. A sua influência chegava às fábricas, às oficinas e aos «stands» de automóveis. A publicidade a bens e a serviços atinge uma dimensão considerável porque a procura de posicionamento comercial das marcas acompanhava a evolução do ramo e das lojas dispostas em arruamentos com prestígio.

As lojas da zona do Chiado, em Lisboa ou a rua de Santa Catarina no Porto são dois exemplos deste progresso urbano no âmbito das «*disputas de prestígio*», caracterizemos deste modo as iniciativas de embelezamento comercial. Neste sentido e numa perspetiva de animação das tertúlias e dos clubes nos tempos dos “loucos anos 20”⁷² eram lugares de socialização das classes sociais mais representativas, sempre em busca das novidades e dos tipos de iniciativas de diversão e de lazer. O papel dos empreendedores focados no «*progresso*» (palavra mágica associada à industrialização da economia e dos novos modos de vida) era sobremaneira oportuno.

Os Publicistas exibiam o seu prestígio social e intelectual, fomentavam disputas de imprensa que, herdeiras, de algum modo, das célebres e antigas Conferências do Casino⁷³ eram exemplos de afirmação da discussão intelectual, tornada pública. Estes comportamentos, essencialmente citadinos, sustentavam-se na experiência

⁷¹ Teixeira (20120: 19) apresenta um panorama muito detalhado sobre a convivialidade em centros urbanos quando estudou a importância do automóvel na década de 20 em Lisboa e o contexto de animação urbana e dos clubes noturnos onde a intervenção deste icónico veículo da modernidade tinha claro destaque no estilo de vida e de diversão.

⁷² Cecília Vaz (2009) desenvolve um estudo muito interessante no contexto da sociabilidade da época e da importância do automóvel para as relações sociais.

⁷³ Como refere Jorge, (1989:119-120): “*Estamos em 1871. Foi no Cenáculo instalado na Rua dos Prazeres que se começou a gerar uma consciência alternativa. Ali foi elaborado um plano de acção: as Conferências do Casino, que iriam ser realizadas a partir de 22 de Maio no Casino Lisbonense, ao Largo da Abegoaria, hoje Rafael Bordalo Pinheiro.*” O impacto destas conferências onde, por exemplo, Eça de Queiroz tratou o tema do Realismo na cultura e nas letras, ficou como base dos publicistas que nesse contexto e até meados do século XX tiveram relevo distintivo na cultura e na política.

que o Passeio Público de Lisboa⁷⁴ tinha revelado e acumulado através das novidades que ali eram apresentadas na forma de modas e modos de conviver. Substituído, mais tarde, pela Avenida da Liberdade, onde se fixariam alguns dos mais avançados postos de venda de automóveis.

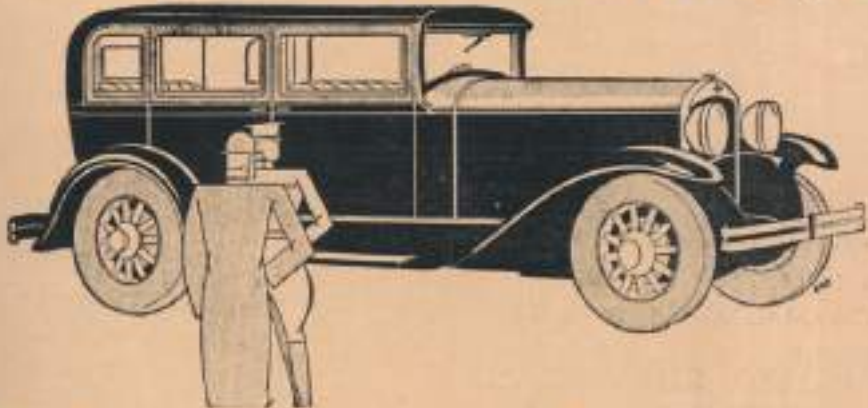
Os grupos sociais que plasmavam os conflitos e as vitórias dos ganhadores na forma de notícias de jornais e de revistas eram os mesmos que, alimentando estes círculos de passeio e de lazer, se comportavam como atores e autores de muitas peripécias alimentando a vida cidadina. Os lugares chiques e os homens e as mulheres que lhes davam esse estatuto adquiriam artigos correspondentes: o automóvel era, certamente, o mais cobiçado desses artigos porque era, também, dos mais vistosos objetos de charme.

A sofisticação da moda e a adaptação das antigas avenidas para o novo comércio em que as carvoarias dos Galegos iam sendo substituídas pelos restaurantes, e a produção e venda de gás arredava o carvão para segundo plano, é outra transformação importante. Para culminar esta composição social e económica o aparecimento da distribuição de energia elétrica nas cidades e nos campos tornou obsoleta parte considerável da tecnologia do vapor que, todavia, persistia ainda em muitas atividades produtivas.

Ainda que a tecnologia antiga funcionasse como geradora de energia mecânica inclusivamente para a produção não-hídrica de energia elétrica, obtida através de dínamos, a transformação era fundamental e a ideia social do «novo», da «experiência», da «compra» dos artigos industriais. Esta corrente de consumo era propagandeada por uma publicidade de imprensa que depois a rádio mais amplificou. Os anúncios eram fatores de motivação à mudança de estatuto social e, o automóvel, o ascensor ao serviço dessa mudança. A especialização da engenharia automóvel, como a figura nº 32 ilustra era, simultaneamente, um desejo e um facto que o materializava.

⁷⁴ O artigo de Ganhado (1945) também é interessante para se perceber como apareceu a atual Avenida da Liberdade a partir do espaço anterior do Passeio Público, criado em 1764 e demolido em 1884.

**PORQUE É QUE ESTA
CARROSSERIE INTEIRICA**



**É TÃO SILENCIOSA, TÃO SOLIDA
E TÃO ESPACOSA ?**

Seja dos primeiros automobilistas a ver e a apreciar a construção especial da carrosserie do novo carro Dodge Brothers Seis. Note a sua construção, um bloco unico, sem juntas. Tão solida e tão resistente que nem com milhares de kilometros andados em caminhos maus, se torna barulhenta ou deselegante.

Note a sua ligação directa com o chassis, dando uma maior altura interior e uma excepcional estabilidade a todo o carro.

Visite o nosso Salão de Vendas hoje mesmo e examine este novo processo de construção de carrosserie.

Apreciará um carro que é mais silencioso, mais espaçoso e de mais longa duração do que qualquer outro que tenha tido : o novo Dodge Brothers Seis !

**VENHA E
EXPERIMENTE O NOVO
DODGE BROTHERS
SEIS**

BERNARDINO COUREA & CIA, 3 AV. DA LIBERDADE, LISBOA

DODGE BROTHERS' MOTOR CAR, FRANCHISE OF CHRYSLER MOTORS, DETROIT, MICHIGAN

Figura 32 . Publicidade em 1929 aos automóveis da marca DODGE. Página p. 3 da revista Ilustração. 4º ano, nº 86. Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ilustracao/1929/N86/N86_master/N86.pdf (12.5.2020)

A utilização do automóvel significou a afirmação da indústria petrolífera e das descobertas que os motores de explosão originaram. Na revista nº 1 é feita publicidade à “*Vacuum Oil Company*” que mostra a condição da empresa (fundada em 1896 em Nova Iorque) teve grande relevância em Portugal porque, inclusivamente, produziu Mapas das Estradas. O primeiro Guia do Automobilista, patrocinou a colocação de Sinais nas principais rodovias nacionais,⁷⁵ como tivemos oportunidade de observar.

⁷⁵ Encontra-se muita informação credível em <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2014/06/mobil-oil-portuguesa.html> colocada por José Augusto Leite autor do “Restos de Coleção”.

**Quere Ter. Confiança
Absoluta no seu carro?**



**Mais de 50% de todas
as avarias dos moto-
res resultam da lubri-
ficação defeituosa**

Se, porém, você encher o motor do seu carro com óleo CARGOLITE MOBIL-OIL, o seu motor ficará protegido contra avarias de lubrificação.

— Porquê? Porque estes óleos não são subprodutos da fabricação da gasolina, são pelo contrário, extraídos dos melhores petróleos escolhidos pelas suas propriedades lubrificantes e preparados desde a extração até ao fim da sua refinação, com um fim único: impedir que o motor e o eixo desenvolvam a sua acção destrutiva.

Todos os tipos de carros que se lubrificam com este — e conseguem manter a vida do motor — estão protegidos detalhadamente pelos seus responsáveis, especialistas que detêm a experiência de mais de vinte anos, CARGOLITE MOBIL-OIL, que se adapta perfeitamente às condições de funcionamento de cada marca de automóvel.

Em todos os postos de gasolina, você poderá obter o óleo de óleo CARGOLITE MOBIL-OIL, indicando para o seu carro as marcas listadas de recomendações.

CARGOLITE



Mobil-oil

Guia de Referência

Vacuum Oil Company

REPRESENTAÇÃO
NACIONAL
SOLANGE M. L.

REPRESENTAÇÃO
NACIONAL
SOLANGE M. L.

Figura 33 . Publicidade da Vaccum Oil Company, p. 26 da revista Guiauto nº1.
Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N01/N01_master/Guiautollustrado_N01_31Jul1929.pdf

A transformação da sociedade também se verificou através dos aspetos positivos e negativos da industrialização porque ela reorganizou os estatutos sociais. Como argumenta Teixeira (2012:19) o automóvel era um veículo de prestígio e de sustentação de estatutos e de práticas sociais porque, em sociedade:

O namoro transforma-se em flirt, frequenta-se a praia e incentiva-se a prática de desporto, como o ténis; altera-se o meio de circulação na cidade com o automóvel e o vestuário, tanto masculino como feminino, sendo este último particularmente notório e notado com o desaparecimento do espartilho, o encurtar das saias, aumento dos decotes e o corte dos longos cabelos – ditos mais higiénicos e em sintonia com um estilo de vida agora mais acelerado. A massificação do consumo e a industrialização crescente conduzem a uma democratização dos tempos de ócio que se associam a uma nova boémia: “a boémia é dissociada da ideia de fuga à disciplina do trabalho para ser tolerada como descanso merecido ao fim de um dia de labuta” (Vaz 2008: p. 89). Seria nesta transição do conceito de boémia, de sintomática de marginalidade a ocupação ociosa dos tempos livres, a gerar novas sociabilidades mundanas – nas quais os clubes noturnos se inscrevem. Os clubes noturnos em Lisboa seriam, contudo uma realidade efémera na paisagem lisboeta, existindo desde pouco antes de 1920, data em que atingem o seu pico de existência, descendo em número em 1924 e quase extintos a partir de 1928, de acordo com vários autores consultados ⁽¹⁰⁾.

A afirmação da competitividade empresarial assentava, essencialmente, no pioneirismo e na ação comercial dos que tinham interesses no mercado. A experiência no comércio automóvel era parte do prestígio de cada casa comercial. Na obra de Rodrigues (2012) poderemos consultar uma extensa e justificada investigação de doutoramento, para compreendermos com mais detalhe a importância da tecnologia automóvel e seu impacte social e económico.

O nº 5 (e último) da revista assume novamente a rubrica “Turismo em Portugal” como espaço sugestivo promovendo a discussão sobre as vantagens do uso do automóvel e, particularmente, sobre os custos das viagens bem como as comodidades comparativas entre o automóvel e o comboio. Assinado pelo redator Augusto Kruss Affalo o artigo é impresso a pp.15 – 18. Inicia-se com uma pergunta e respetiva resposta:

“«... E finança? Achou esta: gasolina, 120 escudos; amortização do carro e borracha, 185; outras despesas, 15; soma 320 escudos. Os mesmos passageiros saindo da morada em Lisboa, transportando-se ao lugar da Beira, pelo comboio

ordinário, com automóveis de acesso e mais parcelas, teriam dispendido 557 escudos: se utilizassem o «Sud» que não oferece vantagem de cómodo, ou agrado sobre a «Conduite-Six», ultrapassariam 700.”

O autor coloca em evidência que os custos de viagem em comboio ultrapassam grandemente os custos em automóvel próprio e, para além, disso, no veículo necessário para que os viajantes saiam de cada e se dirijam à estação ferroviária e, com sentido inverso, no seu retorno a casa utilizando novamente o automóvel. Para além deste e de outros textos de promoção do automóvel existem outras abordagens, mas, todas, valorizando o transporte automobilizado.

A revista nos 5 números publicados editou considerações e cálculos sobre as vantagens e as desvantagens dos transportes em competição. A associação da mobilidade automóvel à paisagem natural e, assim, à paisagem cultural, bem como aos aspetos da cultura arquitetónica e artística colhe a atenção do redator que vimos seguindo. Na demonstração sobre a competitividade do automóvel, o mesmo autor escreveu:

“De graça fica a vantagem de ter viatura acelerada com horário à escolha, bem como a permissão de desenfastiar o ânimo, a meio do trajecto, visitando o caldeirão de Aljubarrota, as capelas imperfeitas, o castelo de Leiria, os panoramas que surpreendem, as fachadas que interessam, no total um programa variado de cinema sem trémulos na pantalha, nem vizinhos impertinentes.”

Esta escrita, encomiástica e bem entrosada com a ideia de que a viagem automóvel como recurso moderno e confortável era a mais forte, é um verdadeiro corolário à liberdade dos automobilistas e às possibilidades de mobilidade dos proprietários de automóveis e dos passageiros.

Como a História nos relembra, a tendência para o lazer e o folguedo é uma constante ao longo dos tempos. Como se poderá ler em Vaz (2009: 137):

*“A década de 1920 entrou no imaginário ocidental como os «loucos anos vinte», **les annees folles** «Loucos» porque alegres, despreocupados e predispostos a um consumo do lazer, apesar da instabilidade política e económica e da agitação social. Mas também «loucos» pela vertigem da velocidade da mudança que então se faz sentir: o estonteante progresso científico e tecnológico, o desenvolvimento de novas indústrias, a confirmação do carácter urbano da lógica capitalista, a expansão e transformação das cidades, a generalização do uso do automóvel, a explosão do consumo, a ruptura com os tabus do passado para abraçar*

*novos costumes sociais, a par da consolidação de um movimento de renovação artística. Na língua inglesa esta década é apelidada **roaring twenties**, os «anos rugidores» que anunciam o advento da modernidade económica, social e cultural. Em Portugal, a década é marcada por uma enorme instabilidade política que caracteriza um país incapaz de acompanhar a segunda revolução industrial e onde as dificuldades económicas e financeiras reforçam a agitação social e política que se faz sentir. A cabeça de um país rural, com uma escassa taxa de urbanização marcada por uma evidente tendência para a macrocefalia, Lisboa esforça-se por acompanhar o ritmo dos tempos modernos.*

Acresce à situação descrita em termos gerais que o Norte do país, de acordo com a sua tradição industrial, se constituía como zona territorial mais preparada para os progressos dos modos de produção. Sabemos que a AEP – Associação Empresarial de Portugal, foi pioneira da industrialização, porque ⁷⁶:

Em maio de 1849 foi fundada a AEP - Associação Empresarial de Portugal (antiga Associação Industrial Portuense), com o objetivo de “desenvolver e aperfeiçoar a indústria - instruir e educar as classes laboriosas - introduzir entre nós auxílio mútuo e o melhoramento da condição dos operários - e todas as vantagens legais que a indústria possa obter d’uma tal reunião”. A Associação iniciou de imediato a sua atividade lançando o primeiro número de uma publicação de informação industrial e tecnológica, “O Jornal da Associação Industrial Portuense” e abrindo as portas, dois meses depois, da primeira instituição de ensino profissional portuguesa, a “Escola Industrial Portuense” pioneira do ensino técnico oficial instituído pelo governo no final desse ano.

Perante as oportunidades da industrialização que alastrava no mundo, as dificuldades eram superadas pela capacidade de improvisação tradicional entre nós, mas, igualmente, a partir da experiência reformadora de Fontes Pereira de Melo. Com ela gerou-se o sentido de inovação que sempre caracterizou a cultura industrial nacional.

O proverbial «desenrascar» foi cedendo lugar ao planeamento industrial. Os esforços dos pioneiros marcaram de facto, o que viria a constituir-se como evolução do tecido industrial. Os exemplos são significativos dessa nova visão: como demonstra

⁷⁶ Como poderemos ler em <https://www.aeportugal.pt/pt/aep/historia-1/>

Maria Fernanda Rollo quando refere a situação envolvente a essa transformação e à sua principal geografia ⁷⁷:

A União Fabril, fundada em 1865, tinha as suas fábricas em Alcântara e os escritórios na Rua da Alfândega. Dedicava-se ao fabrico e venda de produtos similares aos produzidos pela Aliança Fabril e outros, como óleos de palmiste, linhaça, purgueira, mendobi e rícino, coconote para engorda de animais, adubo para a terra (adubos orgânicos e bagaços alimentares para gado). (...) A CUF continuou a sua actividade dentro dos mesmos produtos (velas, óleos, adubos...), enfrentando algumas dificuldades, até colocadas pela concorrência, mas beneficiando da pauta proteccionista de 1892, que permitiu que o sector dos sabões, óleos e velas [atravessasse] um período auspicioso¹². São desde logo promovidos os esforços necessários no sentido de procurar melhorar e modernizar a actividade da nova CUF. Alfredo da Silva prossegue a sua cruzada: melhora as instalações da fábrica de sabão em Fontainhas, abre uma agência em Tomar para venda de adubos, no final do ano 1902 apresenta ao Conselho de Administração um projecto e a respectiva planta de construção de um apeadeiro ou estação de caminho de ferro dentro da fábrica das Fontainhas, que é concretizado em 1903. Os resultados e o reconhecimento público do esforço desenvolvido também não se fazem esperar: logo em 1901 são-lhe atribuídos dois galardões - 2 medalhas de ouro, uma obtida na Exposição Universal de Paris, outra na Exposição Industrial de S. Miguel. Em 1904, a CUF concorre à Exposição Internacional de S. Luís onde obtém o “Grand Prix”, duas medalhas de ouro e uma de prata; na Exposição Industrial do Porto, obtém igualmente o primeiro prémio, diploma de honra e medalha de ouro¹³.

Neste processo de industrialização que, apesar de tardia, em relação a outros países, se equilibrou através de polos industriais de que, por exemplo Tomar era destino concreto dos investimentos e lugar de industrialização a partir das antigas ferrarias de Aires do Quintal, do século XVI ⁷⁸ e das Fábricas que o mesmo rio Nabão continuava

⁷⁷ Na obra “No Centenário da CUF - O “Grande Industrial” Alfredo da Silva (1871-1942) – I, 1. Da génese à instalação da CUF no Barreiro, em 1908”, disponível em <https://www.ordemengenhheiros.pt/pt/centro-de-informacao/dossiers/historias-da-engenharia/no-centenario-da-cuf-o-grande-industrial-alfredo-da-silva-1871-1942-i>

⁷⁸ Divulgado, entre outras personagens históricas por Carlos Trincão, Investigador tomarense, em <https://historiadetomar.weebly.com/19-personagens-de-tomar.html#> (26.7.2020). Este Professor, PQA do Agrupamento de Escolas Templários / Coordenador de Estabelecimento da EB1/JI dos Templários, tem muito material compilado sobre este destino turístico onde o legado templário tem expressão de grande notoriedade pelo reconhecimento da UNESCO pelo Convento de Cristo de Tomar – Património da Humanidade e demais motivos de interesse histórico e contemporâneo.

a alimentar até quase finais do passado século, evoluiu-se para a mecanização dos transportes, questão fundamental nesse processo, Aguiar e Martins, Garrido (2010), Alves (2017) e, Emídio (2019), porque o mapa rodoviário ia-se alargando.

4.3.1. O Turismo e a motorização nacional

A inclusão do turismo no tema da motorização, a partir do século XIX, ampliou a profissionalização do setor de viagens de turismo. No processo de turistificação dos territórios e sua economia, a viagem é o elemento estruturante que se torna a cabeça da experiência turística na sua totalidade. A motorização da sociedade foi, consequentemente, um acontecimento cujo início se deveu ao papel da Revolução Industrial e seu efeito de expansão mundial: a mobilidade das máquinas. O automóvel tornou-se rapidamente o ícone dessa expansão, dessa viagem rumo do futuro.

O estudo de novos materiais e, neles, das componentes combustíveis para alimentarem as caldeiras a vapor e, mais tarde, os motores de explosão, foram ocupando os lugares laboratoriais construídos para responderem a essa necessidade de combustíveis líquidos. O domínio da química estava integrado nesses estudos e a exploração de jazidas fósseis era, então, o futuro em desenvolvimento, desde a abertura do primeiro poço de petróleo.⁷⁹

Assim, numa abordagem mais abrangente e que considere o papel da indústria química na procura e na produção de matérias de síntese e dependentes do petróleo o papel das refinarias e de postos de abastecimento, alteraram as paisagens e também tiveram impacto sobre o ambiente. Como argumentam Salvador e Marques (2003:193), sobre esta matéria-prima:

Estrabão, um dos primeiros geógrafos, já fazia referência a um “estranho líquido negro” que os babilônios usavam nas lamparinas para a iluminação. Também Plínio o Velho afirmava que esse “líquido negro” tinha “poderes milagrosos”, nomeadamente a cura do reumatismo, da asma e da epilepsia. Este líquido também fez parte do “fogo grego”, a arma que permitiu salvar Bizâncio das invasões turcas. Contudo, teríamos que esperar até meados do século XIX para o petróleo ser “redescoberto” e ganhar a importância que tem hoje. De facto, data de 1859 o primeiro poço de petróleo explorado nos EUA, mais concretamente

⁷⁹ Data de 1859 e foi aberto nos Estados Unidos.

no sul da Pensilvânia. Durante cerca de 30 anos, o boom petrolífero baseou-se fundamentalmente na iluminação. No início do século XX, o desenvolvimento do motor de explosão dá ao petróleo a aceleração decisiva. Rapidamente o motor Diesel assegura a propulsão dos grandes navios transatlânticos. O mercado de hidrocarbonetos conhece então uma formidável expansão.

O motor de explosão, Silva (1944), aproveitou a química do petróleo e a sua criação e aperfeiçoamento significou uma indireta cooperação com o turismo vindo dos tempos da energia a vapor. As questões ambientais ainda estavam longe de se transformarem num tema de discussão pública e, por isso, o otimismo industrial sobrepunha-se à ideia de malefícios originados pela queima de combustíveis fósseis. O Ambiente, em Portugal só passou a estar na agenda das políticas públicas bem depois de terminada a segunda guerra mundial (1939-1945). Como explicita Tavares (2013:7):

Apesar de Portugal não ser o pioneiro da consciência ambiental, surgem, ainda no século XIX, alguns indícios sobre uma preocupação com a conservação da natureza. Na Constituição de 1822, por exemplo, atribuíam-se o dever das câmaras municipais em plantarem árvores em terrenos concelhios e em baldios, e em 1892, com o Decreto n.º 8, de 5 de Dezembro de 1892, falava-se em inquinamento das águas no regime sancionatório do Regulamento dos Serviços Hidráulicos. Como consequência, em 1919 (Decreto com força de Lei n.º 5787 iii, de 10 de Maio), encontramos uma Lei de Águas (Antunes, 1997). E essas não são as únicas preocupações. Os serviços florestais e a preocupação antiga com a proteção e o enriquecimento dos solos (referidos no próprio relatório que acompanhava o Plano de Povoamento Florestal de 1938), ou a sistematização das diretrizes para uma política de conservação da natureza (Flores, 1937), num trabalho pioneiro publicado por Francisco Flores, em 1937, na Revista Agronómica, são apenas alguns exemplos, se bem que muito pontuais – recorde-se que a conservação constitui uma preocupação compreendida e respeitada desde 1880. Com efeito, o regime de Oliveira Salazar coloca Portugal numa situação de completo alheamento das dinâmicas europeias e mundiais, e nem mesmo a excessiva poluição dos rios Tamisa, Sena ou Reno, as primeiras marés negras (1967, quando o Torrey Canyon embate na costa da Bretanha) ou as conclusões do Clube de Roma⁵ sobre o modelo de desenvolvimento económico mundial, merecem eco na sociedade portuguesa. Curiosa é, aliás, a forma como o modelo rural aparece na televisão como um fator positivo, sinal da harmonia e da boa qualidade natural e moral de Portugal (Schmidt, 2003).

A evolução da Engenharia de Materiais e da Geologia, da Química e da Tecnologia industrial, do Urbanismo e Arquitetura, Design e Comércio, etc., como resposta ao movimento crescente dos cidadãos automobilizados, dada a propaganda para aquisição de automóvel, seria altamente incrementada com o crescimento da capacidade de compra da classe média que, nos Estados Unidos e na Europa, se tornaram modelos. Os estilos de vida relacionados com o poder automóvel ainda hoje se revelam como associados ao prestígio das marcas e do seu marketing diferenciador, Martins (2011), na ida à praia ou, outras mobilidades automobilizadas, Oliveira e Sousa (2013).

Depois de 1929 viriam novas conquistas que haveriam de transformar as paisagens. Este será tema para continuidade noutras oportunidades de pesquisa. A mobilidade, tão relevante na operação turística, estava assegurada com um novo modo de transporte e a rubrica dedicada ao turismo significa, na última edição, essa visão realista que os seus mentores e redatores fizeram passar como mensagem de futuro. O texto da figura nº 34 acentua a problemática das conquistas tecnológicas do automobilismo.



Turismo em Portugal

«... E fincou-se. Actua esta: possivel, 120 es-
cudos; antecedido do mar e boarada, 180;
outras despesas, 15; soma 220 esudos.

Os mesmos passageiros saem da moeda
em Lisboa, transportando-se ao lugar da Beira,
pelo comboio ordinario, com antecedido de acesso
e mais paradas, teriam despendido 357 esudos;
se milhassem o «Bis» que não oferece vantagem
de cômulo, ou agreda sobre a «União-Six»,
despendiam 795.

De graga fica a vantagem de ter victoria ac-
torada com horrore e esculha, bem como a permi-
ssão de desentastar o futuro, a mais do trajeto,
cistado e cistado de Aljubarrota, as capelas
imperfeitas, o Castelo de Leiria, os generosos que
surpreendem, as fachadas que interessam, ao total
um programa variado de estudos sem tributos na
passagem, sem viagens impotentes.

Na qualidade como no preço a nova ideia de
transporte sobe a a quanto cistado pelos
alios que a raposa trilha.

Outro exemplo de melhor prova, atenta as
perspectivas, vai ser apresentado.

De angustia em tempo a esqui para satis-
fazer toda a modica de nos dar por arrastada
qualquer cistado sobre o futuro de os estudos de
viagem.

Mas descomencos por hoje com os 220 quilo-
metros percorridos.

Samuel Maia escrevia isto! E escreveu com
tudo o colorido que escurramos na Cidade e as
Serras do Edo!

«Vamos de Automovel» artigo de fundo da
nossa coliga «O Seculo», de 12 e de que estranhos
estes periodos, é um monumento de literatura
nacional. É um livro de bellas da nossa terra; é
um cistado a amira como se vissemos as nossas
estradas e um incentivo pedroso para a visita
dos nossos monumentos belos, dos nossos castelos,
das nossas cistadas, que narrem a epoca de gloria
nacional!

Devêdo seja a honra que assim propaga-
da a sua terra!

Eu tudo tem a fazer com essa maneira de
escrever.

Ganha o seu turismo e aproveita a expansão
da sua historia perante nacional e estrangeiros!

O desenvolvimento das ligas citis do país
é um facto, facto tanto mais necessario, quanto é
certo, ser Portugal, sofredoramente, a sala de visitas
da Europa, e, no futuro proximo, o seu grande
salto de rectoria.

Sabia, nos falta para o mais proximo
possivel, dar-lhes curtos no velho Continente!

O insuavel governador é necessario, assim
como se tem absolutamente preciso, que os Fun-
tos de Figueiredo, Alexandre d'Almeida e outros,
se multipliquem, de forma a imple Portugal como
o país de turismo privilegiado.

O porto de Lisboa, bello entre os mais belos,
rival do Belforo e da Baía de Granadara, e o doll
da grande sala de visitas, que é Portugal.

Um grande salto de terreno: de Estoril, a
meia hora de Lisboa, a capital, em comboio rós-
trico, chamam si os atenciosos modica!

Outra, a gloriosa Beira, como lhe chamam
Beira, faz lembrar esta a seu castelo no pino
da montanha, os castelos medievais do centro da
Europa.

A nossa Beira do Estoril, um mimo para os
alpinistas, não nos faz lembrar as montanhas da
Suiza!

E quem vem da Guarda a Lisboa, pela
linha da Beira Alta tem occasia de presenciar
uma diversidade de aspectos, em que o espirito
nubila brava graças a Deus, por tanta ma-
ravilha.

De Vila Velha de Ródão até Montemor, al-
gum tanto em phos Portuense, na região das
Flores.

O Tejo serpenteia entre as montanhas, red-
muntando aqui e ali, com nervosismo de quem
deseja beijar depressa uma pessoa querida.

E consegue-o em frente de Lisboa, onde, im-
potente com as suas golos, passa formidável do
augustado, até se lançar nos braços do Atlântico.

E tudo isto é um privilegio da Natureza, um
belle de Deus, lançado generosamente a terra
portuguesa.

«Faze da tua parte, que eu te ajudarei.

At todos, portugueses, al todos a Natureza
bela a pedir-vos, a suplicar-vos, a ser embosco-
mente, a seu afrouxamento, a dia que é bela,
que é formosa!

Que pois é?

A sua esportivo pode luto, pode explora-
ção de regiões ainda inexploadas, e que são ver-
dadeiras edas.

Em França, para não irtoo mais longe, o
nosso pequeno curto, a esca mais insignificante,
soffre um rectoria espontaneo!

E porisso o nacional e o estrangeiro viajados.

(Continua na página 17)

Figura 34. Artigo "Turismo em Portugal" na p. 14 da revista, 5º número.
Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N05/N05_master/GuiautoIlustrado_N05_30Nov1929.pdf

Neste último artigo se compreende, em suma, a força dos instrumentos impressos de divulgação da época. O redator da *Guiauto*, que vimos seguindo, Augusto Kruss Affalo associa-se, na sua escrita, à liberdade de movimentos, à possibilidade de fruir do prazer de ordem natural (alusão ao caldeirão de Aljubarrota como acidente geográfico) e de natureza cultural (com a Batalha e o castelo de Leiria como ícones histórico-turísticos a não perder), bem como estabelece uma alusão aos panoramas (as vistas da geografia em velocidade acelerada) e ao cinema que, na época, compunha muito do conceito de evasão, sentimento constante na ideia de viajar.

Neste «viajar», o automóvel era o veículo de eleição e servia os jornalistas, fornecendo vistas de grande qualidade porque cruzava todo o território e, por exemplo, os miradouros, ganhavam novo sentido na fruição das paisagens. Atualmente, o reconhecido turismo literário, bem como o turismo biográfico já eram assinalados pela escrita de Afflalo. Na elaboração do seu texto, também elogia um colega redator de um artigo do jornal «O Século». O entusiasmo de ambos é notório e, por isso, manifestam opiniões convergentes. Jornalistas de uma mesma causa, como se poderá intuir do seguinte extrato:

“Samuel Maia escreveu isto! E escreveu com todo o colorido que encontramos na Cidade e as Serras do Eça! «Vamos de Automovel» artigo de fundo do nosso colega «O Século», de 12 e de que extraímos estes períodos, é um monumento de literatura nacional; é um hino às belezas da nossa terra; é um elogio à maneira como se encontram as nossas estradas e um incentivo poderoso para a visita dos nossos monumentos belos, dos nossos castelos, das nossas catedrais, que marcam épocas de glória nacional!”

Evidentemente que, nesta constante exclamação dos valores da portugalidade do Estado Novo, iniciado com a revolução militar de 1926, se alinhava o discurso sobre o nacionalismo reinventado e afirmado política e artisticamente, Cadavez (2015). Nesta ideologia em construção e que constituiu para o turismo nacional uma lufada de ar fresco, mas, igualmente, uma submissão de todos os atores sociais às regras da Ditadura do novo regime que sustentado na “Lição de Salazar”, Rosas (1986) e Gonçalves (2012), realçado entre outros investigadores, o ponto forte era o da hierarquia familiar e extensiva à sociedade de um Estado corporativo. Nesta lógica, Affalo exalta a vivência da época quando expressa, logo a seguir, que:

“Bendito seja o homem que assim propagandeia a sua terra! Ela tem tudo a lucrar com essa maneira de escrever. Ganha o seu turismo e aproveita a expansão da sua

*história perante nacionais e estrangeiros! O desenvolvimento das forças vitais do país é um facto, facto tanto mais necessário, quanto é certo, ser Portugal, **naturalmente**, a sala de visitas da Europa, e, de futuro próximo, o seu grande salão de inverno.”*

Numa ótica propagandista corporativa, a metáfora climática de sala de visitas e de salão de inverno demonstram o otimismo reinante, entre corporativismo, Rosas (2001), e modernismo, França (1991). O culto das personalidades seguia o curso de temas que a sociedade da época absorvia na quietude dos salões burgueses e dos botequins e quiosques urbanos. De um ponto de vista da administração pública o culto das personalidades mais apostadas na divulgação do potencial turístico nacional torna-se evidente porque Affalo, insiste:

“O incentivo governativo é necessário, assim como se torna absolutamente preciso que os Faustos de Figueiredo, Alexandres D’Almeida e outros, se multipliquem, de forma a impor Portugal, como o país de turismo privilegiado.”

Nesta atenção dada à propaganda que já existia o porto de Lisboa era considerado “(...)o hall da grande sala de visitas, que é Portugal.” numa alusão ao tráfego marítimo dos grandes cruzadores ligando os continentes e, com maior intensidade, conectando a Europa com as Américas, África e restantes continentes⁸⁰. A Costa do Estoril era consensualmente considerada por Affalo como:

*“Um grande salão de inverno: **Os Estoris**, a meia hora de Lisboa, a capital, em comboio eléctrico, chamam já as atenções mundiais!” Na elaboração de uma lista expedita: “Cintra, o **Glorious Eden**, como lhe chamou Byron, faz lembrar com o seu castelo no píncaro da monstanha, os castelos medievais do centro da Europa.”*

Nesta ordem são ainda apresentados a Serra da Estrela, a estrada da Guarda até Lisboa e na estrada de Vila Velha de Ródão até Mouriscas “(...) *julgâmo-nos em plenos Pirineus, na região dos **Gaves**.*” O rio Tejo e a sua foz são igualmente referidos e aparece a ideia de que na terra portuguesa:

*“A sua **coquetterie** pede hotéis, pede exploração de regiões ainda inexploradas, e que são verdadeiros edens. Em França, para não irmos mais longe, o mais*

⁸⁰ É curioso assinalarmos que hoje, se deu renascimento às viagens de cruzeiro e os portos de mar e de estuários se adequam a este «Neoturismo» como caracterizamos o ciclo de descoberta e redescoberta histórica das fontes e estruturação de produtos turísticos, de que as feiras medievais são outros aspetos. Valerá, no futuro, apostar-se neste tipo de fenómenos e seu estudo histórico-turístico.

pequeno canto, a coisa mais insignificante, usufrue dum reclamo espantoso. E por isso o nacional e o estrangeiro viajados, apesar de saberem o que são reclamos, vão, seguem no rasto do cartaz, da publicação, da revista.”

A ideia de turistificação está latente na visão sobre a importância do que hoje consideramos como promoção e divulgação com apoio do marketing turístico. A terminar o artigo fica impresso que: *“Não há regiões que se guerreiem: todas se ajudam com a força poderosa da expansão do reclamista. Biarritz propagandeia S. Jean de Luz e vice-versa”* e indica depois o caso de Paris e de outras cidades e quanto a Arcachon refere: *“E isto, Arcachon, está muitos furos abaixo dos nossos Estoris!”* secundado pela promessa editorial de que:

“«Guiauto» desejando contribuir para o desenvolvimento do turismo em grande escala, vai organizar uma campanha metódica a favor da nossa terra. Por isso esperamos o apoio de todas as altas entidades governativas e de turismo, para levarmos a efeito a nossa patriótica missão. E que a nossa divisa, seja: Por Portugal!”

Num clima político, cultural, social, industrial e comercial muito específico, percebem-se indícios de desenvolvimentos futuros que o turismo português assinala na sua história. Afflalo como muitos outros jornalistas e intelectuais, rendidos ao sistema político, defendia interesses no que considerava como uma missão da revista e dos seus fundadores. A sua escrita inflamada e muito visual servia os propósitos da tal ligação do automóvel com o turismo, colocando-se a favor de uma visão alinhada com a do regime.

Nesse sentido, quando analisava as excursões automobilísticas assumia-se como um continuador propagandista do que, por exemplo e como vimos tinha sido feito em 1911, ou seja, focando a atividade turística como um desígnio estatal. Nesta lógica e como nos explica Roldão (2015:4):

“O turismo é uma temática recorrente no periódico, referindo-se a sua importância em artigos não assinados, como: “Turismo” (cujo final já mencionámos), sobre a necessidade de melhorar estradas, hotéis e portos (n.º 1, p. 31); “Turismo, Termas & Praias” que elogia os temas do seu título e é ilustrado com duas fotografias de Espinho (n.º 2, pp. 23-24); aparecendo depois, um anúncio da “Praia de Espinho” (n.º 3, p. 15). Sobre este tema, o único colaborador que assina é Augusto Kruss Affalo, o “Turismo em Portugal”, finalizando com um apelo para a criação de uma sociedade (?) com a “patriótica missão” e a divisa “Por Portugal”, fruto da ideia de nacionalismo então emergente (n.º 5, pp. 14,17).”

A forma como se publicitavam os automóveis e seus componentes. Se o turismo vive da promoção e da constante informação as clientes sobre as novidades dos mercados também a publicidade aos automóveis se alinhava a este esforço por captar clientes, aumentar as vendas, realizar capital promovendo os veículos e as suas potencialidades aos serviços das pessoas e das empresas. O histórico sobre a promoção da circulação automóvel tem em Portugal importância decisiva tal como a referência Alsis-Sistemas Informáticos (2003:17) analisa, porque:

Algumas instituições e empresas foram fundamentais para a criação das estruturas que promoveram a circulação automóvel.

De 1920 a 1930, a sinalização e orientação dos primeiros automobilistas fica a cargo do Automóvel Club de Portugal e da Vacuum Oil Company, que colocam os primeiros sinais de orientação no nosso país.

Em 1927, é criada a Junta Autónoma de Estradas que, a partir dos anos 30, será a instituição responsável pela construção, reparação e sinalização das estradas portuguesas.

Desde 1971 que a Direcção Geral de Viação regulamenta a circulação automóvel a partir do Código da Estrada. A Prevenção Rodoviária Portuguesa, uma empresa privada de utilidade pública sem fins lucrativos, dedica a sua actividade à prevenção de acidentes de viação e das suas consequências.

Na história da expansão automóvel estes e outros momentos estruturam um caminho que atualmente desenhado com outras soluções, quer mecânicas quer ambientais no setor da produção industrial se ligam, efetivamente, a uma cadeia que o tempo moldou e o engenho humano foi aprimorando. Esta circunstância é de se destacar por duas razões:

1ª - a **componente museológica do automóvel** é, por isso mesmo, a representante de um mundo cuja singularidade é composta por múltiplas realidades agrupáveis num contexto de mobilidade humana e sua história e presente;

2ª- os salões anuais de feiras automóveis, também, tal como os encontros de automóveis clássicos já fazem parte de uma história da arte que alinha a realidade do veículo automóvel com as artes, no seu sentido mais lato, desde a poesia até ao teatro e artes plásticas.⁸¹

4.3.2. A triangulação virtuosa na promoção automóvel: Automobilismo, Turismo, Publicidade

A Publicidade da época em estudo demonstra o aperfeiçoamento da comunicação e da imprensa especializada. Graficamente, a propaganda automóvel no contexto de crescimento económico e suas consequências para a sociedade e, a constante procura de “melhor comunicar” a coisa automóvel explica-se através dos anúncios a pneus, motores, velas, etc.

A envolvente de vendedores, reparadores e outros atores da indústria automóvel como consumidores dos textos técnicos e dos conselhos da indústria, sustentava este tipo de publicidade. Veja-se nos exemplos seguintes este tipo de estrutura comunicacional tida como fundamental para sustentar o desejado êxito de vendas de automóveis, incluindo os serviços prestados pelas redes de abastecimento de combustíveis e sobresselentes, bem como pelas oficinas de manutenção dos veículos.

⁸¹ O Museu dedicado ao artista Vostel em Malpartida de Cáceres informa-nos de que: “*El Museo Vostell Malpartida fue fundado en octubre de 1976 por Wolf Vostell (Leverkusen 1932- Berlín, 1998), artista hispanoalemán de reconocido prestigio internacional, figura fundamental del arte contemporáneo de posguerra, persona íntimamente vinculada a Extremadura desde su matrimonio con Mercedes Guardado Olivenza.*”, tal como em <http://museovostell.juntaex.es/>. Na preparação deste estudo a visita a este espaço tornou-se fundamental para esta visão pluralista sobre o automóvel e o que ele suscitou também, artisticamente.

Se V. Ex.^a lêsse todos os Guias de Manutenção editados pelos varios fabricantes de automoveis,

TABELLA de RECOMENDAÇÕES	
(Fornecedores)	
As seguintes marcas indicam o carro de passageiros	
MARCA	VOTOS
Alfa Romeo	20
Bentley	20
Cadillac	20
Chrysler	20
Cummins	20
Daimler	20
De Soto	20
Dodge	20
Edsel Ford	20
General Motors	20
Hudson	20
International	20
Knight	20
Lincoln	20
Marmon	20
Mercedes-Benz	20
Oldsmobile	20
Pontiac	20
Rolls Royce	20
Studebaker	20
Ward	20
Whippet	20
Winton	20
Yamaha	20
Zenith	20

concluira que o GARGOYLE MOBILLOIL tem mais votos do que qualquer outras trez marcas de oleos reunidas.

Os Guias de Manutenção indicam aos compradores de automoveis o maximo proveito que podem tirar dos seus carros, a fim de se acharem sempre satisfeitos com a compra que fizeram, o que é naturalmente o desejo dos varios fabricantes de carros.

Portanto, se os fabricantes de automoveis recomendam GARGOYLE MOBILLOIL, não se pode admitir que o tenham feito ao acaso.

É devido a sua qualidade que o GARGOYLE MOBILLOIL lubrifica 7 carros em cada 10 carros que ha para lubrificar.

92% dos Fabricantes americanos aprovam

Mobiloil

Guia-se pela nossa Tabela de Recomendações

MOBILLOIL

VACUUM OIL COMPANY

Figura 35 . Publicidade da empresa VACUUM OIL COMPANY, p.23.

Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N05/N05_master/GuiautoIlustrado_N05_30Nov1929.pdf

A constante publicitação de procedimentos e de ajuda aos proprietários, aos condutores, e mecânicos associa grandes empresas internacionais e nacionais. A publicidade fomentava as operações turísticas, nomeadamente no alojamento, estacionamento e cuidados de

manutenção dos veículos, etc. Em 1928, a título de exemplo da crescente concorrência editorial, outra revista elucidava sobre os cuidados a ter com os automóveis. Na “Ilustração” de 16 de janeiro, os “Condutores de Automóveis” recebiam a notícia de que passariam a dispor de um manual que lhes era dedicado pelas Livrarias Aillaud e Bertrand.

AOS CONDUTORES DE AUTOMÓVEIS

RECOMENDA-SE

ÊSTE MANUAL



COMO IMPRESCINDIVEL
PARA A SUA EDUCAÇÃO
PROFISSIONAL, POIS
CONTÉM A

Descrição do aparelho motor, motores e seu funcionamento, lubrificação, carburação, alimentação de gasolina, arrefecimento do motor, princípios de electricidade e ignição. Órgãos auxiliares, transmissão, arranque, leito, molas, eixos, direcção, rodas, pneumáticos, câmaras de ar e iluminação. Caixa de carros e seus acessórios, aparelhos de alarme.

Condução e avarias. Tipos de automóveis, leitos (chassis), caminhões, motocicletas. Garage, conservação e reparação, indicações uteis, tabelas, legislação, etc., por

ANTONIO AUGUSTO MENDONÇA TAVEIRA

UM VOLUME DE 664 PÁGINAS ENCADERNADO EM PERCALINA

ESCUDOS 24,00

PEDIDOS AOS EDITORES:

LIVRARIAS AILLAUD E BERTRAND

73, RUA GARRETT, 75 LISBOA

Figura 36 . Anúncio sobre o manual para condutores, p.44. Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ilustracao/1928/N50/N50_master/N50.pdf

Nesta dimensão do tema “Automobilismo” o Pneu é visto nesta revista como um forte indicador sobre o potencial de desempenho, em segurança, de cada veículo automóvel. Nesta constatação e seu interesse, agrupámos uma sequência do mesmo anúncio aos pneus que, ao longo de cada número da revista se focava na segurança e estímulo de compra.

O nosso objetivo neste subcapítulo é o de alinharmos evidências publicitárias a fim de compreendermos como a evolução industrial e comercial influenciou, como as figuras demonstram, uma forma de publicidade orientada a um mesmo produto, tão estratégico, enquanto componente do conjunto de mecanismos do automóvel. Em cada legenda anotaremos essas evoluções.

Elementos indispensáveis para a evolução tecnológica dos veículos e fortes elementos da paisagem automóvel (na própria ilustração das páginas da *Guiauto* figura na vinheta um cartaz a referir “PNEUS”) e, também, produtos de um negócio promissor (porque a mudança de pneus passou a ter um ciclo determinado pelos fabricantes e como peça sobresselente, vendia-se bem.), os cuidados técnicos para com esta peça (o pneu, desde a sua fabricação, colocação, manutenção e substituição) aparecem amiúde como assunto alvo da didática e da pedagogia, automobilísticas. A figura 37 expressa essa orientação editorial.

Os diversos fabricantes disputavam o mercado, competindo através das inovações que conseguiam adicionar a cada série de fabrico. Nesta revista apareciam diversas marcas de pneumáticos, refletindo essa preocupação dos fabricantes e fornecedores.⁸²

⁸² Como se apresenta em https://www.dunlop.eu/pt_pt/motorcycle/why-dunlop/our-heritage.html (27.7.2020): “A nossa história começou com um momento de inovação - quando John Boyd Dunlop inventou o pneu pneumático em Belfast, Norte da Irlanda em 1888.” Em https://www.goodyear.eu/pt_pt/consumer/why-goodyear/goodyear-120th-anniversary.html (27.7.2020; também se apresenta empresa: “A Goodyear Tire Rubber Company foi fundada em 1898 por Frank Seiberling, um marco importante que nos coloca entre o selecto grupo de empresas que já ultrapassaram confortavelmente os 100 anos.” A Englebert em <https://www.uniroyal.pt/ligeiros/sobre-a-uniroyal/a-nossa-historia> (27.7.2020) atual sítio da Uniroyal (que lhe sucedeu), refere: “Em 1868, o antigo oficial de artilharia belga, Oscar Englebert, abriu uma pequena loja em Liege que vendia artigos de borracha. Este negócio estava à frente de seu tempo, mas Oscar reconheceu o enorme potencial deste material versátil e impermeável.” Por seu turno a AVON, como se lê em <https://www.pneucity.com/RDNews9961.html> (27.7.2020): “Fundada em 1885, a Avon Tyres, que ostenta o título de segundo fabricante mais antigo do mundo, disponibiliza uma gama de produtos de qualidade altamente reconhecida, quer nos segmentos das quatro como das duas rodas.(...) A história da Avon Tyres começou a escrever-se em 1885, quando E. G. Browne e J. C. Margetson adquiriram uma fábrica de tecidos emborrachados, conhecida como Avon Mill, nas margens do rio Avon, em Limply Stoke, Wiltshire (Inglaterra).”

ENSINAMENTOS TECNICOS

CUIDADOS A TER COM OS PNEUS



Fig. I

É por todos suficientemente conhecida a importância de manter os pneus à pressão normal, para o que regularmente, eles devem ser cheios até a pressão recomendada pelas respectivas etiquetas.

Se a pressão for inferior ao limite mínimo, ainda que por pouco tempo, isso acarreta que eles sofrerão pelo menos uma deterioração prematura. Além disso, a direcção do carro ficará-se-á mais pesada e mais difícil e, em certos casos, facilmente se produzirão os derrapagos.

Entre as avarias a que os pneus ficam expostos por falta de pressão, podemos destacar: o esmagamento e morte súbita a fenda ao passar sobre as bordas ativas da via, ou quando, por efeito do manobrar ajustado, etc. se esmagam os pneus (Fig. I); ruptura das lonas, sem qualquer rasgão exterior, porque a espessa camada de borrasca quasi sempre cresce concentricamente, no caso de choque com uma pedra ou qualquer outro obstáculo inesperado (Fig. III e IV) etc.

Até mesmo quando os pneus rodam em superfície perfeitamente plana, se observar que a falta de pressão conduz a um total desmontamento das lonas a que, não tiver espaço de tempo, se deteriora a



Fig. II

ponto de não ser possível qualquer manobra. Este facto, aliado ao pouco desgaste do pneu e aos custos consideráveis que a reparação representa e, ainda, fora do conhecimento da necessidade de se manterem sempre os pneus à pressão recomendada pelas etiquetas.

Em futuros numeroz occupar-nos-emos mais profundamente desta importante questão.



Fig. III



Fig. IV

Pneumáticas

Figura 37 . Artigo "CUIDADOS A TER COM OS PNEUS" na p. 6 da revista, 4º número.
Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N04/N04_master/GuiautoIlustrado_N04_31Out1929.pdf



Figura 38 . 1-Anúncio aos pneus DUNLOP, p.3; 2 - Goodyear, p.9.

Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N01/N01_master/GuiautoIlustrado_N01_31jul1929.pdf .

- 1 - Disposição compositiva em claro-escuro onde a marca comanda o topo do pequeno texto e a palavra “Fort” repetida, estabelece empatia pretensamente imediata com o leitor;
- 2 - A imagem e o slogan são elucidativos (escala escolhida para o pneu), dominando o espaço e a comunicação pretendida.



Figura 39 . 1 - Anúncio aos pneus DUNLOP, contracapa; 2 – GOODYEAR, p.3.
Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N02/N02_master/GuiautoIlustrado_N02_31Ago1929.pdf

- 1 - O facto de serem apresentados as distâncias vencidas pelos pneus da marca DUNLOP sob a frase “O PNEU DA MAIS PROVADA QUALIDADE” associa esta peça ao conceito de qualidade e, portanto, subliminarmente, de durabilidade e de eficiência;
- 2 - Mantém a mesma mensagem e grafismo.



Figura 40 . 1- Anúncio aos pneus DUNLOP, nº3; 2 – Pneus ENGLEBERT (a GOODYEAR não anuncia neste nº da revista), p.11.

Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N03/N03_master/GuiautoIlustrado_N03_30Set1929.pdf.

Num constante aperfeiçoamento gráfico a palavra PROGRESSO! bem exclamativa e a palavra “FORT”, seguida da expressão DUNLOP “O PNEU DE MAIOR SUCESSO DA ACTUALIDADE” tentavam expressar o posicionamento da marca: único e crescente;

2 – O rasto na diagonal e o pneu deitado na horizontal acentuam o topo da comunicação da marca e do objeto no posicionamento da marca: único e crescente;

2 – O rasto na diagonal e o pneu deitado na horizontal acentuam o tipo da comunicação da marca e do objeto.

A forma como tudo isto se interligava demonstra-se nas preocupações dos anunciantes. Por vezes, as revistas, tal como a Guiauto, tentavam tirar o máximo de notoriedade com situações por vezes caricatas, como é o caso do comportamento da Dunlop nesta matéria, tal como a figura seguinte esclarece. A imagem e o link referenciado levam-nos até essa realidade.







Um pneu “Carraça”

— — — — —

Ora aqui temos os leitores um pneumático que tinha apêgo á roda em que fôra montado! Apesar das avarias produzidas na roda em virtude dum violento choque em plena estrada, o pneu permaneceu no ar, conservando a devida pressão durante mais de uma semana.

A Companhia Dunlop, tendo conhecimento da ocorrência, resolveu adquirir a roda tal qual a nessa gravura a mostra, para a exhibir como prova da segurança proporcionada pelo sistema de aros *carraça*, demonstrando, por este irrefragavel testemunho, que o pneu não pode saltar do aro, por mais violento que seja o choque.

No nosso longo contacto com automoveis e seus accidentes, temos registado varias provas de resistencia de pneumáticos.

Mas a que agora temos presente é de tal proporção e por tal modo convincente, que quasi nos faz pasmar.

Se todos os aros e todos os pneus assim fossem *afriçados* uns aos outros, quantos desastres não se evitariam, com origem nos deslocamentos inopinados?

Figura 41 . Artigo “Um pneu “Carraça”, aproveitado pela Dunlop para publicitar o seu produto nº 5º da revista, p.12.

Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N05/N05_master/GuiautoIlustrado_N05_30Nov1929.pdf



Figura 42 . Anúncio aos pneus DUNLOP, nº4, contracapa; 2 – Pneus CONTINENTAL, p.14.

Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N04/N04_master/Guiautollustrado_N04_31Out1929.pdf.

1 - Em baixo a ligação de sempre: DUNLOP-FORT;

2 – Entra a CONTINENTAL fundada na Alemanha (Hanover) em 1871 como sociedade por ações: “Continental- Caoutchouc- und guta-percha Compagnie”.
<https://www.continental.com/pt-pt/empresa/hist%C3%B3ria> (27.7.2020).

A disputa entre marcas animava a produção de novas soluções e alimentava as tentativas de superação, entre marcas, numa competição pela inovação. Crescia, igualmente, a exigência dos consumidores, as necessidades das empresas públicas e privadas de transportes, também ascendiam a uma maior complexidade. Os anúncios eram cada vez mais apelativos e, nesse apelo à atenção do consumidor, a figura humana era desenhada e fotografada com o produto, transmitindo ao leitor a necessária dose de confiança para que a sua decisão de compra se concretizasse.



Figura 43 . Anúncio aos pneus DUNLOP, nº 5, contracapa; 2 – Pneus AVON, p.15.
Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N05/N05_master/GuiautoIlustrado_N05_30Nov1929.pdf

- 1 - A associação FORT-DUNLOP, repete-se em baixo e o texto central acentua a força imagética global? Tudo indica que essa linha estética e comercial tinha bases para se ir impondo aumentando a notoriedade da marca.
- 2 – Nova marca o AVON é apresentada por um profissional fardado o que, como imagem, se contextualiza na ordem e rigor formal da cultura militarista da época? Provavelmente.

Esta pequena incursão pelo mundo dos fabricantes de pneumáticos permitiu-nos compreender melhor o fascínio destes produtos que, símbolos da durabilidade e da velocidade dos veículos, se colocavam como ícones fundamentais da «máquina automóvel». A evolução da qualidade dos pneumáticos integrava-se na ideia plástica do Movimento Futurista que, na Europa e pela verve artística de Marinetti colocava o automóvel em pé de igualdade com a máquina de habitar que a teoria e práticas do arquiteto Corbousier exercitava, sonhando, desenhando, fazendo edificar, gerando poder simbólico, Bourdieu (2021). A criatividade gráfica seguia esta atmosfera otimista e para ela contribuía e envolvia todas as atividades humanas.

A revista Guiauto Ilustrado também se inspirava certamente neste ambiente de poder financeiro e social (não esqueçamos que até ao final do pós-segunda guerra a aquisição de automóveis era privilégio das classes altas e médias-altas) e, refletia o gosto das elites citadinas e de algumas elites rurais mais cosmopolitas e esclarecidas. Os “Loucos Anos Vinte” ficaram historicamente marcados indelevelmente na cultura ocidental, Teixeira (2012). Todavia, o facto de no pós-1ª Grande Guerra ter havido algumas convulsões sociais a ela associados por exemplo, na demarcação de fronteiras

sob tratado político e, mormente, o colapso da Bolsa de Wall Street, como referido antes, aceleraram os movimentos de massas, nomeadamente de desempregados e geraram distúrbios.

A economia em ruínas foi a causa do despojamento de grande parte da sociedade de uma ideia galvanizadora de progresso que, através da especulação financeira das bolsas necessitava de se reerguer. Os movimentos radicais fizeram parte dessa recomposição, mas os indícios estavam assinalados. À crise financeira foi associada a crise social e política.

Em grande medida irracionais e populistas esses indícios testemunham a ascensão dos políticos providenciais que sempre aparecem em momentos difíceis. Por isso, na sua raiz, em Portugal, se encontraram situações propícias a tais momentos de rutura política e social. Respigamos, a propósito, uma prosa de José Augusto-França (1983:837-838):

A beira do fascismo estiveram, em 1926, os jovens «antimodernos, antidemocráticos, antiburgueses, monárquicos, intolerantes» da Ordem Nova, entre os quais M. Caetano — todos próximos futuros aderentes. Outros andavam à volta do fascismo: intelectuais e poetas que tinham atravessado o futurismo, como Raul Leal, que, em 1927, pregava uma «organização boichevista pelo fascismo», como Mário Saa, que em 1924 via o País democrático vítima de uma «Invasão dos Judeus», como Almada Negreiros no equívoco menos iluminado de uma «Direcção Única» já em 1932, ou o próprio Pessoa, em 1928, defendendo, n'«O Interregno», o recurso transitório ao Exército por falta de opinião «no Portugal de hoje», num tempo irreal, que a Ordem nunca poderá romanticamente salvar; a sua Mensagem, publicada em 1934, estará para além, nesse mesmo seu tempo, da mítica do regime. Resta A. Ferro, antigo companheiro destes e brilhante jornalista dos anos 20. Sidonista, foi dedicado salazarista também, apesar da sua admiração sensacionista por Mussolini, que entrevistara em 1923, vindo a publicar, quatro anos depois, uma Viagem à volta das Ditaduras, que incluía a de Primo de Rivera — e, em 1932-33, a série de entrevistas programáticas com Salazar, que foram primeira pedra da sua mitificação. Foi este o único intelectual (tirando outros, menores) que levou uma atracção fascista a consequências práticas.

A Europa e, naturalmente, o resto do mundo, que ela ainda liderava na dimensão das doutrinas e políticas públicas, assistiam a uma série de transformações que a aceleração da produção industrial ia promovendo e, em termos de mercado internacional, veríamos em 1939, que estas mitificações personalizadas em

arautos de novos tempos, desaguaram nas condições que propiciaram a eclosão da 2ª Grande Guerra.

Foi neste ambiente que a economia portuguesa e, nela, o subsector do turismo se moveram numa cadência de ciclos económicos muito próprios do regime corporativo e doutrina salazarista impostos pelo Estado Novo, sua criação maior. No contexto do Estado Novo o automóvel desempenhou um papel fundamental na propaganda e na criação dos alicerces do turismo nacional.

A revista *Cinegrafia*, de que haveremos de tratar noutra publicação, usou os itinerários rodoviários como sustentadores da ideia do turismo interno e promoção internacional da imagem do destino Portugal, pitoresca, rural, bucólica: aquando da reportagem sobre as filmagens desse ano de 1929 na Ilha das Berlengas,⁸³ foi implícita a ideia defendida pela linha de pensamento e de ação proposta por António Ferro, apontada à propaganda política portuguesa no concerto das nações.

Nesta lógica de “culto do espírito” (basilar doutrina estética ferriana e seus seguidores, alguns Artistas e outros intelectuais), aquela publicação propagandeou um quadro social comum na época em que o cinema sonoro se afirmava. Na figura seguinte é reproduzida uma imagem de atores alemães sentados e desfrutando de um BUIK, automóvel então muito cobiçado pelas elites de artistas e industriais. A sociedade portuguesa seguia este mesmo guião mundialmente difundido. O modelo social existia como construto forte e desafiante, e a vontade de imitação, para quem se podia dar a esse luxo, também.

⁸³ AA.VV., *Cinegrafia*, op. cit. p.12



Figura 44 . Ilustração da Cinegrafia-Revista de Propaganda Cinematográfica, Ano 1. nº 4, Quarta-feira, 27 de junho de 1929, p.21.

Fonte: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Cinegrafia/N04/N04_master/Cinegrafia_N04_27Jun1929.pdf

O mundo desta época pós-guerra, como nos explica João Paulo Avelãs Nunes (2013:3), tentava recompor-se de modo otimista porque:

Contraditoriamente, o essencial das elites de quase todos os países e dos segmentos dominantes das “opiniões publicas” respectivas consideraram que, depois do fim do conflito, a própria realidade se encarregaria de “regressar à normalidade” uma vez desmanteladas as “intromissões político-administrativas” exigidas pela confrontação.

Nesse ano de 1929 a Guiauto colapsou não apenas pelos problemas de saúde do seu proprietário e principal animador, como se explica na ficha da HDL sobre esta publicação. Externamente, o contexto económico mundial, transformado pelo repentino corte de um estilo de vida otimista e progressivo em colapso económico-social

originou uma era de angústia, medo e pobreza, que ficou designada como “Grande Depressão” e que, por isso mesmo acelerou as perdas e aprofundou as desigualdades sociais e as condições de vidas de milhões de pessoas a nível internacional. Como argumenta Cardoso (2012: 396):

“Os relatos que surgem diariamente na imprensa portuguesa (sobretudo a partir de meados de 1930) sobre situações de desemprego, de falta de escoamento de produtos agrícolas e industriais, os apelos de organismos associativos e de órgãos de poder local para que o governo central tomasse precauções e medidas enérgicas, dão conta de um estado de dificuldade económica e financeira. Refletem um quotidiano pontuado por situações de sofrimento que não podem ser ignoradas quando se olha para o comportamento global da economia e sociedade portuguesas durante esses anos difíceis. Quer isto dizer que os efeitos da Grande Depressão em Portugal – apesar de brandos, quando comparados com o que se verificou noutros países – deixaram marcas vincadas num tecido económico e social muito vulnerável e com uma capacidade de criação e distribuição de riqueza muito abaixo das economias capitalistas que mais sofreram, mas que melhores condições tinham para recuperar. Qualquer que seja a visão construída sobre a dimensão efetiva da crise, não restam dúvidas de que serviu como pretexto para justificar e legitimar a suposta superioridade política e moral dos que souberam gerir recursos escassos, criar ondas de confiança, aproveitar capacidades adormecidas. E, acima de tudo, serviu como pretexto para se reivindicar que a única forma de sair da desordem e evitar o caos residia no reforço da autoridade e autoritarismo do Estado:”

De modo natural e porque os efeitos da queda da Bolsa de Nova Iorque, precisamente em 1929, tiveram menos impacto na economia portuguesa (então ainda muito incipientemente internacionalizada), as perdas de exportações dos produtos tradicionais de uma agricultura com algum poder de penetração nos mercados tradicionais e de uma indústria que se ia afirmando, significaram, por outro lado, a oportunidade para a imposição de uma política de contenção de despesas que Salazar, então Ministro das Finanças, pensou, desenhou e teve força política para impor, estruturando um estado de ditadura.

Este, a coberto do que seria como que uma resposta aos últimos anos da primeira república, Rosas (1986) e, inapelavelmente, construindo uma imagem turístico-nacional de que, por exemplo, as pousadas seriam a componente de alojamento na «arquitetura da viagem “ das futuras elites, Lobo (2006), integradas no que Cadavez

(2015) assinala como um dos imaginários turísticos do regime salazarista, venceu e perdurou durante quatro décadas.

O relativo sucesso do «equilíbrio das contas públicas» também comportou uma outra face: desemprego, precariedade da vida dos cidadãos, nomeadamente das classes operárias e de serviços, assalariados com a vida mais complicada, Rosas (1986). As elites, embora com capital de propriedade inalterado, mas com menor capital financeiro disponível, refrearam os seus ímpetos trazidos dos loucos anos vinte e adaptaram-se a novos procedimentos onde o automóvel continuou a ter a sua posição de destaque numa sociedade apontada, todavia, à palavra mágica: “Progresso”. Aguiar e Martins (2004: 7-8) num estudo exaustivo sobre os principais ciclos económico-industriais, explicam-nos que:

Entre 1910 e 1950, os ganhos sistemáticos de produtividade da indústria nacional foram relativamente modestos e inferiores aos alcançados, em média, no cômputo do século, espelhando as dificuldades do país no arranque - já de si tardio - do processo de industrialização. Estas dificuldades não se terão devido, no essencial, às Guerras Mundiais e à Grande Depressão, cujos impactos sobre a economia nacional terão sido relativamente suaves¹². Este ciclo negativo da tendência de crescimento da produtividade industrial está antes associado, numa fase inicial, à forte instabilidade social, política e económica que caracterizava então o país e, subsequentemente - após a estabilização financeira e política -, à adopção dum modelo económico pouco assente na industrialização. De facto, o modelo de desenvolvimento de então assentava na pacificação social pela via do corporativismo e privilegiava a autosuficiência alimentar e o sector primário em geral, bem como o controlo da actividade empresarial e da concorrência, herdado da onda proteccionista generalizada do período entre as Guerras¹³. Este controlo era exercido através do condicionamento industrial e da protecção face ao exterior¹⁴.

O pensamento corporativo, corrente noutros países europeus com acentuada presença no ideário político italiano liderado por líderes europeus do momento e sua replicação externa, foi aproveitado pelo regime de Salazar, Rosas (2001), como uma ideia que, aportuguesada convenientemente, gerava a necessária tranquilidade de regime. Numa época em que as incertezas dominavam o panorama mundial, a filosofia corporativista foi-se impondo como algo cuja prática de autoridade se estendia a todas as atividades produtivas onde cada um dos atores tinha o seu lugar num corpo político e social, pretensamente unido sob a ideia de Nação. O primeiro plano deste edifício social e económico era, portanto, o Estado.

Este Estado protetor e previdente ao regular e regulamentar tanto os planos gerais, com a política do condicionamento industrial, como os detalhes das carreiras sindicais, por exemplo edificava a sua capacidade de gerar e aplicar o Poder, gizado como parte de um plano e de uma visão de dirigismo político onde a economia era, sem dúvida, a peça fundamental que sustentava esse poder político. A institucionalização da economia também entrou no domínio do progresso automóvel. Como se demonstrou em Garrido (2010:309) essa visão funcionou em pleno porque, como argumenta o investigador:

A apologia de uma reconstrução do Estado que tivesse na «ordem económica e social» o seu primeiro pilar de soberania e a defesa dos princípios da organização e coordenação da economia eram princípios unânimes entre a plêiade antidemocrática e antiliberal que se reunira em torno de Salazar, em especial desde a reforma financeira do Estado iniciada em 1928.

Neste turbilhão reformador a Guiauto, tal como outras publicações nasceu e desenvolveu-se num clima que, iniciado com a reforma do ano anterior colocada em marcha haveria de ter ainda maiores consequências a partir de abril de 1933, data marcante para o país. A Constituição Portuguesa desse ano implementaria novas visões da política económica do Estado. Por isso mesmo, o declínio de algumas iniciativas editoriais que, eventualmente, colidissem com esse novo eixo de comando da economia pública e do condicionamento à expressão não regulada da iniciativa privada, acabou por acontecer.

CONCLUSÃO

O tratamento da informação dos 5 números da revista “Guiauto Ilustrado” e a sua contextualização permitiu apurar a impressão tida aquando do primeiro contacto com estes conteúdos. O Turismo, o Turismo Cultural, o Turismo Automóvel e a sua conjugação unitária que, a nosso ver, se poderá sintetizar na designação de Turismo Cultural Automóvel constituem-se, em conjunto, numa composição harmoniosa cujas áreas de investigação aplicada se revelam como de grande utilidade.

Este estudo tinha esse objetivo e consideramo-lo cumprido. Mantiveram-se as práticas de trabalho em função do público em geral, mas, centradamente, nos públicos estudantes, profissionais e amadores da «coisa automóvel». Cada vez mais o *storytelling*, significando a produção e disseminação de narrativas em visita e estada turísticas é instrumento cultural qualificador dos destinos turísticos.

Na relação Tradição-Contemporaneidade os testemunhos automóveis «falam» com os atores do turismo. Fundamentais nas atividades de Entretenimento e Lazer, nomeadamente em roteirização de percursos à descoberta das **coleções museológicas e de eventos com automóveis** ou de **novos lugares a descobrir através das viagens em automóvel**, os patrimónios e inovações criativas visitados ou revisitados por profissionais do turismo, sugerem narrativas. O desafio do futuro é o de se aprofundar este conceito duplo (TCA) agregado ao conceito estratégico de turismo, nomeadamente cultural (TC).

Consolidar-se uma linha de investigação do L-tour.ipt, porque os temas tratados pela publicação portuense focam a transição de uma sociedade de artesanato e de agricultura para uma sociedade mecanizada a importância do automóvel é um objetivo que se sustenta nesta primeira abordagem. Os textos originais ganham especial relevo para compreendermos o papel dos operários e engenheiros, verdadeiros obreiros que sustentaram esta revolução rodoviária iniciada ainda no século da Revolução Industrial. A cronologia apresentada assegura informação direta neste sentido.

O diretor da Guiauto Ilustrado, na melhor tradição dos publicistas editou notícias e artigos técnicos, publicou anúncios e sustentou polémicas entre redatores e leitores. Ligar a Tradição automóvel com os eventos da Contemporaneidade automobilística é uma frente de atividade económica e de socialização dos atores do turismo. Esta linha tem futuro. A criatividade é o desafio.

Nestes desafios, por exemplo, a filmografia histórica e descritiva necessitam, por vezes, de conteúdos que permitam aos realizadores e seus argumentistas captarem os momentos credíveis que as fontes documentais lhes oferecem sob relatos escritos, imagens fixas e imagens em movimento. A Guiauto é uma fonte relevante nesta dimensão operacional e no desenvolvimento de produtos de turismo cultural temáticos. O Cinema documental, por exemplo ganha com este tipo de informação original disponível e seu estudo aturado.

Cruzar o território de automóvel e apreciar as paisagens, as localidades, as populações citadinas, da orla marítima e ilhas, e do interior, da beira-mar e das montanhas, tem um significado emocional que sendo intransmissível, marca, indelevelmente, as experiências pessoais e coletivas.

Na Roteirização em turismo, os conhecimentos sobre os primórdios dos veículos motorizados permitem-nos compreender como a mecanização de Portugal se desenvolveu, nomeadamente, nos traçados rodoviários. Os eventos das Indústrias culturais e criativas podem utilizar os dados compilados e a bibliografia referenciada. No turismo cultural automóvel, os conteúdos gerados, servem os Leitores, em geral e os Operadores turísticos, em todas as suas especificidades. Usá-los, adaptá-los, potenciá-los e orientá-los à divulgação científica e técnica é obrigação ética da roteirização turística, bem como à criação de novos produtos turísticos distintivos é uma oportunidade.

As investigações académicas exploram os recursos endógenos e usam recursos exógenos coligando-os numa cadeia de valor específica. O TCA, como proposta (fundamentada, como se tentou exercitar com este estudo) visando contribuir para a qualificação do automóvel no ambiente do turismo, desenvolve-se como, metodologicamente se tentou estabelecer, sob o objetivo agregador e, simultaneamente, como cimento para agregar o conjunto «turismo em automóvel-turismo do automóvel».

Para atingir aquele objetivo, a força da iniciativa privada é, nesta circunstância, deveras importante. A investigação do universo automóvel apoia-se tanto nas ciências sociais quanto nas ciências naturais. Devidamente estruturadas e cruzadas, agregam ainda mais valor ao destino turístico “Portugal”. O Anexo apoia esta perceção. Muito património automóvel material e imaterial se poderá orientar ao fortalecimento da oferta turístico-cultural nacional, gerando oportunidades de negócio.

As limitações e dificuldades encontradas suscitam, todavia, a necessária continuidade desta temática de investigação ampliando-se os objetos de estudo nela baseados. O estudo das tecnologias de reparação é um desses objetos de estudo. A cultura dos Engenheiros faz aqui toda a diferença. A «escola» de investigação automóvel em Portugal tendo uma história muito rica que subsiste em fundos documentais ainda pouco explorados merece ser mais reforçada como acervo inspirador para novas propostas de turismo cultural automóvel. Por isso, os estudos pós-1929 serão relevantes para prosseguirmos esta linha de investigação.

Criar conteúdos e disponibilizá-los na forma de serviço público para todos os públicos e, com maior especificidade, estudantes e profissionais do turismo, nomeadamente, Operadores, faz sentido e é tarefa necessária. Sob enfoque do turismo e da cultura este trabalho agora concluído irá ter continuidade em novas abordagens, desenvolvidas, sempre, no espírito criação de novos conteúdos trabalhados na linha da História e na linha da Organização e promoção de novos Produtos de turismo cultural. Tomar e Portugal merecem este nosso esforço.

Esperamos ter correspondido às expetativas geradas aquando da decisão de avançarmos para este estudo. Acreditamos que qualificar o turismo nacional também depende do trabalho de investigação e da estratégia de ação, coordenadas entre si em cada geografia nacional. Acreditamos neste tipo de contributo. As possibilidades e os limites que, no planeamento deste trabalho se colocaram, perante uma realidade simultaneamente de docência e de investigação estão patentes nos conteúdos e sua arrumação. Tentou-se usar de uma linguagem acessível. Estão presentes textos usando do velho e do novo acordo ortográfico. A organização dos conteúdos segue a lógica da leitura facilitadora sem, todavia, se aplicar menor rigor nas fontes, no seu trabalho interpretativo e na organização do texto.

Como prefacia o nosso Amigo, Engenheiro Jorge Rosa *“Acredito convictamente que a nossa necessidade de mobilidade se manterá no essencial inalterada, assumindo eventualmente algumas formas diferentes e que o Turismo Cultural continuará a necessitar do automóvel como instrumento capilar fundamental”*. Do nosso ponto de vista, ao subscrevermos esta visão também aceitamos a responsabilidade de continuarmos a aprofundar esta linha de trabalho.

Numa dimensão interna ao Instituto Politécnico de Tomar e tal como o nosso Amigo, Engenheiro Nuno Madeira escreve no posfácio, *“A ligação das humanidades*

com as tecnologias é também aqui valorizada e não tenho qualquer dúvida de que a ética no uso e desenvolvimento das tecnologias é um tema emergente, apontado de forma muito objetiva neste livro, até porque um automóvel integra sempre os últimos desenvolvimentos na área tecnológica, nomeadamente as vertentes da indústria 4.0". Também aqui, subscrevendo esta constatação de um Colega na profissão docente, a disseminação dos nossos estudos, realizada no ambiente de serviço público, honra os fundadores do IPT, liga Humanidades e Tecnologias e é marca indelével da nossa instituição.

Bem-hajam.

A todos e quantos se interessem por este tipo de literatura, votos de boa leitura.

Abraço.

Luís Mota Figueira



POSFÁCIO

Num posfácio pretende-se apresentar algo de novo ao leitor sem interferir na narrativa do autor. Também poderá conter uma mensagem extra e nunca servirá para finalizar ou concluir a “história”.

Quem lê e quem conhece o Luís Mota Figueira sabe que a sua narrativa é sempre incisiva e escorreita, que nos desafia a pensar, a entrar nas suas “histórias” e a ficar sempre surpreendido pelas suas análises e pelo seu conhecimento, resultado da sua vivência como pessoa e de investigação profunda e coerente.

A dicotomia do turismo de automóvel e do automóvel é algo que atravessa a nossa vida. É lembrar as emoções e os imprevistos das viagens de automóvel com a nossa família e amigos. É lembrar os jogos de viagem a descobrir marcas, cores, etc. É lembrar a primeira vez que fomos ao Museu do Caramulo e o nosso sorriso quando vemos filmes antigos com automóveis da época.

Afinal não há dicotomia nenhuma entre o de e o do automóvel, mas sim uma complementaridade como bem referencia o Luís Mota Figueira.

O Turismo Cultural baseado no automóvel está neste livro retratado de uma forma histórica, científica, distinguindo também as especificidades de algumas cidades e vivências com base no automóvel e problemas levantados pela proliferação automóvel, agora que se fala em cidades inteligentes.

A evolução do automóvel está desde sempre ligada à evolução da indústria e das tecnologias a ela associadas.

Sendo o Luís Mota Figueira uma pessoa inquieta, sempre com vontade de acrescentar valor aos seus temas de investigação e de vida, várias vezes me tem desafiado, sendo eu da área de Tecnologias de Informação, para

contribuir para a escolha e desenvolvimento de ferramentas tecnológicas que permitem conhecer e dar voz à experiência dos utilizadores. Afinal, melhorar ou criar novos produtos turísticos onde as pessoas são estimuladas e têm a sensação de ser parte integrante da ação é o objetivo da melhoria contínua, expressão de engenharia.

A ligação das humanidades com as tecnologias é também aqui valorizada e não tenho qualquer dúvida de que a ética no uso e desenvolvimento das tecnologias é um tema emergente apontado de forma muito objetiva neste livro, até porque um automóvel integra sempre os últimos desenvolvimentos na área tecnológica, nomeadamente as vertentes da Indústria 4.0.

Trabalhei durante mais de 20 anos numa fábrica da indústria automóvel e verifica-se que na cadeia de valor desta indústria todas as áreas de gestão, design, engenharias e tecnologias são abordadas. É necessário que todos estes atores, tenham tempo para pensar e que toda a evolução histórica nos ensine que, nesta altura de desenvolvimento científico, é necessário integrar áreas de humanidades conducentes a visões com ética, com sustentabilidade e que os produtos sejam desenvolvidos nesse sentido.

Da leitura deste livro também se torna evidente a coerência e a qualidade da investigação produzida pelo Luís Mota Figueira, sabendo atrair Alunos e colegas Investigadores para o enriquecimento da temática do turismo cultural nas suas mais variadas vertentes.

Como nota adicional, o desafio lançado pelo Luís Mota Figueira ainda se tornou mais complicado, quando soube que o prefácio seria escrito pelo Jorge Rosa, ex CEO da fábrica que referi, uma das pessoas com maior conhecimento e competência, reconhecidos internacionalmente, nesta área da indústria automóvel.

Sendo assim e de volta ao início deste prefácio, quero dizer que o mais certo é não haver aqui exatamente mensagens extra, nem uma conclusão, mas sim uma constatação: ao ler este livro fiquei ainda com mais vontade de continuar a trabalhar com o Luís Mota Figueira e com um orgulho enorme em ser seu amigo.

Nuno Madeira

Vice-Presidente do Instituto Politécnico de Tomar
e, muito mais importante, amigo do Luís Mota Figueira

REFERÊNCIAS

- AA.VV. (2020). *Turismo – História, património e Ideologia – Diálogos e Memórias* (Coord. Pires, A.P.; Cadavez, C.; Henriques, J. M.). Cascais: Câmara Municipal de Cascais. https://novaresearch.unl.pt/files/26603954/Turismo_hist_ria_patrim_nio_e_ideologia.pdf
- Abreu, J. G. (1996). *O Automóvel em Portugal. 100 Anos de História*. Porto: Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações.
- Abreu, L. (2018). *A luta contra as invasões epidémicas em Portugal: políticas e agentes, séculos XVI-XIX*. *Ler História*. 73. URL: <http://journals.openedition.org/lerhistoria/4118> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/lerhistoria.4118>
- Agenda Cascais (2020). *Rota Dom Carlos I - Um Rei em Cascais*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais. <https://www.cascais.pt/rota/rota-d-carlos-um-rei-em-cascais> (14.5.2020)
- Aguiar, Á.; Martins, M, M. F. (2004). *O Crescimento da Produtividade da Indústria Portuguesa no Século XX*. Porto: Faculdade de Economia. Universidade do Porto. pp-1-53. <http://wps.fep.up.pt/wps/wp145.pdf>
- Almeida, I. D.; Abranja, N. A. (2009). *Turismo e Sustentabilidade*. *Revista Cogitur*. Lisboa. p.15-31. <http://revistas.ulusofona.pt/index.php/jts/article/view/506/409> . (28.06.2017)
- Almeida, S. C. J. V. C. M. (2009). *O País a Régua e Esquadro – urbanismo, Arquitectura e Memória na Obra Pública de Duarte Pacheco*. Tese de Doutoramento em Arte, Património e Restauro. Lisboa: Faculdade de Letras – Universidade de Lisboa. https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/1884/1/a_regua_e_esquadro.pdf
- Alsis-Sistemas Informáticos. (2003). *Educação Rodoviária - A História e Evolução do Automóvel em Portugal*. <http://educacaorodoviaria.pt/lazer/85> (15.6.2021)
- Alves, J. (2017). *A Garagem Urbana - Apontamentos acerca da mobilidade na evolução das cidades*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. <https://eg.uc.pt/handle/10316/81600> (15.6.2021)
- Amorim, E.; Figueira, L.M.; Soares, C. (2015). *Planejamento e organização do turismo*. Curitiba: InterSaberes.
- Andersen, W.O. (1969). *A Revolução Industrial*. Lisboa: Editorial Verbo, S.A.R.L.
- Andrade, P. (1993). *Sociologia da Viagem: o quotidiano e os seus inter-trajectos*. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, nº 37. Coimbra: Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra e Centro de Estudos Sociais, pp. 51-77.
- Anjos, M. C. C. (2012). *O Turismo no Eixo costeiro Estoril-Cascais (1929-1939): Equipamentos, Eventos e Promoção do Destino*. Tese de Doutoramento em História. Lisboa: Universidade de Lisboa. Faculdade de Letras. Departamento de História. <https://www.rcaap.pt/detail.jsp?id=oai:repositorio.ul.pt:10451/8638>

Araújo, A. C. (2003). *A Cultura das Luzes em Portugal. Temas e Problemas*. Lisboa: Livros Horizonte

Barbizan, S. N. (2010). *Tempo e Montagem: do Cinema ao Imaginário e do Imaginário ao Cinema*. Dissertação de Mestrado em Comunicação. Programa de Pós-Graduação em Comunicação Social. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. <http://tede2.pucrs.br/tede2/bitstream/tede/4402/1/422568.pdf>

Barreto, M. (2004). *Relações entre Visitantes e Visitados: um retrospecto dos estudos socio antropológicos*. Turismo em Análise, S. Paulo, v. 15, n. 2, p. 133-149. <http://www.revistas.usp.br/rta/article/viewFile/62663/65458>. (14.10.2015)

Beni, M. C. (1990). *Sistema de Turismo - SISTUR Estudo do Turismo face à Moderna Teoria de Sistemas*. Revista Turismo em Análise. S. Paulo. <http://www.revistas.usp.br/rta/article/viewFile/63854/66610> (14.10.2015)

Beni, M.C. (2020a). *Turismo e Covid-19: algumas reflexões*. Rosados Ventos Turismo e Hospitalidade, v. 12, n. 3 - Especial Covid19, p. 1-23, DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v12i3a02> (11.6.2021)

Beni, M.C. (2020b). *Saturação e Rejeição ao Turismo nas Destinações Turísticas*. São Paulo: Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo. <http://dx.doi.org/10.7784/rbtur.v14i2.1847> (21.10.2020)

Benjamin, W. (2016). *The Storyteller - Tales Out of Loneliness*. London and New York: Ed. Verso

Boyer, M. (2002). *El turismo en Europa, de la edad moderna ao siglo XX*. História Contemporânea, 25, 13-34. <https://eco.mdp.edu.ar/cendocu/repositorio/00924.pdf>

Bourdieu, P. (2021). *O poder simbólico*. Lisboa: Edições 70

Brito, S. P. (2010). A Institucionalização do Turismo. in *Viajar-Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*. Lisboa: Turismo de Portugal I.P. pp.139-145.

Cabral, C. B. (2011). *Património Cultural Imaterial – Convenção da UNESCO e seus contextos*. Lisboa: Edições 70

Cadavez, C. (2015). *Imaginários turísticos no Estado Novo português*. Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, Vol. 13 Nº 5. pp. 1067-1077. http://www.pasosonline.org/Publicados/13515/PS515_06.pdf (25.5.2020)

Câmara, B. (2010). Madeira: Um Lugar Turístico (1800-1928) – Inserção Internacional Precoce e Resposta às Oportunidades. in *Viajar-Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*. Lisboa: Turismo de Portugal I.P. pp.99-103.

Cardoso, J. L. (2012). *Ecos da Grande Depressão em Portugal: relatos, diagnósticos e soluções*. Revista Análise Social, 203. XLII (2º). Lisboa: Instituto de Ciências

Sociais da Universidade de Lisboa, pp-370-400. <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1341933298W9eCC7mw8Sp95GF9.pdf> (2.5.2020)

Carvalhos, I. M. M. A. M. (2006). Os pavilhões de Portugal e as Exposições Universais. Mestrado em História da Arte - *Seminário: "Arte e celebração: o efêmero e o durável"*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. <https://eg.uc.pt/bitstream/10316/31086/1/Os%20pavilh%C3%B5es%20de%20Portugal%20e%20as%20exposi%C3%A7%C3%B5es%20universais.pdf>

Choay, F. (2008). *Alegoria do património*. Coimbra: Edições 70.

Cinegrafia - AA.VV. (1929). *A Castela das Berlengas*. Lisboa: Revista de Propaganda Cinematográfica – Sociedade Editorial Cinegrafia, Ano I, Nº 4, p.12

CML- Câmara Municipal de Loures. (2018). *Arqueologia Calendário - A propósito do ofício da Direção das Obras Públicas do Distrito de Lisboa ao presidente da Câmara Municipal de Loures 10 de setembro de 1888*. <http://www.cm-loures.pt/media/pdf/PDF20180906112855240.pdf>

Costa, C. (Edit.). (2013). *Turismo nos Países da lusofonia: conhecimento, estratégia e territórios*. Vol. I. Forte da Casa: Escolar Editora

Cruz, V. (2015) *Uma viagem ao passado com os Guias de Portugal*. Lisboa: Jornal Expresso de 12.3.2015, na coluna Sociedade. <https://expresso.pt/sociedade/uma-viagem-ao-passado-com-os-guias-de-portugal=f914698>

Cunha, L. (2010). *A Definição e o Âmbito do Turismo: um aprofundamento necessário*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. <https://recil.grupolusofona.pt/bitstream/10437/665/1/A%20Defini%C3%83%C2%A7%C3%83%C2%A3o%20e%20o%20%C3%83%E2%80%9Ambito%20do%20Turismo.pdf>

Cunha, L. (2010). A República e a Afirmação do Turismo. in *Viajar-Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*. Lisboa: Turismo de Portugal I.P. pp.128-138.

Cunha, L. (2020). *Desenvolvimento do Turismo em Portugal: Os Primórdios*. Fluxos & Riscos n.º1. pp. 127 – 149. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. <https://core.ac.uk/download/pdf/48576342.pdf>

Decreto nº 16:571. (1929). *Direção Geral do Ensino Comercial e Industrial-1 SÉRIE-NÚMERO 52. 5 DE MARÇO DE 1929*. Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa, pp. 611-612

Domingues, C. M. (2013), *Prontuário Turístico, (Nova edição Revista e Atualizada da de 1982)*, Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda

Emídio, P. A. S. R. (2019). *O Sistema de Transportes do Exército Português: da Implantação da República ao Advento da Democracia (1910-1974)*. Mestrado em História Militar. Universidade

de Lisboa. Faculdade de Letras. https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/43880/1/ulfl_tm.pdf

Faria, R. (2018). *O Motor da Cidade: A influência do Automóvel na Arquitetura – Reencontro da Aldeia do Porto da Palha: Uma Paisagem Perdida*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. Lisboa: ISCTE-IUL. <https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/17646?mode=full> (21.7.2021)

FCT – Fundação para a Ciência e Tecnologia. (2019). *Agenda Temática de Investigação e Inovação – Turismo, Lazer e Hospitalidade*. Lisboa. https://www.fct.pt/agendastematicas/docs/Agenda_Turismo_Final.pdf (10.09.2020)

Ferrão, J. (2014). Políticas territoriais eficazes e participadas. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, in *Seminário “Cidadania e Território: Desenvolvimento Local Sustentado”*. <https://www.animar-dl.pt/ponto-de-vista/704-politicas-territoriais-eficazes-e-participadas-joao-ferrao> (15.11.2019)

Ferreira, A. M. A. P. (2014). *Estilo de vida, modelos de urbanismo e de desenvolvimento turístico das estâncias balneares no século XIX– A costa de Cascais e do Estoril: Casos de Cascais, Monte Estoril e Santo António do Estoril*. Aveiro: Revista Turismo & Desenvolvimento nº 21-22. pp. 365-374. <https://proa.ua.pt/index.php/rtd/article/download/11289/7351>

Ferreira, C. C.; Simões, J. M. (2010). Portugal Turístico ao Tempo da I República: Espaços, Lugares e Projectos. in *Viajar-Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*. Lisboa: Turismo de Portugal I.P. pp.76-98.

Figueira, L.M. (2013). *Manual para Elaboração de Roteiros de Turismo Cultural*. Cespoga – Centro de Estudos Politécnicos de Golegã – Instituto Politécnico de Tomar. <http://centrodocumentacao.turismodeportugal.pt> (10.7.2019)

Figueira, L.M.; Baptista, C. (2015). Turismo, Património Cultural, Direito e Sustentabilidade Ambiental na ótica da Carta Internacional do Turismo Cultural: breves considerações. In *PATRIMÔNIO CULTURAL, DIREITO E MEIO AMBIENTE: um debate sobre a globalização, cidadania e sustentabilidade*. CAMPOS, J.B.; PREVE, D.R.; SOUZA, I.F. (Org.). Curitiba: Ed. Multiideia, v. 1, p. 123-143. http://www.multideiaeditora.com.br/flip/patrimonio_IHTML/files/assets/basic-html/page1.html. (12.09.2019)

Figueira, L.M., Ferreira, A.M., Carvalho, R. (2016). *Cultural and Creative tourism in Portugal*. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. p.1075-1082. http://www.pasosonline.org/Publicados/14516/PS516_01.pdf (08.05.2020)

Figueira, L.M.; Coelho, J.P. (2017). *Apresentação - Interpretação Patrimonial em Turismo*. Tomar: Instituto Politécnico de Tomar. <http://www.cda.ipt.pt> (12.05.2021)

Figueira, L.M. (2019). *Turismo, Municípios, Cultura e Sociedade – Breve reflexão*. Tomar: Instituto Politécnico de Tomar. <http://www.cda.ipt.pt> (12.05.2021)

Figueira, L.M.; Baptista, C.; Honrado, G. (2019). *Turismo e Cultura Turística: A função promocional dos Postos de Turismo*. Tomar: Instituto Politécnico de Tomar. <http://www.cda.ipt.pt> (12.05.2021)

Figueira, L.M. (2021). *Thomar e Tomar – Património, espessura histórica e experiência turística total*. Cadernos Culturais Nabantinos – Revista Cultural do Município de Tomar – Volume I. Tomar: Câmara Municipal de Tomar, pp. 105-121

Firmino, M. B. (2007). *Turismo – Organização e Gestão*. Lisboa: Escolar Editora.

Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class. And how it's transforming work, leisure and everyday life*. New York: Basic Books.

Florida, R. (2019). *The Innovations of the Creative Class Affect a Rural Area's Fortunes*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-08-15/rural-innovation-links-to-creative-class-presence> (03.10.2019)

Fortes, M. A. (1992). *História da Ciência dos Materiais em Portugal*. Lisboa: Publicado por ocasião do II Centenário da Academia das Ciências de Lisboa. <http://spmateriais.pt/site/wp-content/uploads/2019/10/Historia-Ciencia-Materiais-em-Portugal-A-Fortes.pdf> (14.5.2020)

Fraga, L. M. A. (2001). *Súmula Histórica das Aviações Militares e da Força Aérea de Portugal*. Lisboa: Revista Militar. n.º 11 (Novembro 2001) p. 887-921 (doc.web de 39 pp.) <http://hdl.handle.net/11144/652> (12.8.2021)

França, J-A. (1983). *Sondagem nos anos 20 — cultura, sociedade, cidade*. Lisboa: Revista Análise Social, vol. XIX (77-78-79),-3.º, 4.º 5.º vols. pp. 823-844. <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223465370A7xXH8fa1Gg53HG5.pdf> (25.4.2020)

França, J-A. (1991). *O Modernismo na Arte Portuguesa*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa – Ministério da Educação.

Farinha, L. M. P. (2008). *O Código da Estrada de 1928*. Lisboa: Autoridade Nacional-Segurança Rodoviária. <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Historia/Documents/Hist%C3%B3ria%20da%20Seguran%C3%A7a%20Rodovi%C3%A1ria/C%C3%B3digo%20da%20Estrada%20de%201928.pdf>

Gay, A. ; Samar, L. (2007). *El diseño industrial en la historia*. Córdoba (Argentina): EDICIONES teC - Centro de Cultura Tecnológica. <http://www.faud.unsj.edu.ar/descargas/LECTURAS/Diseno%20Industrial/OBLIGATORIA/3.pdf>

Gameiro, A. W. R. R. (2017). *A Moda e as Modistas em Portugal durante o Estado Novo – As mudanças do pós-guerra (1945-1974)*. Dissertação de Mestrado em Arte, Património e Teoria do Restauro. Lisboa: Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa. https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/29933/1/ulfl238841_tm.pdf

Ganhado, J. A. (1945). *O Passeio Público*. Revista Municipal. nº 27, 4º Trimestre. Lisboa: Secção de Propaganda e Turismo da C.M.L., pp. 13-17

Garrido, Á. (2010). *O Estado Novo português e a institucionalização da «economia nacional corporativa»*. Coimbra: Revista de Estudos do Século XX, nº10, pp-299-316. <https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/46457/1/Crise%20de%201929.pdf>

Gazeta dos Caminhos de Ferro. (1951). *Breve história da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits»*. Ano LXIV. nº 1532. Lisboa: Direção, Edição, Propriedade, de Carlos D'Ornellas, pp.323-329. http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1951/N1532/N1532_master/GazetaCFN1532.pdf (23.4.2020)

Grácio, S. (1996). *Destinos do ensino técnico em Portugal*. in Revista Análise Psicológica, nº 4 (XIV), pp.507-522. https://repositorio.ispa.pt/bitstream/10400.12/3203/1/AP_1996_4_507.pdf

Goeldner, C.; Ritchie, B. (2012). *Tourism. Principles, Practices, Philosophies*. New Jersey: John Wiley & Sons

Gonçalves, O. C. A. (2012). *O agir jornalístico face à censura-O caso do Notícias da Amadora. Tese de Doutoramento em Sociologia*. Lisboa: Escola de Sociologia e Políticas Públicas. ISCTE-IUL. https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/6347/1/TeseDout_OC_ISCTE_IUL_Vol%20I_26_4_2012.pdf

Hartog, F. (2014). *Regimes de historicidade: presentismo e experiências do tempo*. Belo Horizonte: Autêntica Editora

Henrique, J. M. (2014). Breve História do (Vilegia) Turismo no eixo Cascais-Estóris [1867-1931]. in *Atas do Seminário Os 100 Anos do Projeto Estoril: 1914-2014*. Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril-Câmara Municipal de Cascais. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/13109>

Henriques, E. B.; Lousada, M. A. (2010). Férias em Portugal no Primeiro Quartel do Século XX. A Arte de Ser Turista. in *Viajar-Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*. Lisboa: Turismo de Portugal I.P. pp.104-117.

Hernández, F. H. (2002). *El patrimonio cultural: la memoria recuperada*. Gijón: Ediciones Trea. S.L.

ICOMOS. (2008). *Declaração de Québec sobre a preservação do “Spiritu loci”*. http://www.international.icomos.org/quebec2008/quebec_declaration/pdf/GA16_Quebec_Declaration_Final_PT.pdf (26.08.2015)

Ignarra, L.R. (2003). *Fundamentos do Turismo*. 2ª Ed. Revista e Ampliada, São Paulo: Thomson Learning.

- Ilustração. (1929a). *Revista de Publicação Quinzenal. Ano 4º, Nº 86 de 16 de julho*. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade e Aillaud, Lda, http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ilustracao/1929/N86/N86_master/N86.pdf (12.5.2020)
- Ilustração. (1929b). *Revista de Publicação Quinzenal. Ano 4º, Nº 91 de 1 de outubro*. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade e Aillaud, Lda, http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ilustracao/1929/N91/N91_master/N91.pdf (13.5.2020)
- Jafari, J. (2005). *El turismo como disciplina científica*. Política y Sociedad, v. 42, n. 1, p. 39–56. <https://doi.org/10.5209/POSO.24139> (20.07.2019)
- Jorge, A. M. C. M. (1989). *Literatura e Religião nas Conferências do Casino - As conferências de Augusto Soromenho e Eça de Queirós*. Revista Lusitania Sacra. Lisboa: Centro de Estudos de História Religiosa-Universidade Católica Portuguesa, pp.119-148.
- Joseph, J. (2010). *The Experience Effect: Engage Your Customers With a Consistent and Memorable Brand Experience*. New York: Amacom.
- Kotler, P.; Kartajaya, H.; Setiawan, I. (2017). *Marketing 4.0: Mudança do tradicional para o digital*. Coimbra: Conjuntura Actual Editora – Edições Almedina.
- Landry, C. (2010). *Creativity, Culture & the City: A question of interconnection*. http://www.forum-avignon.org/sites/default/files/editeur/ECCE_report.pdf (13.07.2020)
- Lains, P.; Silveira e Sousa, P. (1998). *Estatística e produção agrícola em Portugal, 1848-1914*. Lisboa: Revista Análise Social, vol. XXXIII. pp. 935-968. <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1221844503Z3dSG4pz7St47GS7.pdf> (16.5.2020)
- Leiper, N. (1990). *Partial industrialization of tourism systems*. Annals of Tourism Research, v. 17, n. 4, p. 600-605.
- Leitão, N. A. (1994). *Exposições Universais – Londres 1851*. Lisboa: Edição Expo 98
- Lobo, S. (2006). *Pousadas de Portugal - Reflexos da Arquitectura Portuguesa do Século XX*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. https://digitalis.uc.pt/pt-pt/livro/pousadas_de_portugal_reflexos_da_arquitectura_portuguesa_do_s%C3%A9culo_xx (8.9.2021)
- Lousada, M. A. (2010). Viajantes e Turistas. Portugal, 1850-1926. in *Viajar-Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*. Lisboa: Turismo de Portugal I.P. pp.65-75.
- Madureira, D. F. M. (2017). *No Design. No Desire. Elementos para o estudo do Design Automóvel*. Dissertação de Mestrado em História de Arte Portuguesa. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. https://sigarra.up.pt/fadeup/pt/pub_geral.pub_view?pi_pub_base_id=202597

McKercher, B. & du Cros, H. (2002). *Cultural Tourism – the partnership between Tourism and Cultural Heritage Management*. New York: Routledge.

Maio, G. (Redactor Principal). (1923). *Turismo Automobilista – As vantagens oferecidas pela Vaccum Oil Company*. Revista de Turismo, nº 137. Lisboa: Publicação Mensal de Turismo, Propaganda, Viagens, Navegação, Arte e Cultura. pp. 474-475. http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/RevistadeTurismo/1923/N137/N137_master/RevistadeTurismoVol8N137.pdf

Maré, F. L. (2011) *História das Infra-Estruturas Rodoviárias*. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil-especialização em Vias de Comunicação. Porto: Faculdade de Engenharia-Universidade do Porto. <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/61562/1/000148960.pdf>

Martinho, A. M. M. (2006). *A criação do Ensino Industrial em Portugal*. Revista MÁTHESIS, nº 15. Viseu: Universidade Católica Portuguesa. pp. 53-81. https://digitalis-dsp.uc.pt/bitstream/10316.2/23570/3/Mathesis15_artigo4.pdf?ln=pt-pt (25.7.2020)

Martins, G. O. (2020). À procura de um turismo português: Nota brevíssima. in AA.VV. (2020). *Turismo – História, património e Ideologia – Diálogos e Memórias* (Coord. Pires, A.P.; Cadavez, C.; Henriques, J. M.). Cascais: Câmara Municipal de Cascais. https://novaresearch.unl.pt/files/26603954/Turismo_hist_ria_patrim_nio_e_ideologia.pdf , pp.11-15.

Martins, P. A. G. (2011). *Contributos para uma História do Ir à Praia em Portugal*. Dissertação de mestrado em História Contemporânea. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas-Universidade Nova de Lisboa. <https://run.unl.pt/handle/10362/7093>

Matos, A. C.; Santos, M. L. F.N. (2004). *Os Guias de Turismo e a emergência do Turismo contemporâneo em Portugal (dos finais de século XIX às primeiras décadas do século XX)*. Geo Crítica - Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Vol. VIII, núm. 167, pp. s/ind. Barcelona: Universidad de Barcelona. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-167.htm>

Mendes, J. A. (1980). *Sobre as relações entre a indústria portuguesa e a estrangeira no século XIX*. Lisboa: Revista Análise Social, Vol. XVI (61-62), pp. 31-52. <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223993561K8mHN9oe1Ai93FX6.pdf>

Mendes, J. A. (1998). *As Exposições como “Festas da Civilização”: Portugal nas exposições internacionais (sécs. XIX-XX)*. Revista Gestão e Desenvolvimento, nº7, pp.249-273. <https://doi.org/10.7559/gestaoedesenvolvimento.1998.647>

Ministério do Planeamento (2021). *PRR – Recuperar Portugal, Construindo o Futuro*. <https://recuperarportugal.gov.pt/wp-content/uploads/2021/10/PRR.pdf>

Mónico, R. (2005). O regicídio na Imprensa Suíça in *Territórios do Jornalismo*. Caleidoscópio – Revista de Comunicação e Cultura. Escola de Comunicação, Arquitetura. Artes e Tecnologias da Informação. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. pp-253-263. <https://revistas.ulusofona.pt/index.php/caleidoscopio/article/view/2266>

Murphy, J. (1998). *Viagens em Portugal*. Lisboa: Livros Horizonte, Lda.

Nunes, J. P. A. (2007). 1926-1974. in *História de Portugal em datas*. (Coord. Rodrigues, A. S.). Lisboa: Temas e Debates. pp. 414-523. https://www.academia.edu/3670269/Historia_de_portugal_em_datas

Nunes, J. P. A. (2013). Da “Crise de 1929” à “Crise de 2008”: reflexão historiográfica em torno do conceito de “Estado-Providência”. Coimbra: Revista de Estudos do Século XX, nº13, <https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/46457/1/Crise%20de%201929.pdf>

Oliveira e Sousa, M. L. C. C. (2013). *A mobilidade automóvel em Portugal. A construção do sistema socio-técnico, 1920-1950*. Tese de Doutoramento em História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia – Universidade Nova de Lisboa, e História Cultural – Université Sorbonne Nouvelle, Paris 3. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. https://run.unl.pt/bitstream/10362/11322/1/Sousa_2013.pdf

OMT - Organización Mundial del Turismo, (1995). *Concepts, Definitions and Clasifications for Tourism Statistics: a Technical Manual*, Madrid.

OMT - Organização Mundial do Turismo. (1999). *O Código Mundial de Ética do Turismo*. Santiago do Chile: OMT. <https://ethics.unwto.org/sites/all/files/docpdf/portugal.pdf> (14.12.2018)

Palma, M. (2021) *Textos y contextos sobre cirugía en Portugal y América portuguesa en siglo XVIII*. Revista de Historia Moderna., pp.335-361. <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica>

Paulino, M. C. (2013). *Uma torre delicada: Lisboa e arredores em notas de viajantes ca. 1750-1850*. CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória»- Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto: Edições Afrontamento, Lda.

Peixinho, A. T.; Dias, L. A. C. (2018). *O intelectual, o artista e as massas na cultura portuguesa finissecular - The intellectual, the artist and the masses in Portuguese culture at the end of the century*”. Estudos do Século XX. nº 18. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. https://digitalis-dsp.uc.pt/bitstream/10316.2/44858/1/O_intelectual%2C_o_artista_e_as_massas.pdf

Pevsner, N. (1975). *Os Pioneiros do Design Moderno*. Lisboa: Editora Ulisseia.

Pessoa, F. (2006). *Lisboa: o que o Turista deve ver*. (edição sob o original de 1925 e edição bilingue). Lisboa: Livros Horizonte

Pedro, S. M. A. E. F. T. (2008). *O Género Diplomático 'Notícia' na Documentação Medieval Portuguesa*. Lisboa: Universidade de Lisboa- Faculdade de Letras. https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/557/1/16572_SUSANA_PEDRO-DOCTORAMENTO_2008.pdf.

Pérez, X. P. (2009). *Turismo Cultural - Uma visão antropológica*. PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. IV. Serie- número 2. Tenerife: Colección PASOS edita. <https://www.pasosonline.org/Publicados/pasosoedita/PSEdita2.pdf> (9.9.2021)

Pine, B. J. & Gilmore, H. J. (1999). *The Experience Economy: Work is Theatre & Every Business a Stage*. Boston, MA: Harvard Business School Press

Pine, B. J. & Gilmore, J. H. (2011). *The experience economy (updated edition)*. Harvard: Harvard Business Review Press.

Pinheiro, F. (2009). *História da Imprensa Periódica Desportiva Portuguesa (1875-2000)*. Dissertação de Doutoramento em História. Universidade de Évora. <https://dspace.uevora.pt/rdbc/bitstream/10174/12226/1/Francisco%20Pinheiro%20-%20Tese%20doutoramento%20-%20170%20317.pdf>

Pinheiro, F. C. F. (2014). *Património e Pousadas - Uma intervenção arquitetónica no Santuário de Nossa Senhora do Cabo*. Dissertação de mestrado em Arquitetura. Covilhã: Faculdade de Engenharia - Universidade da Beira Interior. https://ubibliorum.ubi.pt/bitstream/10400.6/5229/1/3507_7103.pdf (12.8.2021)

Porter, M. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. Harvard Business Review. <https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations> (05.07.2020)

Porter, M. E. (1998). *Clusters and the new economics of competition*. Watertown-Massachusetts: Harvard Business Review, vol. 76, pp.77-90.

Prestes, M. E. B.; Oliveira, P.; Jensen, G. M. (2009). *As origens da classificação de plantas de Carl von Linné no ensino de biologia*. Revista Filosofia e História da Biologia, vol.4, pp.101-137. <https://www.abfhib.org/FHB/FHB-04/FHB-v04-04-Maria-Elice-Prestes-et-al.pdf>

Quinteiro, S.; Baleiro, R. (2017). *Estudos em literatura e turismo: Conceitos fundamentais*. Lisboa: Universidade de Lisboa. Faculdade de Letras. Centro de Estudos Comparatistas. http://www.esght.ualg.pt/littour/images/LIVRO_Estudos_Literatura_Turismo_2017.pdf (22.6.2020)

Ramos, D.; Costa, C. (2017). *Turismo: tendências de evolução*. PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP, v. 10, n. 1, p. 21-33. DOI: <http://dx.doi.org/10.18468/pracs.2017v10n1>, p21-33

Reisinger, Y. (2009). *International tourism, cultures, and behaviour*. Oxford: Butterworth-Heinemann.

Revista Militar. (1915). *Crónica Militar*. N.º 2 Fevereiro de 1916 Ano LXVII. Lisboa: Coelho da Cunha Brito & C.ª, pp. 111-121. http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/RevistaMilitar/1915/N02/N02_master/RevistaMilitarN02_Fev1915.PDF

Revista Ilustração. (1928). *Anúncio. Publicação Quinzenal, Ano 3º, número 50 de 16 de janeiro*. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade & Aillaud Ltdª, p. 44. http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ilustracao/1928/N50/N50_master/N50.pdf

Revista Ilustração. (1929). *Anúncio. Publicação Quinzenal, Ano 4º, número 68 de 16 de março*. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade & Aillaud Ltdª, p. 7. http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ilustracao/1929/N78/N78_master/N78.pdf

Richards, G. (2011). *Creativity and Tourism: The State of the Art*. http://www.forum-avignon.org/sites/default/files/editeur/ECCE_report.pdf (10.07.2020).

Richards, G. (2018). *Cultural tourism: A review of recent research and trends*. Journal of Hospitality and Tourism Management, n. 36, p. 12-21.

Rioux, J-P. (1996). *A Revolução Industrial*. Lisboa: Publicações Dom Quixote

Rodrigues, A. S. (Coord.). (1994). *História de Portugal em Datas*. Lisboa: Círculo de Leitores

Rodrigues, J. C. B. (2012). *A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)*. Lisboa: Dissertação para obtenção do Grau de Doutor em História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia. Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Nova de Lisboa. https://run.unl.pt/bitstream/10362/9676/1/Rodrigues_2012.pdf

Rodrigues, M. G. (2013) *A participação portuguesa nas Exposições Universais na perspetiva do Design de Equipamento*. Dissertação de Mestrado em Design de Equipamento-Especialização em Estudo de Design. Lisboa: Universidade de Lisboa – Faculdade de Belas Artes. https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/15343/2/ULFBA_TES%20752.pdf

Rosas, F. (1986). *O Estado Novo nos anos trinta (1928-1938)*. Lisboa, Editorial Estampa.

Rosas, F. (2001) *O salazarismo e o homem novo: ensaio sobre o Estado Novo e a questão do totalitarismo*. Revista Análise Social, vol. XXXV (157), pp. 1031-1054. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais- Universidade de Lisboa. <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1218725377D6jFO4wy10i67NG6.pdf>

Sá, V. A. L. (2020). *Guias de turismo: perspetivas sobre Portugal entre os séculos XIX e XX*. Tese de Doutoramento em Turismo. Aveiro: Universidade de Aveiro. https://ria.ua.pt/bitstream/10773/31184/1/Documento_V%C3%ADtor_S%C3%A1.pdf

Salgado, J. R. T. (2016). *Itinerários de Turismo Solidário: o caso do Bairro da Mouraria*. Dissertação de Mestrado em Gestão Estratégica de Destinos Turísticos – Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril: Estoril. https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/18262/1/2016.04.004_.pdf

Salvador, R.; Marques, B. P. (2003). *Geopolítica do Petróleo: de Estrabão à(s) guerra(s) do Iraque*. Revista da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, nº16, Lisboa: Edições Colibri, pp.191-200

Santana, F. (1988). *António Julião da Costa - O homem que introduziu a máquina a vapor em Portugal e no Brasil*. Revista História, Ano X, Nº 104, Lisboa: Publicações Projornal, Lda., pp.62-69

Santos, J. M. F. (2017). *Património e Turismo – O Poder da Narrativa*. Lisboa: Edições Colibri

Santos, M. D. (2017). *A Evolução do Alojamento nos Primórdios do Turismo em Portugal: Discursos e Realizações (1800-1906) - Evolution of Lodging in Early Portuguese Tourism: Discourses and Achievements (1800-1906)*. Revista Rosa dos Ventos – Turismo e Hospitalidade, 9(IV), pp.506-520. <http://www.spell.org.br/periodicos/ver/66/rosa-dos-ventos---turismo-e-hospitalidade>

Saramago, J. (1985). *Viagem a Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, Lda e Editorial Caminho SARL.

Schedel, M. S. F. (2010). *Guerra na Europa e Interesses de Portugal – As Colónias e o Comércio Ultramarino: A Acção Política e Diplomática de D. João de Melo e Castro, V. Conde das Galveias (1792 -18114)*. Lisboa: Universidade de Lisboa-Faculdade de Letras. https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/3396/1/ulfl081931_tm.pdf

Serra, J. B. (2010). O Guia de Portugal de Raul Proença: O que os Portugueses devem Saber sobre Portugal. in *Viajar-Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*. Lisboa: Turismo de Portugal I.P. pp.125-127.

Serén, M. C. (2008). *A representação de Si: o retrato da Fotografia Beleza*, in Espólio Fotográfico Português, Porto: CEPESE. pp.65-93. <https://www.cepese.pt/portugal/pt/publicacoes/obras/espolio-fotografico-portugues/ler-em-pdf/@@download/file/Esp%C3%B3lio%20Fotogr%C3%A1fico%20Portugu%C3%AAs.pdf> (8.9.2021)

Silva, A. (1940). *O Petróleo*. Lisboa: Edição de Autor. Iniciação – Cadernos de Informação Cultural, 3ª Série (1940-1947).

Silva, A. (1944). *Motores de Explosão*. Lisboa: Edição de Autor. Iniciação – Cadernos de Informação Cultural, 3ª Série (1940-1947).

Simões, J.M.; Ferreira, C.C. (2009). *Turismo de nicho: motivações, produtos/territórios*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos. Universidade de Lisboa.

Simmons, A. (2009). *The Story Factor: Inspiration, Influence, and Persuasion through the Art of Storytelling*. Londres: Basic Books.

Sousa, A. F. (1987). *O aparecimento do Ensino Técnico-Profissional em Leiria*, Revista História, Ano IX, Nº 101, Lisboa: Publicações Projornal, Lda., pp.44-55

Sousa, F. (2008). Introdução, in *Espólio Fotográfico Português*. Porto: CEPSE. pp.15-22. <https://www.cepese.pt/portal/pt/publicacoes/obras/espolio-fotografico-portugues/ler-em-pdf/@@download/file/Esp%C3%B3lio%20Fotogr%C3%A1fico%20Portugu%C3%AAs.pdf> (8.9.2021)

Sousa, F. (Coord.) (2008). *Espólio Fotográfico Português*, Porto: CEPSE. <https://www.cepese.pt/portal/pt/publicacoes/obras/espolio-fotografico-portugues/ler-em-pdf/@@download/file/Esp%C3%B3lio%20Fotogr%C3%A1fico%20Portugu%C3%AAs.pdf> (8.9.2021)

Sousa, J. P. (2008). *Uma história breve do jornalismo no Ocidente*. Porto: Edições Universidade Fernando Pessoa. <http://www.bocc.ubi.pt/pag/sousa-jorge-pedro-uma-historia-breve-do-jornalismo-no-ocidente.pdf>

Souza, U. A. (2016). *Entre Teoria e Prática: Por uma reflexão sobre o que e como os Estudantes de graduação compreendem os processos revolucionários ocorridos na Inglaterra do século XVII*. Rio Grande: Universidade Federal do Rio Grande – FURG. <https://repositorio.furg.br/bitstream/handle/1/6481/dissertao%20uirys%20alves%20de%20souza.pdf?sequence=1>

Sulz, A. R.; Teodoro, A. (2014). *Evolução do Desenho Técnico e a divisão do trabalho industrial: entre o centro e a periferia mundial*. Lisboa: Revista Lusófona de Educação, nº 27, pp. 93-109. <http://www.scielo.mec.pt/pdf/rle/n27/n27a07.pdf> (21.7.2020)

Sundbo, J., & Darmer, P. (2008). *Creating Experiences in The Experience Economy*. Northampton: Edward Elgar.

Tavares, B. R. (2013) *O Ambiente e as Políticas Ambientais em Portugal: contributos para uma abordagem histórica*. Dissertação de Mestrado. Lisboa: Dissertação de Mestrado em Cidadania Ambiental e Participação. Universidade Aberta. <https://repositorioaberto.uab.pt/bitstream/10400.2/2757/1/O%20Ambiente%20e%20as%20Pol%C3%ADticas%20Ambientais%20em%20Portugal.pdf> (12.7.2020)

Taveira, A. A. M. (1923). *Manual do Condutor de Automóveis*. Biblioteca de Instrução Profissional. Lisboa: Livrarias Aillaud e Bertrand

Teixeira, M. D. M. (2012). *Mundanismo, Transgressão e Boémia em Lisboa dos anos 20 – O Clube Noturno como Paradigma*. Monografia - Departamento de História. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. <http://www.cpihts.com/PDF09/Manuel%20Moura.pdf>

Tilden, F. (2008). *Interpreting Our Heritage, 3rd Ed.* The University of North Carolina Press. https://is.muni.cz/el/1421/podzim2017/MUI_338/Interpreting_Our_Heritage_Chapel_Hill_Books_.pdf. (12.06.2019)

Torgal, L.F. (2007). 1808-1890. In *História de Portugal em datas*. (Coord. Rodrigues, A. S.). Lisboa: Temas e Debates. pp. 258-315. https://www.academia.edu/3670269/Historia_de_portugal_em_datas

UN – United Nations. (2020). *The Sustainable Development Agenda*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda/> (14.04.2021)

UNWTO; IPSOS. (2019). *Global survey on the perception of residents towards city tourism: impact and measures*. Madrid: UNWTO. DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284421107> (12.6.2020)

Urry, J. (1995). *Consuming places*. London and New York: Routledge.

Vaz, C. (2009). *Boémia nocturna e sociabilidade artística – cabarés em Lisboa nos «loucos anos vinte»*. Revista Estudos do Século XX, nº 9, pp. 137-151. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. <https://digitalis-dsp.uc.pt/bitstream/10316.2/36540/1/Boemia%20nocturna%20e%20sociabilidade%20artistica.pdf?ln=pt-pt>

Vidal, F; Aurindo, M. J. (2010). Turismo e Identidade Nacional; Uma Nova Imagem para Portugal. in *Viajar-Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*. Lisboa: Turismo de Portugal I.P. pp.118-124.

Vitorino, F. M. (2007). 1890-1926. in *História de Portugal em datas*. (Coord. Rodrigues, A. S.). Lisboa: Temas e Debates. pp. 315-414. https://www.academia.edu/3670269/Historia_de_portugal_em_datas

Zulian, T. (2015). *Le Corbousier e a cidade moderna: por uma arquitetura sobre as águas*. Dissertação de mestrado em Arquitetura. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

ANEXO

Cronologia automóvel

(Da criação do conceito de Grand Tour ao ano de Colapso da Bolsa de Nova Iorque – 1670/1929)

Nota: esta cronologia foi organizada em função de citações provenientes da revisão de literatura e da perceção e seleção baseadas no estado da arte da prática de turismo motivada pelo uso do automóvel na sociedade, em geral e na sociedade portuguesa, em particular. Os dados foram tratados também em função de outros acontecimentos contemporâneos relacionados, direta ou indiretamente, com o automóvel.

Século XVII

1670

1670 a – “Grand Tour”

Este tipo de viagem, que, como referimos, ficou conhecido como Grand Tour (expressão cunhada por Richard Lassels, em Voyage of Italy, 1670), torna-se cada vez mais frequente (em muito devido ao advento das viagens de comboio), não obstante estar restringido ao universo da aristocracia. Este período fica assim marcado pelo surgimento do comboio e do barco a vapor, que propicia o aumento do número de viagens de turismo, já que vem permitir viajar mais confortavelmente e percorrer maiores distâncias de forma mais célere. Quinteiro & Baleiro (2017:17)

1670 b – “Publicação em Paris, sobre o pai do rei D. Afonso Henriques”

É publicado em Paris o “Nascimento e Genealogia do Conde D. Henrique, Pai de D. Afonso I, Rei de Portugal”, de Duarte Ribeiro de Macedo. Serrão (1986:137)

1671

1671 – “Riquezas minerais do Brasil”

O governador do Brasil incita Fernão Dias Pais a ir em busca de esmeraldas e prata. Serrão (1986:137)b

1672

1672 – “Automóvel-Brinquedo”

Ferdinand Verbiest, um membro de uma missão jesuíta na China, nunca poderia sonhar com o papel dos automóveis na nossa sociedade moderna quando construiu o primeiro veículo movido a vapor como um brinquedo para o imperador chinês, por volta de 1672. Por Jornalista, João Palma - 30.08.2014 - http://fugas.publico.pt/Motores/338282_historias-sobre-rodas-uma-breve-historia-do-automovel?pagina=-1

1673

1673 – “Colonização do Brasil”

Chegam ao Pará os primeiros açorianos recrutados para a «colonização por casais» do Brasil. Serrão (1986:137)

1674

1674 – “Expansão Marítima e Descobrimentos”

É publicado o “Regimento para os Armazéns da Guiné e Índias e Armadas.” Serrão (1986:137)

1675

1675 a - “Culto das Artes em Portugal”

É publicada a obra “Sobre a Introdução das Artes”, de Duarte Ribeiro de Macedo. Serrão (1986:137)

1675-80 b - “Manufaturas nacionais”

Intensificação de investimentos industriais manufactureiros. Serrão (1986:138)

1676

1676 – “Igreja no Brasil”

Criação do primeiro bispado no Rio de Janeiro. Serrão (1986:138)

1677

1677 – “Indústria em Portugal”

Decreto sobre a plantação de amoreiras. Pragmática protectora da indústria nacional. Serrão (1986:138)

1678

1678 – “Mão-de-obra especializada importada por Portugal”

D. Luís de Meneses manda vir de Itália numerosos artífices para aperfeiçoarem entre nós o fabrico da seda. Serrão (1986:138)

1679

1679 – “Decreto administrativo inovador “

Decreto criando juntas de juriconsultos para a reforma das “Ordenações”. Serrão (1986:138)

1680

1680 – “Comércio com Inglaterra”

Incremento da exportação de vinho do Porto para Inglaterra. Serrão (1986:139)

1681

1681 – “A História como contributo da crítica diplomática científica”

O Pe Daniel van Papenbroeck (1628-1714) publicou, em 1675, na introdução ao tomo II dos *Acta sanctorum: Aprilis* da Societé des Bollandistes, o texto *Propylaeum antiquarium circa veri et falsi discrimen in vetustis membranis*, no qual afirmava ser falsa a maioria dos diplomas dos reis merovíngios; em resposta, o monge beneditino D. Jean Mabillon (1632-1707) publicou, em 1681, a obra *De re diplomatica libri VI*. Pedro, (2008:17)

1682

1682 – “Companhia para tráfico de escravos”

Fundação da Companhia Negreira do Pará e Maranhão. Serrão (1986:139)

1683

1683 – “Mudança de reinado em Portugal”

Morre D. Afonso VI, em Sintra. Início do reinado de D. Pedro II. Serrão (1986:139)

1684

1684 – “Colonialismo português na Índia”

A cidade de Goa é abandonada, ordenando-se a edificação duma nova capital em Mormugão. Serrão (1986:139)

1685

1685 – “Crise no escoamento do vinho nacional”

Crise na exportação do vinho. Serrão (1986:139)

1686

1686 – “Pragmática régia”

Pragmática que proíbe o uso de panos estrangeiros. Serrão (1986:139)

1687

1687 – “Papel moeda em Portugal”

Primeira experiência portuguesa de papel-moeda”. Serrão (1986:140)

1688

1688 – “Revolução Gloriosa em Inglaterra”

(...) a revolução inglesa de 1640-1688 foi um momento em que os cidadãos começaram a criticar o governo, ou seja, foi um período na história da humanidade em que questões que já

eram naturalizadas pelos indivíduos passaram a ser criticadas, entre elas, o poder indiscutível do rei e o status quo. Souza (2016:96)

1689

1689 – “Possessões perdidas em África”

Larache é retomada pelos Marroquinos. Serrão (1986:140)

1690

1690 – “Tráfico negreiro”

Estabelece-se a Companhia de Cacheu e Cabo Verde, com sede na ilha do Príncipe e cujo objectivo é fornecer escravos às Índias Espanholas. Serrão (1986:140)

1691

1691 – “Título de General da Guerra da Aclamação, criado por D. Pedro II, de Portugal”

Título criado por D. Pedro II por carta de 10 de Dezembro de 1691, a favor de Diniz de Melo e Castro, veja-se, Domingos de Araújo Afonso, Rui Dique Travassos Valdez, José de Sousa Machado, Livro de Oiro da Nobreza: Apostilas à Resenha das Famílias Titulares do Reino de Portugal, Lisboa, 1988. Schedel (2010:12)

1692

1692 – “Matemática na universidade”

O quadro das disciplinas da Universidade de Évora é enriquecido com uma cátedra de Ciências Matemáticas. Serrão (1986:140)

1693

1693 – “Bicicleta”

Desde a invenção da primeira máquina velocípede, construída em 1693 por Ozanam, até ao século XIX, as bicicletas conheceram sucessivos melhoramentos tecnológicos. Matos & Santos (2004:9)

1694

1694 – “Classificação botânica pioneira”

Em 1694, Tournefort publicou Elementos de botânica (Éléments de botaniques), publicado em latim seis anos mais tarde, com um sistema formado por 700 gêneros de plantas cujos nomes foram amplamente adotados pelos naturalistas da época, inclusive Lineu, de modo que boa parte dos nomes de gênero adotados até hoje, remonta a Tournefort. Entre os que adotavam o cálice da flor como fundamento de seus agrupamentos, Lineu inclui a sua própria iniciativa de inventariar as diferentes formas de cálices, além do naturalista francês Pierre Magnol (1632-1715) que estabeleceu o grupo taxonômico das famílias de plantas. Prestes, Oliveira e Jensen (2009:112)

1695

1695 – “Regimento sanitário para o porto de Belém-Lisboa”

São muito recuadas as informações sobre a realização do controlo sanitário dos barcos entre a Trafaria e Belém, embora só tivessem sido construídas estruturas fixas em 1492, regulamentadas em 1514.⁵ A partir de 1565, iniciou-se a expansão do complexo sanitário e portuário, que passou a contar com o Lazareto, na Trafaria (em funções até 1816, quando foi transferido para a Caparica), Torre de Belém, porto de Belém e sua extensão em Paço d'Arcos. Só nos finais do século seguinte, em 1695, surgiria o primeiro Regimento para o porto de Belem. Abreu (2018:94)

1696

1696 – “Conferências eruditas em tempo de cultura barroca em Portugal”

(...) as Conferências Discretas e Eruditas, iniciadas também sob a protecção do 4.º conde de Ericeira, em 1696. Nelas, “as matérias que [...] se deviam tratar, seriam absolutamente científicas, isto é, questões filosóficas, problemas matemáticos, exposição crítica dos melhores autores” (Caetano do Bem, 1792, p. 304). Embora discretos no nome, estes saraus eruditos, continuados, mais tarde, na Academia Portuguesa – as Conferências são interrompidas durante a guerra de Sucessão – comportavam, de facto, uma notória “indiscrição de atitudes e valores” (Dias, 1952, p. 308). Araújo (2003:26-27)

1697

1697 – “Nobres portugueses em viagem na Europa”

D. Luís da Cunha parte para Londres como enviado extraordinário. Descoberta do ouro no Brasil. Serrão (1986:140)

1698

1698 – “Liberdade dos Escritores portugueses e a religião”

Cunha Brochado, em contacto com o meio parisiense, já no ano de 1698, proclamava, em nome da “utilidade da crítica”, que “a liberdade dos escritores não deve restringir-se em matérias que não são de fé” (Brochado, 1944, p. 3). Porém, o problema da “liberdade dos escritores” logo se revelou motivo de discórdia. Contra os seus supostos perigos se opôs, com firmeza, a Companhia de Jesus, cuja acção no campo do ensino continuava a ser preponderante. Araújo (2003:31-32)

1699

1699 – “Nascimento do futuro Marquês de Pombal”

Nascimento de Sebastião José de Carvalho e Melo, ulterior Marquês de Pombal. Serrão (1986:141)

Século XVIII

1700

1700 a – “Tecnologia nas minas e transição para o transporte ferroviário”

Cerca de 1700, muitos carris (de madeira) tinham sido assentados em minas de carvão, sendo o carvão normalmente transportado em vagões puxados por cavalos. Andersen (1969:36)

1700 b – “Grand Tour em Inglaterra”

Littre dirá que el turista es aquél que viaja por curiosidad y ociosidad. El fenómeno tiene su germen en la modernidad del siglo XVI, con la anticipación de Montaigne. El Tour, que comenzó en Inglaterra hacia 1700, es el ancestro epónimo. Para ser un «gentleman» los jóvenes aristócratas partían durante uno o dos años a recorrer toda Europa occidental, teniendo a Roma como destino último. El distinguirse era el móvil esencial del Tour, más que el valor pedagógico atribuido a los viajes. Boyer (2002:14)

1700 c – “Fase embrionária do Turismo nacional”

De acordo com Brito (2003), a fase embrionária do turismo em Portugal terá tido início no período de cento e cinquenta anos que medeia entre o início do século XVIII e o final da primeira metade do século XIX. Assim, e de acordo com o mesmo autor, entre 1700 e 1850, irá desenvolver-se em Portugal o embrião do conjunto de atividades humanas englobadas no turismo. Sá (2021:54)

1700 d – “Ouro do Brasil”

São, pela primeira vez enviados às minas (Brasil) provedores que deveriam receber os quintos. Serrão (1986:141)

1701

1701 - “Sociedade ibérica e governo interno em Portugal”

Aliança entre D. Pedro II e Filipe V de Espanha. Decreto sobre a mendicidade. Serrão (1986:141)

1702

1702 - “Guerra em Espanha e legislação nacional”

Início da Guerra da Sucessão de Espanha. Lei anti-sumptuária. Serrão (1986:141)

1703

1703 - “Conflito ibérico”

Portugal toma parte na Guerra da Sucessão de Espanha. Serrão (1986:141)

1704

1704 - “Tratado comercial”

Tratado de Methwen sobre as relações comerciais entre Portugal e Inglaterra. Serrão (1986:141)

1705

1705 - “Prática cirúrgica em Portugal”

Editada a (...) a obra *“Luz Verdadeira, e recopilado exame de toda a Cirurgia”, de 1705, redigida pelo cirurgião António Ferreira (1626-1679).* Palma (2021:336)

1706

1706 - “Mudança de reinado e edição de Mapa de Portugal”

Morte de D. Pedro II. Início do reinado de D. João V. É publicada a “Descripçam Topografica do Famoso Reyno de Portugal”, do P.º Carvalho da Costa. Serrão (1986:142)

1707

1707 - “Publicação sobre o destino Portugal”

Ainda no século XVII surgem obras especializadas dirigidas aos viajantes, mas é no século XVIII que se desenvolve a publicação de guias de viagens a realizar em que se dão indicações concretas e úteis sobre os espaços a visitar, como é o caso do Guide du Voyageur par Angleterre et Hollande (Paris, 1786), surgindo mesmo colecções de bolso em que se indicavam os momumentos mais representativos ou pitorescos de cada localidade, como foi o caso da colecção francesa Delices de..., na qual em 1707 se publicou a obra Delices de l’Espagne et du Portugal [43]. Matos & Santos (2004:12)

1708

1708 - “Tecnologia mineira na Europa”

Em 1708 um folheto intitulado “The Compleat Collier” chamou a atenção para a necessidade urgente de criar bombas mais eficientes para as minas de carvão de Tyneside. Andersen (1969:31)

1709

1709 a - “Agricultura e inovação colonial portuguesa”

É introduzida a cultura do café, na ilha de São Nicolau. Serrão (1986:142)

1710

1710 - “Urbanismo na cidade do Porto”

A cidade do Porto é dividida em 3 bairros: Santa Catarina, Santo Ovídio e Cedofeita. Serrão (1986:142)

1711

1711 - “Emigração e administração para o Brasil”

Decreto real destinado a sustar a emigração para o Brasil. Carta régia elevando a vila de São paulo a cidade. Serrão (1986:143)

1712

1712 a - “Bomba a vapor de Newcomen”

A bomba a vapor de Newcomen foi primeiramente instalada na estrada Wolverhampton -Walsall, em 1712, e do Staffordshire espalhou-se para outras partes da Grã-Bretanha e para o continente europeu. Andersen (1969:31)

1712 b - “Artes e ofícios e marinharia portuguesa”

É publicada a “Arte de Navegar”, de Manuel Pimentel. Serrão (1986:143)

1713

1713 - “Tratado político e comercial”

Tratado de Utreque. Serrão (1986:143)

1714

1714 - “Crise económica e informação comercial sistemática”

Crise comercial ligada à economia brasileira. Começam a publicar-se folhas impressas, semanais, dos navios que entram e saem de Lisboa e de Setúbal. Serrão (1986:143)

1715

1715 - “Gazeta de Lisboa órgão de comunicação social”

Aparece a Gazeta de Lisboa. Serrão (1986:143)

1716

1716 - “Convento de Mafra”

Início da construção do Mosteiro de Mafra. Serrão (1986:144)

1717

1717 - “Academia em Portugal”

O 4º conde da Ericeira funda a Academia Portuguesa. Serrão (1986:144)

1718

1718 - “Publicação portuguesa”

É publicada em Lisboa a “Nova Arte de Conceitos”, de Francisco Leitão Ferreira. Serrão (1986:144)

1719

1719 - “Engenheiro do Reino”

Manuel de Azevedo Fortes é investido no cargo de engenheiro-mor do Reino. Serrão (1986:144)

1720

1720 - “Nova Academia em Portugal e desenvolvimento da Engenharia”

Fundação da Academia Real da História. É publicada a “Representação Que Devem Ter os Engenheiros”, de Azevedo Fortes. Serrão (1986:144)

1721

1721 - “Publicações em Portugal”

São publicados os “Discursos Políticos e Obras Métricas”, de Duarte Ribeiro de Macedo. Serrão (1986:144)

1722

1722 - “Comércio do tabaco, academia e publicações”

É concedido o monopólio do tabaco ao comerciante alemão Paulo Klotz. Criação de uma academia médica. É publicado em Lisboa o “Tratado sobre o Modo mais Fácil e mais Correcto de Fazer as Cartas Geográficas”, de Manuel de Azevedo Fortes. Serrão (1986:145)

1723

1723 - “Crise sanitária em Lisboa”

Febre-amarela em Lisboa. Serrão (1986:145)

1724

1724 - “Fundação de uma companhia”

Fundação da Companhia da Ilha do Corisco. (O objetivo era o de fornecer escravos para o Brasil) Serrão (1986:145)

1725

1725 - “Relações entre nações e artes em Portugal”

Corte de relações entre Portugal e França. Data da actual fachada do Mosteiro de Alcobaça, Nicolau Nasoni começa as pinturas da capela-mor da Sé do Porto. Serrão (1986:145)

1726

1726 - “Inquisição em Portugal e exploração do ouro no Brasil”

Ribeiro Sanches sai de Portugal, perseguido pela Inquisição. Arraial da Barra, primeiro a ser estabelecido nas terras de Goiás (Brasil), para exploração do ouro. Serrão (1986:145)

1727

1727 - “Café”

O café é introduzido no Brasil. Serrão (1986:145)

1728

1728 - “Portugal e a Santa Sé e desenvolvimento da Engenharia portuguesa”

D. João V corta relações com a Santa Sé. É publicado “O Engenheiro Português”, de Manuel de Azevedo Fortes. Serrão (1986:146)

1729

1729 - “Casamento real e Diamantes”

Casamento do príncipe herdeiro D. José com D. Mariana Vitória de Bourbon. São descobertos diamantes na região do Cerro do Frio (Brasil). Serrão (1986:146)

1730

1730 - “Relações entre Portugal e França”

São reatadas as relações entre a França e o nosso país. Serrão (1986:146)

1731

1731 - “Obras públicas e Artes”

Principia a construção do Aqueduto das Águas Livres. Introdução da ópera italiana. Nicolau Nasoni apresenta o primeiro projecto para a Igreja dos Clérigos e neste mesmo ano se lança a primeira pedra. Serrão (1986:146)

1732

1732 - “Portugal e a Santa Sé, Diamantes no Brasil e Demografia no reino europeu”

Sanada o conflito com a Santa Sé. Encontram-se diamantes na Baía (Brasil). A população portuguesa é de cerca de 2 143 000 habitantes. Serrão (1986:146)

1733

1733 - “Artes operáticas”

É cantada a primeira ópera portuguesa em estilo italiano. Serrão (1986:147)

1734

1734 - “Guerra com Espanha e Ouro do Brasil”

Estado de guerra com a Espanha. Descoberta de jazidas de ouro em Mato Grosso (Brasil) Serrão (1986:147)

1735

1735 - “Convento de Mafra”

Conclusão do Convento de Mafra. Serrão (1986:147)

1736

1736 - “Reorganização administrativa do Reino”

D. João V reorganiza as três secretarias de estado: Secretaria de Estado dos Negócios Interiores do Reino; Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra; Secretaria de Estado da Marinha e dos Domínios Ultramarinos. Serrão (1986:148)

1737

1737 - “Paz e publicação científica”

Paz entre Portugal e Espanha. É publicada a “Teórica Verdadeira das Marés”, de Jacob de Castro Sarmento. Serrão (1986:148)

1738

1738 - “Lotaria nacional”

A Misericórdia de Lisboa cria a lotaria. Serrão (1986:148)

1739

1739 - “Tratamento de etiqueta e auto de fé”

Lei de D. João V sobre o tratamento de “excelência”. António José da Silva, o “Juseu”, é queimado num auto de fé. Serrão (1986:148)

1740

1740 a – “Inícios do termalismo em Inglaterra-Bath”

Por otro lado, la temporada termal mundana nacida en Bath a principios del siglo XVIII alentó a otras localidades británicas. Hacia 1740 el modelo fue trasladado a las orillas del mar, con la creación de Brighton, localidad que, a su vez, encontró nuevas competidoras en otros lugares de baño igualmente ingleses. Tan fuerte era el «deseo de la orilla», según expresión de Alain Corbin, que los británicos se trasladaron al otro lado del mar del Norte en el litoral continental. Boyer (2002:19)

1740 b – “Produção de aço em cadinho”

Benjamin Huntsman, de Sheffield, deu um grande desenvolvimento à produção de aço em 1740, com a invenção de um método de produzir aço fundido em cadinho. Andersen (1969:30)

1741

1741 – “Literatura de Viagens”

El descubrimiento de los glaciares y la invención del Mont-Blanc fueron novedades esenciales. No temiendo ya a los montes horribles, los viajeros se sintieron atraídos por sus cimas. Esta transformación, que debemos datada entre 1741 Y 1787, debe mucho a los ingleses, pero también a los suizos de Ginebra y de Zurich. Boyer (2002:20)

1742

1742 - “Mapa de Portugal”

É publicado o “Mapa de Portugal Antigo e Moderno”, de João Bautista de Castro. Serrão (1986:149)

1743

1743 - “Reorganização na Corte”

Alexandre de Gusmão é conselheiro do Conselho Ultramarino. Serrão (1986:149)

1744

1744 - “Publicação”

É publicada a “Lógica Racional, Aritmética e Geométrica”, de Manuel de Azevedo Fortes. Serrão (1986:149)

1745

1745 - “Artes em Portugal”

Altar-mor da Igreja de S. Domingos (Lisboa), da autoria de João Frederico Ludovice. Serrão (1986:149)

1746

1746 - “Educação”

É publicado em Lisboa o “novo Método de Gramática Latina”, de Manuel Monteiro. Serrão (1986:150)

1747

1747 - “Palácio de Queluz”

Início de construção do Palácio de Queluz. Serrão (1986:150)

1748

1748 - “Título régio”

O papa Bento XIV concede a D. João V o título de “fidelíssimo”. Serrão (1986:150)

1749

1749 a - “Rotas do Grand Tour em Portugal”

Portugal era, desde o período dos descobrimentos, destino habitual de toda uma casta de viajantes, especialmente mercadores e intermediários entre o comércio colonial e os mercados do norte da Europa. O seu interesse como destino de lazer aparece comprovado nas rotas do Grand Tour (Nugent, 1749) e confirmado por abundante literatura de viagens com destino a Portugal (Murphy, 1795). É certo que nessa literatura descortinamos poucos motivos de interesse, confrontados com edifícios arruinados, ruas sujas e hábitos que feriam a sensibilidade dos viajantes, como o arremesso de lixo para as ruas a partir das janelas (Nugent, 1749, p. 251). Santos (2017:510)

1749 b - “Primeiro periódico no Porto”

Publica-se o primeiro periódico portuense, o “Zodíaco Lusitano”. Serrão (1986:150)

1750

1750 a - “Guias de Viagem”

El Tour fue imitado en el continente por jóvenes aristócratas que, a partir de finales del siglo XVIII, comenzaron a hacer los mismos periplos educativos. El destino era Roma. Los descubrimientos fortuitos de Pompeya, después de 1750, reforzaron la corriente que, con las teorías de Winckelmann, llegó a constituir el neoclasicismo. Boyer (2002:18)

1750 b - “Tratado de Madrid”

Tratado de Madrid ou dos Limites (entre as possessões portuguesas e espanholas na América do Sul). Serrão (1986:150)

1751

1751 - “Pragmática”

Pragmática proibindo a importação de tecidos, carruagens ou móveis do estrangeiro, salvo se transportados em navios portugueses. Serrão (1986:151)

1752

1752 - “Indústria da seda”

Leis que concedem certos privilégios aos plantadores de amoreiras. Serrão (1986:151)

1753

1753 - “Artes da escultura”

Começa a tomar vulto a escola de escultura de Mafra. Serrão (1986:151)

1754

1754 - “Torre dos Clérigos no Porto”

Início da construção da Torre dos Clérigos, de Nicolau Nasoni. Serrão (1986:151)

1755

1755 - “Terramoto e reação da coroa portuguesa”

Terramoto de Lisboa. Criação da Junta do Comércio. Alvará que determina a reconstrução da Ribeira das Naus. Criação da Casa do Risco de Lisboa, que substitui a Aula do Paço da Ribeira. Serrão (1986:151)

1756

1756 - “Reorganização do Reino”

Estabelecimento de uma Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Criação da Companhia da Pesca da Baleia. Serrão (1986:152)

1757

1757 - “Motim no Porto”

Motim do Porto contra a criação da Companhia das Vinhas do Alto Douro. Criação da Companhia da Pesca da Baleia. Serrão (1986:152)

1758

1758 - “Tumultos em Portugal”

Atentado contra D. José I. Serrão (1986:152)

1759

1759 - “Decisões políticas no reinado de D. José I”

Expulsão da Companhia de Jesus. Extinção da Universidade de Évora. Início das reformas pombalinas de ensino. São publicadas as “Cartas sobre a Educação da Mocidade”, de Ribeiro Sanches. Serrão (1986:153)

1760

1760 a – “Revolução Industrial”

Con la revolución industrial (1760-1830), que nace en Inglaterra al introducir sistemáticamente la máquina en el proceso de producción, comienza la mecanización del trabajo, es decir el reemplazo del trabajo manual por el trabajo de la máquina, y se instaura un nuevo sistema de producción (la producción industrial) que rompe el esquema vigente. La característica más importante de ese nuevo esquema de producción es la separación de las tareas de concepción, de las de construcción (fabricación). Gay & Samar (2007:9)

1760 b – “Genuíno motor a vapor”

Em 1760 o mecânico James Watt, de Glasgow. Foi chamado para consertar um modelo de um motor Newcomen. Acrescentando-lhe um condensador e uma bomba de vapor, transformou o motor atmosférico num genuíno motor a vapor, onde a força era derivada do vapor e não da pressão do ar. Andersen (1969:31)

1760 c - “Erário régio e publicação lisboeta”

Criação do Erário Régio. Reaparece a “Gazeta de Lisboa”, redigida por Correia Garção. Serrão (1986:153)

1761

1761 - “Escravidão, Educação da Nobreza e estatuto da Mulher”

Abolição do tráfico da escravidão na metrópole: são «libertos e forros» os escravos que entrarem em Portugal. Fundação do Real Colégio dos Nobres. Serrão (1986:153)

1762

1762 - “Escola náutica e Medicina”

Criação da Real Escola Náutica no Porto. São publicadas no Porto as “Memórias Cronológicas e Críticas para a História da Cirurgia Moderna”, de Lima Bezerra. Serrão (1986:153)

1763

1763 - “Tratado político e Medicina”

Tratado de paz luso-espanhol. É publicado em Paris o “Método para Aprender a Estudar a Medicina” de Ribeiro Sanches. Serrão (1986:153)

1764

1764 - “Urbanismo e progresso industrial”

Criação do Terreiro Público para o abastecimento da população. Intensifica-se o fomento da indústria. Serrão (1986:154)

1765

1765 - “Agricultura e vinhas”

Arranque das vinhas nos campos do Tejo, do Mondego e do Vouga. Serrão (1986:154)

1766

1766 - “Fábricas de cordoaria”

Criação de fábricas de cordoaria. Serrão (1986:154)

1767

1767 - “Algodão e exportação”

Início da exportação do algodão brasileiro para Inglaterra. Serrão (1986:154)

1768

1768 a – “Substituição dos carris de madeira por carris de ferro fundido”

Entre 1768 e 1771, Richard Reynolds, da fundição de Coalbrookdale, substituiu os carris de madeira por “Ketley”, com carris de ferro fundido com um rebordo interior. Os carris posteriormente foram feitos de ferro maleável em vez de fundido e o rebordo foi transferido do carril para a roda. Andersen (1969:36)

1768 b - “Imprensa e censura em Portugal”

Fundação da Imprensa Régia. É instituída a Real Mesa Censória. A população portuguesa é de cerca de 2 400 000 habitantes. Serrão (1986:154-155)

1769

1769 a – “Veículo movido a vapor”

O engenheiro militar francês Nicholas Joseph Cugnot, por volta de 1769 construiu um veículo a vapor com três rodas. O objetivo deste era transportar material bélico e artilharias.

<https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1769 b - “Veículo movido a vapor”

El primer vehículo auto-propulsado en el mundo fue un carruaje, llamado Fardier (Fig.1), que Nicolas Joseph Cugnot construyó para el arsenal militar parisino en 1769. Un carruaje a vapor, con tres ruedas, dos cilindros y más de cuatro toneladas de peso, con una velocidad máxima de 4 Km/h. La invención no tenía mucho futuro, se estrelló contra un muro después de diez minutos de carrera. De hecho, no podía ser dirigido ni frenado. Miguez Santos (2018:21)

1769 c – “Patente de veículo a vapor”

Depois do aparecimento da máquina de Newcomen, em 1705, várias foram as ideias para adaptar essa nova forma de potência a outras áreas. Todavia, o motor a vapor conheceria um incremento notável quando no ano lectivo de 1763-64, na Universidade de Glasgow, foi pedido a Watt para proceder à reparação de um motor de Newcomen. Watt não só reparou o dito motor como empreendeu um conjunto de investigações aplicadas com o objectivo de otimizar esse motor, de que resultou a adopção de um condensador separado e o registo de uma patente em 1769.⁸⁵ Rodrigues (2012:36)

1769 d – “Tecnologia têxtil e aumento da produção fabril na Europa”

Em 1769, Richard Arkwright patenteou um maquinismo que dava ao fio a necessária torcedura, permitindo o seu emprego tanto para a trama como para a teia. Arkwright ideou também um método de cardar por cilindros. Andersen (1969:39)

1769 e - “Fábricas e publicações em Portugal”

É fundada uma fábrica de chapéus em Elvas. Publicam-se as “Instituições sobre a Cultura das Amoreiras e Criação dos Bichos-da-Seda”, de Rafael Bluteau. Serrão (1986:155)

1770

1770 - “Obras públicas”

Início da construção do Hospital de Santo António, no Porto, por John Carr de York. Machado de Castro executa a estátua equestre de D. José I. Serrão (1986:155)

1771

1771 - “Educação pública e produção fabril”

O ensino passa a depender da Real Mesa Censória. Começa a montar-se a Real Fábrica de lanifícios de Portalegre. Serrão (1986:155-156)

1772

1772 - “Universidade e Ensino”

Reforma da Universidade. Promulgação de uma lei relativa à organização do ensino primário oficial. Serrão (1986:156)

1773

1773 - “Economia nacional”

O marquês de Pombal cria a Companhia Geral das Reais Pescarias do Reino do Algarve. Serrão (1986:156)

1774

1774 - “Nova vila no Algarve”

Fundação de Vila Real de Santo António. Serrão (1986:156)

1775

1775 - “Fábricas e Arte Pública”

Instala-se em Azeitão uma fábrica de estampagem de tecidos. Inauguração da estátua equestre de D. José Serrão (1986:156)

1776

1776 a - “Primeira feira industrial da Europa”

A primeira feira industrial da Europa decorreu em Oeiras, em 1776²⁹², sob a égide do Marquês de Pombal. Contudo, só na centúria seguinte esses eventos se tornariam prática recorrente das nações evoluídas, tanto que, em 1851²⁹³, Londres inauguraria o ciclo de exposições universais com a «Grande Exposição dos Trabalhos da Indústria de Todas as Nações» no colossal Crystal Palace, em Hyde Park. Anjos (2012:61)

1776 b – “Demografia brasileira”

A totalidade (conjectural) da população brasileira é avaliada em 1 900 000 habitantes. Serrão (1986:157)

1777

1777 – “Mudanças no reino de Portugal”

Morte de D. José I. Início do reinado de D. Maria I. Demissão e desterro do Marquês de Pombal. Serrão (1986:157)

1778

1778 – “Máquina a vapor adquirida em Inglaterra”

João Jacinto de Magalhães é encarregado de comprar em Londres uma máquina de vapor. Serrão (1986:157)

1779

1779 a – “Primeira ponte de ferro”

(...) primeira ponte inteiramente de ferro que se conhece, contruída pelo grande mestre do ferro Abraham Darby em 1779 sobre o rio Severn, em Coalbrookdale. Pevsner (1975:135)

1779 b – “Academia portuguesa e Observatório”

Fundação da Academia Real das Ciências de Lisboa. Termina a construção do Observatório Astronómico, em Coimbra. Serrão (1986:157)

1780

1780 a – “Refinarias de aço na Europa”

Para os fins da década de 1780, cerca de vinte refinadores de aço de Sheffield estavam a fazer aço fundido segundo a nova técnica. Andersen (1969:30)

1780 b – “Infraestruturas rodoviárias em Portugal”

Foi a partir de 1780, com D. Maria I, que se tornou possível observar um conjunto de acções que levou a cabo a realização de vários projectos como a construção de pontes e de estradas do percurso de Lisboa a Coimbra bem como na área do Douro. Maré (2011:9)

1780 c – “Casa Pia, Iluminação urbana e Ensino”

Fundação da Casa Pia de Lisboa. Pina Manique inicia a iluminação pública de Lisboa. Criação da Aula de Desenho e Debuxo no Porto. Serrão (1986:158)

1781

1781 – “Autos de fé, desterro e museus”

Último auto de fé realizado em Coimbra: 17 pessoas queimadas. Último auto de fé em Évora: 8 pessoas queimadas. Julgamento e condenação do marquês de Pombal: seu desterro para

vinde léguas da Corte. A Academia das Ciências principia a organizar um Museu de História Natural. Serrão (1986:158)

1782

1782 a – “Invenção do motor rotativo”

Em 1782 Watt inventou um motor rotativo, que teve uma aplicação muito maior do que a sua primeira máquina a vapor, visto poder ser usado para fazer girar um veio e assim guiar maquinismos. Andersen (1969:32)

1782 b – “Tratado entre Portugal e Rússia”

Tratado de aliança entre D. Maria I e Catarina II da Rússia. Serrão (1986:158)

1783

1783 a – “Produção de aço”

Em 1783-1784 Henry Cort registou uma patente para os processos aliados de pudelagem e de laminação. Andersen (1969:30)

1783 b – “Tratado entre Portugal e Rússia”

Tratado de aliança entre D. Maria I e Catarina II da Rússia. Serrão (1986:158)

1784

1784 a – “Tear mecânico”

Em 1784, contudo, Edmund Cartwright construiu um tear mecânico; porém, enquanto as novas máquinas de fiação tinham sido adoptadas rapidamente, a transição do tear manual para o tear mecânico levou tempo. Andersen (1969:39)

1784 b – “Primeiro acidente automobilístico”

Joseph Watt construiu um veículo a vapor em 1784. Entretanto, o bólido ficou conhecido por causar o primeiro acidente automobilístico ao bater contra uma parede; <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1785

1785 – “Avanço da ciência sobre o tema da eletricidade.”

A lei de Coulomb foi estabelecida em 1785 pelo engenheiro e físico francês Charles Augustin de Coulomb. Porto Editora – lei de Coulomb na Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora. [consult. 2022-12-15 19:47:54]. Disponível em [https://www.infopedia.pt/\\$lei-de-coulomb](https://www.infopedia.pt/$lei-de-coulomb)

1786

1786 – “Guia do Viajante publicado em Paris”

Ainda no século XVII surgem obras especializadas dirigidas aos viajantes, mas é no século XVIII que se desenvolve a publicação de guias de viagens a realizar em que se dão indicações

concretas e úteis sobre os espaços a visitar, como é o caso do *Guide du Voyageur par Angleterre et Hollande* (Paris, 1786), surgindo mesmo colecções de bolso em que se indicavam os monumentos mais representativos ou pitorescos de cada localidade, como foi o caso da colecção francesa *Delices de...*, na qual em 1707 se publicou a obra *Delices de l'Espagne et du Portugal* [43]. Matos & Santos (2004:12)

1787

1787 – “Observatório nacional”

Começa a funcionar o observatório astronómico da Academia das Ciências. Serrão (1986:159)

1788

1788 a – “Engenharia rodoviária em Portugal”

Em 1788, é publicado por José Diogo Mascarenhas Neto o “Método para Construir as Estradas em Portugal”, sendo atribuído maior importância à construção da estrada Lisboa/Coimbra, onde se introduziu o serviço de mala-posta, que para além de correio servia para transportar passageiros. Nessa altura a procura de transportes a longas distâncias era reduzida, as viagens eram perigosas, morosas e os preços praticados eram elevados mas, mesmo assim reconheciase a necessidade de melhorar a circulação, para melhor responder às necessidades do sector económico. Maré (2011:9)

1788 b – “Visita de Murphy a Portugal”

James Murphy foi um arquiteto inglês que, tal como Thomas Pitt (1653-1726), contribuiu para a formulação das teorias que estão na base do aparecimento e desenvolvimento do estilo Gótico. Em 1788 Murphy, sob ordens de William Conyngham (1733-1796), veio a Portugal, onde permaneceu 13 semanas, com o intuito de desenhar e medir exaustivamente o Mosteiro da Batalha. Pinheiro (2014:6)

1789

1789 – “Comércio com a Rússia e divulgação da Química”

Tratado de comércio com a Rússia. Início da publicação das “Memórias Económicas”, da Academia das Ciências. Serrão (1986:159)

1790

1790 – “Academia e Matemática”

Instituição da Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho. Criação das primeiras escolas para meninas. São publicados os “Princípios Matemáticos”, de José Anastácio da Cunha. Serrão (1986:159)

1791

1791a – “Regras rodoviárias em Portugal”

Em 1791, foi promulgado pela Rainha um Decreto que nomeou o Conde de Valadares a superintendente, passando este a ter a seu cargo a direcção superior de todos os trabalhos de reconstrução, pois as estradas encontravam-se em grande ruína. Nessa altura foi também determinado o modelo obrigatório para o rodado dos carros, contribuindo dessa forma para a conservação das estradas. Iniciou-se também, nesse mesmo ano, a construção de uma estrada da capital ao Porto. Maré (2011:9)

1791 b – “Reconstrução de estradas portuguesas”

Em 1791, D. José Luís de Meneses Abranches Castelo Branco, sexto conde de Valadares, que desempenhava, cumulativamente, os cargos de inspetor geral do Terreiro, das Obras da Tapada e Valas do Ribatejo e de superintendente geral das Estradas, tem a seu cargo a direcção superior de todos os trabalhos de reconstrução das estradas que, no geral, se encontravam em grande ruína. CML (2018:6)

1792

1792 – “Transição no governo da Corte e Casa Pia do Porto”

Por loucura de D. Maria I, seu filho D. João assume o governo efectivo. Fundação da Casa Pia do Porto. Serrão (1986:159)

1793

1793 – “Tratado de Madrid e Artes “

Tratado de Madrid. Inauguração do Teatro de São Carlos. Serrão (1986:160)

1794

1794 – “Fábrica em Tomar “

Fundação da primeira fábrica de fiação em Tomar. Serrão (1986:160)

1795

1795 – “Guia de viagens em Portugal continental”

“Guia de Viagem «Travels in Portugal through the Provinces of Entre Douro e Minho, Beira, Estremadura, and Alem-Tejo, in the years 1789 and 1790” de James Murphy, Arquiteto e impresso em Londres. Cópia pública da Biblioteca Nacional de Portugal. https://purl.pt/17093/4/hg-8756-a_PDF/hg-8756-a_PDF_24-C-R0150/hg-8756-a_0000_Obra%20Completa_t24-C-R0150.pdf

1796

1796 – “Biblioteca Nacional”

Fundação da Real Biblioteca Pública de Lisboa, antecessora da actual Biblioteca Nacional de Lisboa. Serrão (1986:161)

1797

1797 a – “Eletricidade gerada por reação química numa bateria”

Em 1797, o físico italiano volta provou a existência da electricidade vulgar – distinta da estática – e, um pouco mais tarde, mostrou que a electricidade podia ser gerada por uma reacção química numa bateria. Andersen (1969:46)

1797 b – “Alvará régio”

Alvará sobre papel-moeda. Serrão (1986:161)

1798

1798 – “Ciências e novo Observatório”

A Academia Real das Ciências de Lisboa patrocina uma tentativa de travessia da costa ocidental da África à contracosta de Angola. Fundação do Observatório Real da Marinha. Serrão (1986:161)

1799

1799 – “Publicação e regência da coroa portuguesa”

É publicado o “Elucidário das Palavras Termos e Frases Que em Portugal Antigamente se Usaram”, de Fr. Joaquim de Santa Rosa de Viterbo. Regência oficial de D. João VI. Serrão (1986:161)

Século XIX

1800

1800 a – “Produção de aço e seu progresso técnico”

Em 1800, David Mushet obteve patente para um novo método de preparação de aço, a partir do ferro em barra, por um processo directo (...). Andersen (1969:30)

1800 b – “Primeira indicação bibliográfica nacional sobre o termo «turista»”

A este respeito, valerá a pena referir a evolução conotativa das palavras «viajante» e «turista», que reflecte transformações profundas no contexto da viagem enquanto fenómeno sociocultural. Em 1800 parece não haver grande diferença: Samuel Pegge escreve, em tom neutro, que o viajante passou a ser designado de «turista»³³. No entanto, na época pós-napoleónica, a palavra «turista» já surge com uma conotação negativa³⁴. O viajante,

*presume-se, tem uma atitude mais séria e observadora do que o turista e partilha com o seu leitor uma experiência cultural, enquanto o turista se limita a repetir clichés*³⁵. Paulino (2013:22)

1801

1801 – “Guia de Viagem”

“Guia de Viagem «Travels in Portugal and through France and Spain» da autoria de Henry Frederick Link, Professor da Universidade de Kostock, impresso em Londres. Cópia pública da Biblioteca Nacional de Portugal. <https://purl.pt/17094/3/#/5>

1802

1802 a – “Acidente com caldeira de carruagem movida a vapor”

Richard Trevithic desenvolveu uma carruagem a vapor, que viajou de Cornwall para Londres, mas esta acabou destruída após seu próprio criador esquecer de apagar o fogo de sua caldeira; <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1802 b – “Fábrica de papel e obras públicas”

Surge a Fábrica de Papel de Vizela. Início da construção do Palácio da Ajuda, por Francisco Fabri. Serrão (1986:162)

1803

1803 – “Ensino civil e militar em Portugal”

A Aula de Desenho e Debuxo é incorporada na Academia Real de Marinha e Comércio. Fundação do Colégio da Luz, antecessor do Colégio Militar. Serrão (1986:162)

1804

1804 a – “Vapor aplicado ao transporte ferroviário”

O vapor foi aplicado ao transporte ferroviário pela primeira vez em 1804, quando uma locomotiva construída por Trevithick correu numa linha industrial em Penyardren, no Sul do País de Gales. Andersen (1969:36)

1804 b – “Portugal e França”

Napoleão reconhece a neutralidade de Portugal. Serrão (1986:163)

1805

1805 – “Cemitérios e ensino eclesiástico em Portugal”

Alvará ordenando a criação de cemitérios públicos. O príncipe D. João propõe a criação de seminários em todas as dioceses. Serrão (1986:163)

1806

1806 – “Política europeia”

Bloqueio continental imposto por Napoleão, por decreto assinado em Berlim, a 21 de Novembro. Serrão (1986:163)

1807

1807 a – “Viagem de barco a vapor nos Estados Unidos ”

Em 1807, o barco a vapor de Robert Fulton, “Clermont”, navegou de Nova Iorque a Albany, no Hudson. Andersen (1969:34)

1807 b – “Portugal e as Invasões Francesas”

Portugal é intimado pela França a fechar os seus portos à Inglaterra. Napoleão I decide a invasão a Portugal. Tratado de Fontainebleau. Primeira invasão francesa (Junot). A corte desloca-se para o Rio de Janeiro. Segundo Balbi, a população portuguesa seria de cerca de 3 199 000 habitantes. Serrão (1986:167)

1808

1808 a – “Comércio e invasão francesa”

Carta régia que abre os portos do Brasil ao comércio de todas as nações amigas. Batalhas de Roliça e Vimeiro. Criação do Banco do Brasil. Serrão (1986:163)

1808 b – “Rede rodoviária nacional”

Em 1808, com a Carta Militar das Principais Estradas de Portugal percebe-se a presença de uma rede viária relativamente densa, não sendo propriamente de qualidade. Esta observação pode ser confirmada com os tempos de viagens do correio expresso entre Lisboa e as capitais distritais (a viagem Lisboa/Porto era de cerca de 3 dias). Pior ainda, era o estado das estradas com orientação Leste/Oeste. Pura e simplesmente não existiam e os habitantes do litoral praticamente desconheciam o interior. Mesmo quando marcadas em mapas, as estradas não existiam ou já não existiam. O que teve particular relevância na derrota infligida aos exércitos do Marechal Massena na 3ª invasão francesa, que tendo entrado por Almeida teve um penoso e cruel percurso até ao Buçaco onde as suas tropas desmoralizadas foram derrotadas pelos exércitos anglo-lusos. Maré (2011:10)

1809

1809 a – “Portugal e invasão francesa”

Segunda invasão francesa (Soult). Ocupação do Porto. Catástrofe da Ponte das Barcas (rio Douro). Retirada de Soult. Aparece o “Diário Lisbonense”, primeiro quotidiano português. Surge em Lisboa a edição diária do “Correio da Tarde”. Serrão (1986:168)

1809 b – “Comunicação social em Portugal”

Publicação do primeiro quotidiano português, Diário Lisbonense. Torgal (2007:263)

1810

1810 a – “Início de atividade da empresa Peugeot”

A família Peugeot inicia as atividades da empresa de mesmo nome, entretanto ainda estava longe de produzir carros. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1810 b – “Início de siderurgia da empresa Peugeot”

O negócio da família foi fundado em 1810 por Jean-Frédéric e Jean-Pierre II Peugeot, aquando da conversão do moinho hidráulico familiar em siderurgia, num lugar chamado Sous-Cratet, na comuna de Hérimoncourt (Doubs). Os diferentes ramos da família expandiram a sua atividade para produções muito diversas, ainda que todas tivessem o aço como base da produção (ferramentas, molas, varetas de guarda-chuva, armações de espartilho, moinhos de café, peças de relógios, bicicletas, etc.). <https://www.peugeot.pt/marca-peugeot/universo-peugeot/historia-da-marca.html>

1810 c – “Início da marca Peugeot”

Esta é a marca que se reinventa desde o seu primeiro dia, a 26 de Setembro de 1810, e mantém o espírito de leão bem forte. É de salientar que a Peugeot têm uma forte e antiga presença em Portugal. <https://www.motor24.pt/sites/jornal-dos-classicos/peugeot-a-historia-de-210-anos-de-reinvencao/1103391/>

1810 d – “Portugal, França e indústria no Brasil”

Terceira invasão francesa (Massena). Batalha do Buçaco. São publicadas na Baía as “Observações sobre a Franqueza da Indústria e Estabelecimentos de Fábricas no Brasil”, de José da Silva Lisboa. Serrão (1986:168)

1811

1811 a – “Portugal e França”

Retirada dos Franceses. É publicada em Lisboa a “História Geral da Invasão dos Franceses em Portugal, e da restauração Deste Reino”, de José Acúrsio das Neves. Serrão (1986:169)

1811 b – “Outra indicação bibliográfica: origem do termo «turismo»”

A palavra turismo nasce em 1811, numa publicação, o “Sporting Magazine” (Smith, 1995: 20). Pérez (2009:7)

1811 c – “Estrada nacional Lisboa-Porto em desenvolvimento...”

Em todo o caso em 1811 o percurso total Lisboa/Porto, por estrada, era ainda impossível por falta de ponte sobre o Rio Trancão, em Sacavém, que só durante o Governo de Costa Cabral ficou concluída (durante o ano de 1843). Note-se que esse percurso já havia existido no tempo dos romanos tendo a ponte sobre o Trancão desaparecido no século XV ou XVI, pois Francisco de Holanda, em 1570, escreveu a D. Sebastião dizendo: “... a primeira das pontes foi sobre o rio de Sacavém, como se vem, claros e manifestos, o começo e o fim, a esta deve V. Alteza mandar reedificar, porque é proveitoso muito e também para passar por ela a Corte, sem rodeio de ir ao Tojal”. Ficou claro que se deixou arruinar a ponte romana e que a sua travessia

passou a ser efectuada por barco, como refere o Padre João Batista de Castro no seu “Roteiro Terrestre” de Portugal, em 1748, sendo preciso esperar até ao século XIX para a reedificar. Maré (2011:9-10)

1812

1812 a – “Portugal e seu desenvolvimento”

Uma portaria dos governadores do Reino cria a Comissão para Exame dos Forais e Melhoramentos da Agricultura. Serrão (1986:169)

1812 b – “Serviços regulares em barcos a vapor”

Em 1812 Henry Bell inaugurou um serviço diário de barcos a vapor no Clyde. (Escócia). Andersen (1968:34)

1813

1813 – “Sistema métrico em Portugal”

José Bonifácio de Andrada e Silva manifesta-se favorável à aplicação do sistema métrico decimal. Serrão (1986:169)

1814

1814 – “Portugal e seu desenvolvimento industrial”

O príncipe regente autoriza o regresso a Portugal dos exilados da Setembrizada. São publicadas as “Variedades sobre Objectos Relativos às Artes, Comércio e manufacturas”, de José Acúrsio das Neves. Serrão (1986:163)

1815

1815 – “Portugal e Brasil”

Fundação da Biblioteca Pública de Évora. O Brasil é elevado a reino. A população portuguesa é avaliada em 2 928 420 habitantes. Serrão (1986:170)

1816

1816 – “Reino de Portugal”

Morte de D. Maria I no Brasil. Início do reinado de D. João VI, que permanece no Brasil. Papel preponderante de Beresford em Lisboa. Serrão (1986:170)

1817

1817 – “Máquina a vapor”

Primeira tentativa de introdução de uma máquina a vapor em Portugal com fins industriais. Torgal (2007:266)

1818

1818 – “Serviço regular de barco a vapor em Inglaterra”

Em 1818 o “Rob Roy” de William Denny (com um motor construído por David Napier) iniciou um serviço regular entre Glasgow e Belfast. Andersen (1969:34)

1819

1819 – “Publicação sobre economia”

São publicados no Rio de Janeiro os “Estudos do Bem Comum e Economia Política”, de José da Silva Lisboa. Serrão (1986:171)

1820

1820 a – “Política liberal em Portugal”

Revolução liberal no Porto (Agosto). Realização das primeiras eleições em Portugal, a fim de reunir cortes constituintes. A população portuguesa orçaria por 3 013 900 habitantes. Serrão (1986:171)

1820 – b “Descoberta do princípio do motor elétrico”

A descoberta de Oersted, em 1820, de que um condutor pelo qual passa corrente produz um efeito magnético na sua vizinhança despoletou um conjunto de experiências interessantes, a mais conhecida das quais levada a cabo por Faraday que conseguiu pôr uma agulha de uma bússola a rodar continuamente: estava encontrado o princípio do motor eléctrico. Rodrigues (2012:38)

1821

1821 a – “Primeiro barco a vapor construído em ferro em Londres”

Embora John Wilkinson tivesse construído uma barcaça de ferro no Severn em 1787, não foi senão em 1821 que o primeiro barco de ferro a vapor, o “Aaron Manby” apareceu. Andersen (1969:34)

1821 b – “Portugal e ambiente social e comercial”

Extinção do Tribunal do Santo Ofício. Fundação do primeiro banco português, o Banco de Lisboa. Decreto que estabelece em Portugal a abolição da censura prévia e regula o exercício da liberdade de imprensa. Serrão (1986:171)

1821 c – “A primeira máquina a vapor em Portugal”

O primeiro estabelecimento fabril (Lisboa-Praia do Bom Sucesso) estava ultimado no princípio de 1821 (23). Como se verifica e contrariamente ao que muitos por muito tempo afirmaram, foi razoavelmente antes de 1835 que se instalou entre nós a primeira máquina a vapor e essa instalação foi devida a António Julião da Costa. Santana (1988:68)

1822

1822 a – “Brasil independente”

Independência do Brasil Rioux (1996:257)

1822 b – “Portugal e a Indústria”

Fundação da Sociedade Promotora da Indústria. Serrão (1986:172)

1823

1823 a – “Fotografia como nova técnica de ilustração”

Niepe, princípio da fotografia Rioux (1996:257)

1823 b – “Carreiras marítimas na costa de Portugal”

Um vapor realiza com certa regularidade a carreira Lisboa-Porto. Serrão (1986:172)

1824

1824 a – “Teoria sobre os motores térmicos”

(...) quando Carnot apresentou a primeira teoria dos motores térmicos, em 1824, foi ignorado pelos engenheiros da época. Andersen (1969:52)

1824 b – “Fundação de Fábrica de grande notoriedade nacional e internacional”

Fundação da Fábrica da Vista Alegre. Serrão (1986:172)

1825

1825 – “Brasil e Medicina em Portugal”

Reconhecimento da independência do Brasil. Fundação das Escolas Médicas de Cirurgia de Lisboa e Porto. Serrão (1986:172-173)

1826

1826 – “Carta Constitucional e abdicação de D. Pedro IV”

Morte de D. João VI. Carta Constitucional outorgada por D. Pedro IV. Abdicação, por D. Pedro IV, da Coroa de Portugal, em sua filha D. Maria da Glória. Serrão (1986:173)

1827

1827 – “Regência em Portugal e publicação sobre manufatura da seda”

D. Pedro confia a regência do Reino ao infante D. Miguel, que só no ano seguinte a viria a assumir. São publicadas em Lisboa, as “Noções Históricas, Económicas e Administrativas sobre a Produção e Manufatura das Sedas em Portugal”, de José Acúrsio das Neves. Serrão (1986:173)

1828

1828 a – “Invenção da caldeira multitubular”

Em 1828, uma caldeira multitubular foi patenteada por Robert Stephenson e Henry Booth na Inglaterra e por Marc Séguin na França. Andersen (1969:51)

1828 b – “Golpe de Estado e Absolutismo”

Golpe de estado absolutista. D. Miguel rei absoluto. Emigração de liberais devida à vitória e ao terror miguelista. Serrão (1986:174)

1829

1829 – “Governação miguelista em Portugal”

Execução de liberais. Batalha entre miguelistas e liberais em Vila da Praia. (Açores). Serrão (1986:174)

1830

1830 – “O telégrafo e seu desenvolvimento”

Em 1830, o telégrafo eléctrico apareceu simultaneamente na Inglaterra, na Alemanha e nos Estados Unidos. Andersen (1969:51)

1831

1831 – “Primeiro motor eléctrico baseado na cinemática do motor a vapor”

Em 1831, o americano Joseph Henry construía o primeiro motor eléctrico, baseado na cinemática dos motores a vapor.⁹⁹ Rodrigues (2012:38)

1832

1832 a – “Descoberta do princípio do dínamo”

(...) em 1832, Faraday descobriu o princípio do dínamo, que lhe permitiu converter a energia mecânica em potência eléctrica. Andersen (1969:46)

1832 b – “Data de criação do primeiro carro eléctrico”

Foi um escocês, Robert Anderson, que entre 1832 e 1839 criou o primeiro carro eléctrico. Por Jornalista, João Palma - 30.08.2014 - http://fugas.publico.pt/Motores/338282_historias-sobre-rodas-uma-breve-historia-do-automovel?pagina=-1

1833

1833 – “D. Pedro em Portugal e o Comércio”

D. Pedro desembarca na capital. Publicação do Código Comercial, de Ferreira Borges. Serrão (1986:176)

1834

1834 – “Instauração do regime liberal em Portugal”

Extinção das ordens religiosas e nacionalização das suas casas e bens. Excomunhão de D. Pedro pelo papa Gregório XVI. Fundação das Associações Comerciais de Lisboa e Porto. Serrão (1986:176)

1835

1835 a - “Classificação das Estradas em Portugal”

Com a lei de 12 de Março de 1835 (baseada na lei de 19 de Dezembro de 1834) foi criada a Comissão de Melhoramentos de Comunicação Interior, órgão de carácter consultivo, o qual deveria elaborar um plano geral de estradas, propondo as dimensões para cada classe de estradas classificadas, mas foi com Mascarenhas Neto que esta tarefa se realizou. As estradas foram classificadas como sendo: estradas reais, todas as que ligavam Lisboa às capitais de distrito; de comércio, as que faziam a ligação entre cidades e vilas com pelo menos 500 fogos; públicas, as que estabeleciam a ligação a localidades com pelo menos 300 fogos e finalmente as estradas de vizinhança. Maré (2011:11)

1835 b – “Introdução da Máquina a Vapor”

Introdução da máquina a vapor em Portugal aplicada à indústria. Criação do Conselho Superior de Instrução Pública. A população portuguesa seria de 3 061 684 indivíduos. Serrão (1986:176)

1836

1836 – “Hélices em barcos a vapor, substituindo as rodas primitivas”

Em 1836, as primeiras hélices eficazes foram inventadas por Sir Francis Pettit-Smith e por um engenheiro sueco, capitão John Ericsson. Anderson (1969:35)

1836 b – “Liceus em Portugal”

Criação dos liceus. Serrão (1986:176)

1837

1837 – “Academias e publicações”

Fundação da Academia Politécnica (Porto) e da Escola Politécnica (Lisboa). ~E publicada a “abreviada Exposição do Estado da Fábrica da Foz do Alge”, do barão de Esehewege. Serrão (1986:177)

1838

1838 – “Indústria portuguesa”

Primeira Exposição Industrial Portuguesa. A população portuguesa seria de 3 224 474 indivíduos. Serrão (1986:178)

1839

1839 – “Borracha e indústria automóvel”

Vulcanização da borracha por Goodyear. Rioux (1996:258)

1840

1840 a – “Colocação do primeiro semáforo rodoviário”

O primeiro semáforo do mundo foi instalado em Boston, nos Estados Unidos, em 1840.

<http://www.compur.com.br/Noticia%20Curiosidades%20de%20Transito.html>

1840 b – “Indústria papelreira em Portugal”

Fundação da Fábrica de papel do Tojal. Serrão (1986:178)

1840 c – “Primeira agência de viagens do mundo”

A primeira agência de viagens no mundo a abrir um estabelecimento de atendimento ao público foi fundada em 1840, na cidade do Porto, por Bernardo Luís Vieira de Abreu. <https://contenoscomofoi.abreu.pt/Files/Templates/Designs/ContenosComoFoi/others/AgenciaAbreuUmaViagemDe175Anos.pdf>

1841

1841 a – “Primeira viagem turística organizada comercialmente”

Em 1841, Thomas Cook organizou a primeira viagem turística da história e, em 1855, levou um grupo de turistas numa rota através dos Países Baixos, Bélgica, Alemanha e França.

<https://canalhistoria.pt/blogue/turismo-como-comecou-o-turismo-na-historia/>

1841 b – “Thomas Cook alugou comboio para transporte de grupo de pessoas”

Thomas Cook and Son. Primeira agência de viagens, criadora em 1874 dos “Traveller’s checks” promoveu excursões de comboio por Inglaterra (1841, de Leicester a Loughborough), para logo em 1855 dar o salto para o continente europeu -Exposição Mundial de Paris- (Santana, 1997: 20). Thomas Cook foi ministro da Igreja Baptista e em 1841 alugou um comboio para transportar um grupo de 500 activistas abstémios até uma manifestação anti álcool em Loughborough, a 20 milhas de Leicester. No ano 1872 organizou uma volta ao mundo em 222 dias. Pérez (2009:17)

1841 c – “Progresso na metalurgia e produção industrial”

Invenção do martelo-pilão. Rioux (1996:258)

1841 d – “Estatística em Portugal”

Publicação de “Primeiros Elementos de Ciência Estatística”, de Adrião Forjaz de Sampaio. A população portuguesa orçaria por 3 396 972 indivíduos. Serrão (1986:179)

1842

1842 a – “Inspeção Geral das Obras Públicas e obras de restauro monumental”

Através da teoria de unidade de estilo de Viollet-Le-Duc e com base nos desenhos efetuados pelo Arquiteto inglês James Murphy (1760-1814)⁶, o então Inspetor-Geral de Obras Públicas Mouzinho de Albuquerque inicia, em 1842, obras de restauro naquele que é considerado atualmente, um dos mais importantes monumentos góticos de Portugal e símbolo da independência portuguesa face aos castelhanos, o Mosteiro da Batalha. Pinheiro (2014:6)

1842 b – “Obras públicas em Portugal”

Principia em Lisboa a construção do Teatro de D. Maria II, por Fortunato Lodi. Início da construção no Porto do Palácio da Bolsa, por Joaquim da Costa Lima. Serrão (1986:179)

1843

1843 a – “Construção de pontes-primeira ponte sobre o rio Douro no Porto”.

Só no século XIX, com o aparecimento de novos materiais disponibilizados pelas Revolução Industrial, como o ferro fundido, é que se conseguiu chegar a uma solução satisfatória, com a construção, em 1843, da primeira ponte fixa em todo o Rio Douro nacional, a Ponte Pênsil. Nesse mesmo século, deu-se a construção de mais duas pontes de dimensão e grandiosidade ímpar, a Ponte D. Maria Pia e a Ponte de D. Luís I. Maré (2011:79)

1843 b – “Ponte em cantaria e ferro”

O grande terramoto de 1755 eliminou os restantes vestígios da ponte romana e o Rio Trancão foi alvo de várias mudanças orográficas. Estas alterações tornaram o rio mais estreito, possibilitando a construção de uma ponte mais pequena para ligar as duas margens. Porém, em 1811, ainda não havia ponte em Sacavém, pois a mala-posta atravessava o Rio Trancão através de uma barca de carreira. A ponte só voltou a ser edificada em 1843 e era uma ponte em cantaria e ferro com 18 metros de comprimento assente em quatro pilares. Esta persistiu até meados do século XX, e a 5 de Outubro de 1910 sofreu um incêndio, provocado pelos revolucionários republicanos, de forma a impedir a vinda de reforços monárquicos. Sabe-se que durou mais algumas décadas, até que se procedeu à construção da actual ponte em betão, pela Junta Autónoma das Estradas, e que subsiste até hoje. Maré (2011:99)

1843 c – “Demografia em Portugal”

A população portuguesa andaria por 3 468 000 indivíduos. Serrão (1986:179)

1845

1845 a – “Movimento de viajantes atravessando o Canal da Mancha”.

Theophile Gautier escreve em 1845 que «[O]s ingleses estão em toda a parte menos em Londres»⁴¹. De facto, com base no número de passageiros com registo de passagem nos portos marítimos calcula-se que, durante a década de 1830, cerca de 50.000 ingleses atravessaram anualmente o Canal⁴². Paulino (2013:23)

1845 b – “Fotografia e sua disseminação em Portugal”

A cidade do Porto desempenhou um importante papel na difusão e afirmação da fotografia em Portugal, enquanto expressão artística. Aqui trabalhou o inglês Frederick William Flower (1815-1889), a partir de 1845 – um dos primeiros fotógrafos estrangeiros a residir em Portugal. A Academia de Belas-Artes do Porto foi precursora, em 1854, da introdução da fotografia em exposições de belas-artes. Sousa (2008:16)

1846

1846 – “Carvão de pedra e navios a vapor”

Combustão espontânea do carvão de pedra. Meio de o atalhar. (...) incêndio no Tejo de uma embarcação grande, que servia de deposito de cravão de pedra para os paquetes ingleses(...). Revista O Panorama – nº6-10 de outubro, p.80. http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/OPanorama/1846/Novembro/N10/N10_master/OPanorama1846N10.pdf

1847

1847 - “Estradas e progresso industrial”

As boas estradas e em geral as boas vias de comunicação facilitam o transporte dos géneros aos mercados (...) e acabam com o isolamento das povoações (...) Revista O Panorama – nº31-10 de abril, p.247. http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/OPanorama/1847/Abril/N31/N31_master/OPanorama1847N31.pdf

1848

1848 - “Curso de «engenharia»-construção civil por iniciativa privada”

Curso de construcções. Abriu-se na semana passada na Escola Polytechnica um curso novo, feito pelo digno professor o Sr. Albino de Figueiredo. Este curso que tem por fim o propagar entre nós os conhecimentos proprios aos engenheiros civis, sem os quaes em pais algum se pôdem emprehender obras publicas, deve ser da maior utilidade para Portugal, se for dirigido até ao fim com regularidade, e cuidado, corno é de esperar que o seja, pela pessoa que delle se encarregou, e pelo interesse geral que excitou em todos os homens instruidos nas sciencias mathematicas. A EPOCA – JORNAL DE INDUSTRIA, SCIENCIAS, LITTERATURA E BELLAS ARTES, NÚMERO 25. p.397. http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/AEpoca/N25/N25_master/AEpoca_N25_1848.pdf

1849

1849 – “Guias turísticos e medição do ritmo das viagens”

Em 1849 a Fraser’s Magazine refere um abrandamento do ritmo das viagens devido às movimentações revolucionárias, relacionando-o com o aumento do número de guias turísticos, cuja leitura compensaria, de algum modo, a impossibilidade de viajar. No entanto, comenta Buzard, restituída a paz, a revista fora obrigada a reconhecer a inexactidão desta teoria,

dado que as viagens tinham continuado sem que os viajantes dessem demasiada importância aos obstáculos criados pelo conflito⁴³. A própria revista publica um desmentido logo no ano de 1850⁴⁴. Paulino (2013:23)

1850

1850 a – “Início da exploração do petróleo e seus derivados”

Um dos factores determinantes no avanço dos motores térmicos nos automóveis passou pelo definitivo abandono do gás extraído da hulha em favor de derivados do petróleo. A prospecção do petróleo e a sua destilação em produtos combustíveis iniciou-se entre 1850 e 1875,⁶⁵ durante as quais se fizeram muitas experiências com produtos obtidos das recentes extracções efectuadas nos Estados Unidos, efectuadas pela primeira empresa dedicada a esse negócio, a Seneca Oil Company. Rodrigues (2012:32)

1850 b – “Rede rodoviária portuguesa classificada em Estradas e em Caminhos”

Com o decreto de 22 Julho de 1850, primeiro diploma importante sobre a regulamentação e a construção das vias terrestres, divide-se a rede portuguesa em “estradas” e “caminhos”. As primeiras eram subdivididas em estradas de 1ª classe (ligavam Lisboa às capitais de distrito e a algumas localidades espanholas de maior importância) e de 2ª classe (estabeleciam a ligação de capitais dos distritos entre si, com outras localidades importantes do reino e com os portos) e as segundas em estradas municipais, que estabeleciam a ligação intra e interconcelhias, e nos caminhos vicinais, onde se incluíam todas as outras estradas. Esta classificação apenas veio alterar as designações anteriormente definidas. Maré (2011:12)

1850 c – “Progresso na exploração mineira”

Compressor nas minas Rioux (1996:260)

1850 d – “Aparecimento de grandes firmas e monopólios”

A grande era das invenções modernas divide-se em duas fases distintas. A primeira entre 1700 e 1850, foi dominada pelo carvão, o ferro e o vapor, e testemunhou a transição da oficina para a fábrica e da empresa individual para a companhia por acções. A segunda, coincidindo com a aparição das grandes firmas e monopólios de 1850 em diante, está associada, acima de tudo, com o aço, a electricidade, o motor de combustão interna e a síntese de novas substâncias. Andersen (1969:29)

1851

1851 a – “Evento relevante do desenho industrial no mundo”

Nosotros tomamos como punto de partida para analizar lo que hoy llamamos diseño industrial, la Gran Exposición Internacional de 1851 (Londres), cuando, como consecuencia de cuestionamientos a la calidad estética de los productos fabricados industrialmente, se comienza a plantear la necesidad de proyectar estos productos teniendo en cuenta el nuevo sistema de producción. Gay & Samar (2007:12)

1851 b - “Guias de Viagem – o papel de Louis Hachette”

Louis Hachette se rend à Londres pour visiter, entre autres, l'Exposition universelle². À son retour, s'inspirant de l'exemple du libraire et diffuseur W.H. Smith, il entreprend de créer une nouvelle collection de livres destinée à un large public utilisateur du nouveau moyen de transport alors en plein développement en France : les chemins de fer. Morlier (2011 :1)

1851 c - “Profissionalização dos mecânicos da indústria”

Fundação da Federação Inglesa dos Mecânicos. Rioux (1996:260)

1852

1852 a - “Mulheres Médicas”

*Em Philadelphia e Boston já as mulheres pertendem que a profissão da medicina deixe de ser exclusivo dos homens. (...); grande numero de **estudantas** cursam no collegio medico, fundado ha tres anos na primeira das sobreditas cidades (...).* Revista Universal Lisbonense, 2ª SÉRIE – TOMO IV- nº 29, 11 ANNO., p. 347. http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RUL/1851-1852/Fevereiro/N.%C2%BA%20029/N.%C2%BA%20029_master/RULN29.pdf

1852 b - “Dinâmica económica e social em Portugal”

Elaboração do Código Penal. Estabelecimento do sistema métrico decimal.1ª Exposição Agrícola Nacional. Fontes Pereira de Melo lança as bases do ensino técnico. Fundação do Instituto Industrial de Lisboa. Criação do Instituto de Agronomia de Lisboa. Serrão (1986:185)

1852 c - “Ensino Técnico-Industrial em Portugal”

1852 é o ano em que são criadas no País as primeiras escolas agrícolas ⁽⁸⁾ e duas escolas (Lisboa e Porto) de ensino técnico-industrial, que pela primeira vez é regulamentado ⁽⁹⁾. Sousa (1987:46)

1853

1853 a - “Guias de Viagem – o papel de Eugène Guinot”

GUINOT, Eugène. Itinéraire du chemin de fer de Paris à Bruxelles, comprenant l'embranchement de Creil à St-Quentin, Ouvrage illustré de 70 vignettes dessinées par Daubigny, de cartes et de plans. Paris : Hachette, 1853, Morlier (2011 :5)

1853 b - “Adoção em Portugal da escala métrica”

A escala métrica só foi adoptada no Ministério das Obras Públicas a partir de 1 de Fevereiro de 1853. O regulamento fixou também a distância entre barreiras (mínimo de duas léguas), a distância entre estas e as cidades e povoações e legislou sobre o uso, construção conservação e disposições administrativas relacionadas com as estradas. Nessa altura, passa a ser introduzido o método Mac-Adam na construção de todas as estradas em Portugal. Maré (2011:12)

1853 c - “Produção oficial em série”

Fabrico de relógios em série. Rioux (1996:260)

1853 d – “Caminhos de ferro em Portugal”

Primeiros trabalhos de assentamento dos caminhos-de-ferro. Serrão (1986:185)

1854

1854 a – “Guias de Viagem – o papel de Moléri e Bernard”

MOLERI, ACHARD Amédée, BERNARD, Frédéric. Paris à Nantes (De), 1° de Paris à Corbeil et à Orléans, 2° d’Orléans à Tours, 3° et de Tours à Nantes, Ouvrage illustré de 110 vignettes et accompagné de 3 cartes. Paris : Hachette, 1854, Morlier (2011 :5)

1854 b – “Contagem e estatísticas de trânsito de pessoas e de mercadorias”

Em 1854, é publicado no Diário do Governo, uma das primeiras contagens de tráfego, incluindo passageiros e mercadorias. Com estas contagens foi possível observar um predomínio de tráfego na área envolvente do Porto, nomeadamente em direcção a Braga, Guimarães e Vila Real, tornando-se menos denso no restante território. Maré (2011:13)

1854 c – “Invenção do elevador no âmbito da produção industrial e de edifícios”

Otis inventa o elevador. Rioux (1996:260)

1854 d – “Legislação sobre a escravatura, em Portugal, telegrafia e demografia”

É publicada uma lei que considera libertos os escravos pertencentes ao Estado, estabelecendo também a libertação de todos aqueles que fossem transportados por via terrestre para qualquer domínio de Portugal. São inauguradas as primeiras linhas telegráficas portuguesas. A população portuguesa seria de 3 499 121 indivíduos. Serrão (1986:186)

1855

1855 a - “Viagem turística de grupo da empresa Thomas Cook”

Em 1841, Thomas Cook organizou a primeira viagem turística da história e, em 1855, levou um grupo de turistas numa rota através dos Países Baixos, Bélgica, Alemanha e França.
<https://canalhistoria.pt/blogue/turismo-como-comecou-o-turismo-na-historia/>

1855 b – “Guias de Viagem - o Papel de Louis Maison”

Le 18 juin 1855, Louis Hachette acquiert le fonds de Guides de voyages de Louis Maison qui était alors le plus important éditeur dans cette spécialité, en particulier avec ses Guides Richard (fig. n°1, n°2) ¹⁰;

- Guide Richard. Itinéraire descriptif et historique de la Grande-Bretagne. Angleterre, Écosse, Irlande. Paris : L. Maison, 1855; · Morlier (2011 :2)

1855 c – “Guias de Viagem - o Papel de Eugène Guinot”

GUINOT, Eugène. Itinéraire du chemin de fer de Paris à Boulogne, à Calais et à Dunkerque, Ouvrage illustré de 80 vignettes dessinées par Daubigny, Foulquier, etc., et accompagné d'une carte. Paris : Hachette, 1855 Morlier (2011 :6)

1855 d – “Guia turístico sobre Portugal”

Nesse sentido, uma das primeiras obras sobre Portugal poderá ter sido, muito provavelmente, o “Handbook for travellers in Portugal” (1855), redigido pelo Pastor Anglicano John Neale (Lister, 1993; Parsons, 2007; Vaughan, 1974) e que “se tornou de imediato” (Sousa, 1994, p. 39) numa obra de referência para todos os britânicos que visitaram o país depois da sua edição. Sá (2021:43)

1855 e – “Empresa Thomas Cook and Son, leva passageiros à Exposição Mundial de Paris”

Thomas Cook and Son. Primeira agência de viagens, criadora em 1874 dos “Traveller’s checks” promoveu excursões de comboio por Inglaterra (1841, de Leicester a Loughborough), para logo em 1855 dar o salto para o continente europeu -Exposição Mundial de Paris- (Santana, 1997: 20). Thomas Cook foi ministro da Igreja Baptista e em 1841 alugou um comboio para transportar um grupo de 500 activistas abstémios até uma manifestação anti álcool em Loughborough, a 20 milhas de Leicester. No ano 1872 organizou uma volta ao mundo em 222 dias. Pérez (2009:17)

1855 f – “Invenção de método para obtenção de aço de melhor qualidade”

O conversor Bessemer. Rioux (1996:260)

1855 g – “Vigor da indústria em Portugal e sua internacionalização”

Exposição industrial no Porto. Participação na Exposição Universal de Paris. Serrão (1986:186)

1856

1856 a – “Invenção do aço industrial de superior qualidade”

É, contudo, em 1856 que a indústria do aço se consolida, graças à intervenção do inglês Henry Bessemer que com o seu «convertedor» consegue obter “aço de extraordinária qualidade, resistente, dúctil, tenaz e não endurecível por têmpera, embora susceptível de ser produzido e enformado mecanicamente por processos económicos em grande escala.”⁶² Rodrigues (2012:31)

1856 b – “Guias de Viagem - o Papel de J. Loubet”

LOBET, J. Nouveau bois de Boulogne et ses alentours... (Le), Histoire, description et souvenirs, Ouvrage illustré de 26 vignettes par Thérond. Paris : Hachette, 1856,

1856 c – “Novos produtos industriais”

Descoberta do amoníaco. Rioux (1996:260)

1856 d – “Pintura e outros novos produtos industriais”

As tintas, outrora feitas de substâncias naturais, chegaram a ser fabricadas de derivados de alcatrão. Em 1856, W. H. Perkin produziu uma tinta sintética cor de malva – a primeira das tintas de anilina – e Notanson produziu a cor magenta. Panos impregnados de tintas de anilina brilhantemente coloridas despertaram admiração nas exposições industriais de Londres em 1862 e de Paris em 1867. Andersen (1969:45)

1856 e – “Ferrovias e comunicações telegráficas em Portugal”

Inauguração do primeiro troço dos caminhos-de-ferro portugueses – de Lisboa ao Carregado. Inauguração da rede oficial do telégrafo eléctrico. Serrão (1986:186)

1857

1857 a – “Avanços industriais na área da produção papelreira”

Primeira pasta para papel fabricada a partir da madeira. Rioux (1996:261)

1857 b – “Indústria e demografia em Portugal”

Exposição industrial no Porto. A população portuguesa seria de 3.568 895 indivíduos. Serrão (1986:187)

1858

1858 a – “Construção do maior navio a vapor, do século XIX”

Em 1858, o ferro, o vapor, a roda propulsora e a hélice casaram-se na construção do “Great Eastern” de Isambard King dom Brunel, o maior navio do século. Embora realizasse um serviço útil, estendendo cabos transatlânticos e outros, não foi um sucesso comercial. Andersen (1969:36)

1858 b – “Criação do primeiro motor de explosão”

Em 1807, o suíço Isaac de Rivaz registou a patente de um motor a explosão, em que um êmbolo era deslocado num cilindro de baixo para cima no seu curso vertical através da combustão de uma mistura gás-ar, recuperando depois a sua posição inicial devido a um contrapeso. Muitas outras experiências teriam lugar ao longo da primeira metade do século XIX ⁹² mas, em 1858, Étienne Lenoir acabaria por lançar aquele que é reconhecido como o primeiro motor a explosão da história, trabalhando num ciclo a 3 tempos e utilizando o mesmo gás que era já utilizado na iluminação das grandes cidades: o motor funcionava como um dispositivo a vapor de efeito simples, sem compressão. O motor Lenoir difundiu-se em França nas pequenas indústrias e rapidamente conquistou o mercado de exportação.⁹³ Rodrigues (2012:37)

1858 c – “Transportes e etiqueta social em Portugal”

A Companhia União Mercantil estabelece as primeiras carreiras regulares a vapor, da metrópole para Angola. Abolição do beija-mão. Serrão (1986:187)

1859

1859 a – “Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal”

Aproveitando o contexto, surgem ainda publicações como o “Guia Luso-Brazileiro do Viajante na Europa” em 1859, uma primeira edição do “Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal” em 1874 e o “Guia Portátil do Viajante em Portugal [...]” em 1886. Sá (2021:43)

1859 b – “Exploração industrial do petróleo”

Primeiro poço de petróleo na Pensilvânia (1996:261)

1859 c – “Educação em Portugal”

São criadas na Escola Politécnica as cadeiras de Geometria Descritiva e de Química Orgânica. Serrão (1986:188)

1860

1860 a – “Progresso da indústria química”

Em 1860, o inventor sueco Alfred Nobel descobriu as qualidades explosivas da nitroglicerina e o princípio de detonação simpática, tornando-se fabricante de dinamite e de gelatina explosiva. Andersen (1969:45-46)

1860 b – “Situação económica em Portugal”

No decénio de 1860 vivia-se um autêntico boom económico em resultado das grandes obras públicas lançadas por Fontes Pereira de Melo (Marques, 1989) que nos fez “entrar em cheio no capitalismo europeu” (Martins, 1887) mas o endividamento externo e o défice orçamental que delas resultou criou uma situação calamitosa. Em finais do século XIX o País entra em crise profunda com falência de bancos, suspensão da amortização da dívida pública e colapso da balança de pagamentos que leva os credores externos a exigirem ao governo o respeito dos seus compromissos. Cunha (2010:130)

1860 c – “Inovações industriais”

Máquina “compound” e motos de explosão de Lenoir. Rioux (1996:261)

1860 d – “Invenção das tintas de anilinas”

(...) uma firma alemã fundada nos princípios da década de 1860 por Bayer e Weskutt para fabricar as tintas de anilina (...). Andersen (1969:44)

1860 e – “Prestígio da indústria em Portugal”

Fundação da Associação Industrial Portuguesa. Serrão (1986:188)

1861

1861 a – “Mudança no curso da arte ocidental com William Morris”

(...) Morris decidiu fundar uma firma, a firma Morris, Marshall & Faulkner, Operários de Belas-Artes em Pintura, Gravura, Móveis e Metais. Este acontecimento marca o início de uma nova era na arte ocidental. Pevsner (1975:22)

1861 b – “Indústria em Portugal”

Exposição Industrial Portuguesa (Porto). Início da construção do Palácio de Cristal, no Porto. Fundação do Observatório Astronómico de Lisboa. Serrão (1986:188)

1862

1862 – “Classificação governamental das estradas portuguesas”

Em 1862, o Decreto de 15 de Julho estipula três grandes grupos de estradas (reais, distritais e municipais) e define as características e responsabilidade de construção e manutenção

das mesmas. Mais tarde, em 1889, foi aprovada uma nova classificação (estradas reais e distritais), cuja rede totalizava 18 427 km. Direcção de Planeamento (DPL) Gabinete de Controlo de Gestão; Sistemas de Informação (GCGSI). (2011) Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional – 2010. Lisboa: Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP, p. 3. <http://www.inir.pt/>

1862 b – “Exposição internacional”

Realizada em Londres. Mendes (1998:254)

1863

1863 a – “Carreira especial de carruagens de tração animal entre Cascais e Oeiras”

A melhoria dos acessos revolucionou a viagem até à vila, tornando-a mais apetecível, razão pela qual, em 1863, ainda antes da conclusão oficial da estrada até Oeiras, a Companhia de Carruagens Omnibus estabeleceria uma carreira especial para Cascais, não obstante o percurso implicar maior despesa, esforço suplementar das cavalgaduras e, consequentemente, mais mudas, cavalariças e pessoal.⁶ O aumento da procura exigira, pois, a aposta na ligação, até porque, no ano anterior, já o Arquivo Pitoresco apontava que «no verão concorre muita gente aos banhos de mar»⁷, prática que impôs a vila enquanto destino sazonal de muitos lisboetas, num período em que o ar e a água marítimos foram exaltados para a prolifaxia e tratamento dos mais diversos males. Henriques (2014:8)

1863 b – “Situação económica portuguesa difícil, e recurso aos visitantes”

É perante esta situação que o Ministro da Fazenda, Mariano de Carvalho, se dá conta, em 1893, que “Lisboa lucraria enormemente se pela afluência de passageiros, aqui ficassem quantias avultadas”. E faz contas: se aqui viessem 10 mil estrangeiros e por aqui “jordaneassem” 30 a 40 mil passageiros poder-se-ia obter uma receita de 500 mil libras em cada ano. Para isso era preciso que “Lisboa fosse uma estação de inverno com todos os jogos e recreios próprios das cidades desta ordem” mas, desalentadamente, concluía que é “coisa de que não cuidamos”. Nada de atractivos para estrangeiros nada de chamar os passageiros, antes afugentá-los, declarava numa manifestação de impotência (Pina, 1991). Cunha (2010:130)

1863 c – “Melhorias na navegação marítima”

Primeiro farol eléctrico. Rioux (1996:261)

1864

1864 a – “Guias de Viagem - o Papel de Paul Joanne e Élisée Reclus”

Guide Diamant de la Côte d’Azur avant qu’elle ne soit nommée ainsi : Les stations d’hiver de la Méditerranée (3e édition, 1879) par Paul Joanne qui remplace le Guide des Villes d’hiver de la Méditerranée et les Alpes maritimes, par Élisée Reclus (1864). Molier (2011: 13)

1864 b – “Guia de Viagem sobre a cidade do Porto e Arrabaldes”

O Guia Histórico do Viajante no Porto e Arrabaldes, datado de 1864 e que já incluía algumas gravuras, refere, para além de indicações práticas, como os hotéis, os cafés, o correio, as estações

de caleches e seges, os museus e templos, informações sobre os diferentes estabelecimentos de instrução, edifícios públicos, fábricas e estabelecimentos comerciais[46]. Matos & Santos (2004:12-13)

1864 c – “Inovação industrial na produção dos aços”

Invenção do forno Martin. Rioux (1996:261)

1864 d – “Jornal diário em Portugal e demografia”

Fundação do “Diário de Notícias”, Lisboa. Primeiro recenseamento simultâneo de toda a população do Reino: 3 829 618 habitantes. Serrão (1986:189)

1865

1865 a – “Produção de carruagens da empresa Peugeot”

Armand Peugeot começa a trabalhar na empresa da família, mais tarde começaria a produzir carruagens para serem equipadas com motores a vapor. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1865 b – “Início da navegação de recreio (documentada) em Cascais”

As regatas e o lazer náutico iniciaram-se no século XIX devido à presença estival da Corte, em Setembro. Embora a referência mais antiga à navegação de recreio em Cascais date de 3 de Setembro de 1865⁶⁶⁴, aquando da realização de um pic-nic marítimo entre Cascais-Setúbal, a bordo de um vapor, a primeira prova competitiva só ocorreria a 31 de Agosto de 1871. Anjos (2012:106)

1865 c – “Invenção os termoplásticos”

Os primeiros termoplásticos modernos eram feitos de materiais como resinas e ceras naturais, mas em 1865 Alexandre Parkes, de Birmingham, produziu o primeiro termoplástico a partir de celulóide. Andersen (1969:46)

1865 d – “Animação económica e obras públicas em Portugal”

Inauguração do Palácio de Cristal no Porto. Exposição Internacional do Porto (indústria). Fundação da Companhia União Fabril. Serrão (1986:189)

1866

1866 a – “Ligações internacionais por cabo transatlântico”

Primeiro cabo transatlântico Rioux (1996:262)

1866 b – “Início da indústria de explosivos”

Nobel descobre a dinamite Rioux (1996:262)

1867

1867 a – “A praia de Cascais adquire o estatuto de Praia da Corte”

À semelhança de outras praias da margem norte da barra do Tejo, a frequência de Cascais revelou-se de cariz elitista, alcançando, mesmo, pela primeira vez, em setembro de 1867, o

*estatuto de praia da Corte, pela preferência concedida pela Rainha D. Maria Pia, reportada no Diário de Notícias, uma vez que «Sua Majestade a rainha foi pela primeira vez à vila de Cascais em a tarde de 19, causando ali grande regozijo a sua rápida visita».*¹⁰ A distinção devera-se ao facto de, em meados de setembro, quando a habitual nortada da costa atlântica amaina, o mar ser normalmente mais calmo em Cascais, pois, como anotaria Ramalho Ortigão, «a praia é extremamente abrigada. Henriques (2014:9)

1867 b – “Invenções mecânicas com futuro”

Invenção da bicicleta, da rotativa “Marinoni”, do freio Westinghouse e da máquina de escrever. Rioux (1996:262)

1867 c – “Legislação em Portugal”

Código Civil Português. Código Administrativo. Representação Portuguesa na Exposição Internacional de Paris. Serrão (1986:189-190)

1867 d – “Exposição internacional”

Realizada em Paris. Mendes (1998:254)

1868

1868 a – “Novos produtos relevantes para a indústria, nomeadamente aérea”

Descoberta do hélio. Rioux (1996:262)

1869

1869 a – “Primeiro acidente automóvel”

Mary Ward, uma mulher cujo passado científico mereceria mais distinção, morreu a 31 de agosto de 1869, há precisamente 150 anos, vítima do que muitos historiadores e amantes do automobilismo consideram como o primeiro acidente automóvel da história.

<https://www.jn.pt/mundo/o-primeiro-acidente-mortal-com-um-automovel-aconteceu-ha-150-anos-11256582.html> (5.8.2021)

1869 b – “Ricardo Guimarães publicou as Impressões de viagem a Paris”

*Mas se a ausência de conforto e higiene dominava os discursos sobre a hospedagem, em Lisboa faltava um grande hotel de luxo dentro dos cânones que Ricardo Guimarães fixou nas suas **Impressões de viagem** a Paris [1869] em que: “É tal o aplomb dos móveis e criados, que até as cadeiras nos parece estarem de gravata branca e as paredes de casaca”. Santos (2017:513)*

1869 c – “Comunicações físicas entre oceanos”

Abertura do canal de Suez. Rioux (1996:262)

1869 d – “Invenção de autogeradores de energia”

Dínamo de Gramme. Rioux (1996:262)

1869 e – “Tabela periódica e avanço para a química”

Classificação dos elementos químicos por Mendeleiev. Rioux (1996:262)

1869 f – “Tintas industriais”

(...) os químicos alemães produziram várias outras tintas a partir do alcatrão da hulha. Por exemplo, em 1869, Graebe e Liebermann prepararam alizarina, a matéria corante da raiz da granza, a partir da antracite. Andersen (1969:43)

1869 g – “Abolição da Escravatura por Portugal”

É decretada a extinção definitiva da escravatura em todos os domínios portugueses. Serrão (1986:190)

1870

1870 a – “Iniciativas de turismo moderno”

Mas o desenvolvimento acelerado do turismo moderno só começa a partir dos anos 1870 do século XIX por toda Europa, e foi possível graças a clientes possuidores de poupanças suficientes para se dedicarem ao lazer, à mobilidade social ascendente das burguesias, e também às companhias de transportes. É o tempo do romantismo, uma época na qual se glorificou a natureza e a paisagem, algo que contribuiu decisivamente para o desenvolvimento do turismo. Pérez (2009:18)

1870 b – “Início da empresa Mitsubishi”

Yataro Iwasaki era originário da cidade de Kochi na ilha de Shikoku, terra natal do poderoso clã Tosa. Trabalhou para o clã e distinguiu-se na gestão das suas operações comerciais em Osaka. Em 1870, fundou a sua própria empresa de navegação, a Tsukumo Shokai, com três navios a vapor alugados ao clã. Foi o início da Mitsubishi. https://emea.mitsubishielectric.com/pt/about/global/history/overview/group_history/index.html

1870 c – “Refuncionalização da Casa do Governador da Cidadela de Cascais para Paço da Corte”

A estada da Família Real consolidou-se em 1870, na sequência da conversão da antiga casa do Governador da Cidadela no despretenhoso Paço de Cascais, onde a Corte passou a instalar-se, desde então, em meados de setembro. Com D. Carlos, a entrada oficial na vila processar-se-ia no dia 28 desse mês, data do aniversário do Rei e da Rainha, por um período que se estendia por Outubro, até à abertura da temporada do Teatro de S. Carlos. Na verdade, «a sociedade lisboeta tinha dois pontos principais de contacto – Cascais e o Teatro de S. Carlos. Henrique (2014:9)

1870 d – “Ir à Praia, em Portugal”

A partir da edição dos Guias sob influência de Ramalho Ortigão e outros escritores-viajantes. *Mas, por rápida que tenha sido a invenção da praia e das termas modernas, e descontando algum exagero que o autor tenha colocado nas suas crónicas, estas são um testemunho de que, na década de 1870, ir à praia (mais do que ir às termas) passara a integrar o conceito de lazer de muitos portugueses. Lousada (2010:68)*

1870 e – “Companhias petrolíferas e avanço da indústria petroquímica”

Rockefeller funda a Standard Oil. Rioux (1996:262)

1870 f – “Invenção do forno elétrico”

Forno eléctrico de Siemens. Rioux (1996:262)

1870 g – “Cabo submarino e inovação em Portugal”

Cabo submarino de Portugal a Inglaterra. Serrão (1986:190)

1871

1871 a – “O Hotel Bragança, de Lisboa e o Hotel do Louvre, do Porto, hospedaram D. Pedro II, Imperador do Brasil”

Na ausência desses ‘colossos’, Lisboa recebia aristocracia e diplomatas no vetusto Bragança, que em 1871 hospedou o imperador do Brasil, D. Pedro II, com “todas as condições para receber hóspedes reais”. No Porto, o Hotel do Louvre foi “expressamente modificado em algumas das suas disposições para este fim extraordinário”, e talvez isso explique as mil libras pedidas pela acomodação que o imperador recusou pagar. Em Coimbra, o monarca ficou hospedado no hotel Mondego (Real, 1872). Santos (2017:513-514)

1871 b – “Criado o Anuário Estatístico de Portugal”

Iniciaram-se os estudos estatísticos sistemáticos. Grácio (1996:512)

1871 c – “Primeira competição de barcos de recreio em Cascais”

As regatas e o lazer náutico iniciaram-se no século XIX devido à presença estival da Corte, em Setembro. Embora a referência mais antiga à navegação de recreio em Cascais date de 3 de Setembro de 1865⁶⁶⁴, aquando da realização de um pic-nic marítimo entre Cascais-Setúbal, a bordo de um vapor, a primeira prova competitiva só ocorreria a 31 de Agosto de 1871. Anjos (2012:106)

1872

1872 a – “Motores a gasolina e a quatro tempos”

(...) a primeira instalação mecânica para fazer pequenos motores a gasolina foi estabelecida em Deutz (perto de Colónia) por Otto e Langen. Em 1872, este último juntou-se a Gottlieb Daimler e a Wilhelm Maybach e, dentro em pouco, a firma estava a produzir um motor de quatro tempos. Andersen (1969:48)

1872 a – “Plástico produzido a partir de hidrocarbonetos”

Em 1872, o primeiro plástico a partir foi descoberto por Bayer, e, logo no começo do novo século, o químico belga L. H. Baekeland conseguiu sintetizar as resinas de baquelite, um novo grupo importante de plásticos de alcatrão de hulha. Andersen (1969:46)

1872 b – “A empresa Thomas Cook and Son organizou a primeira Volta ao Mundo”

Thomas Cook and Son. Primeira agência de viagens, criadora em 1874 dos “Traveller’s checks” promoveu excursões de comboio por Inglaterra (1841, de Leicester a Loughborough), para logo em 1855 dar o salto para o continente europeu -Exposição Mundial de Paris- (Santana,

1997: 20). Thomas Cook foi ministro da Igreja Baptista e em 1841 alugou um comboio para transportar um grupo de 500 activistas abstémios até uma manifestação anti álcool em Loughborough, a 20 milhas de Leicester. No ano 1872 organizou uma volta ao mundo em 222 dias. Pérez (2009:17)

1873

1873 a – “Literatura turística para os Viajantes prepararem as suas viagens”

No ano de 1873 o guia Murray de Roma ainda sugere uma bibliografia de quarenta títulos, alguns dos quais em alemão, italiano e francês, que o «viajante intelectual» é aconselhado a ler antes de iniciar viagem. Paulino (2013:21-22)

1873 b – “Guias de Viagem - o Papel de Paul Joanne”

Guide Diamant De Paris à Vienne, Wurtemberg, Bavière, Autriche, Hongrie, publié à l'occasion de l'exposition universelle de Vienne (1873) ; Molier (2011:13)

1873 c – “Exposição internacional e desenvolvimento tecnológico no mundo”

Realizada em Viena. Mendes (1998:254); “(...) o Japão envia a Viena, em 1873, 66 engenheiros que estudam as técnicas em exposição, visitam fábricas e estaleiros e, quando regressam, redigem... 96 volumes.(...) Relativamente aos inventos tecnológicos, as exposições serviram, não raro, para os divulgar em primeira mão ou ainda numa fase inicial dos mesmos. Entre muitos outros exemplos, podem mencionar-se: o dínamo de Gramme (Viena 1873), o telefone, as máquinas de escrever e de costura (Filadélfia 1876), o elevador (Paris 1878) e o fonógrafo (Paris 1889)³¹, assim como os raios X, a telegrafia sem fio e a sincronização do som com as imagens em movimento. A própria electricidade, que começa a “aparecer” ainda timidamente na expo Paris 1878, viria a ter já pavilhão próprio na de Chicago 1893, alcançando verdadeira consagração na de Paris 1900.” Idem (ibidem:260)

1874

1874 a - “Publicação do Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal”

Aproveitando o contexto, surgem ainda publicações como o “Guia Luso-Brazileiro do Viajante na Europa” em 1859, uma primeira edição do “Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal” em 1874 e o “Guia Portátil do Viajante em Portugal [...]” em 1886. Sá (2021:43)

1874 b – A empresa Thomas Cook and Son, agência de viagens, criava os primeiros “Traveller’s checks”.

Thomas Cook and Son. Primeira agência de viagens, criadora em 1874 dos “Traveller’s checks” promoveu excursões de comboio por Inglaterra (1841, de Leicester a Loughborough), para logo em 1855 dar o salto para o continente europeu -Exposição Mundial de Paris- (Santana, 1997: 20). Thomas Cook foi ministro da Igreja Baptista e em 1841 alugou um comboio para transportar um grupo de 500 activistas abstémios até uma manifestação anti álcool em Loughborough, a 20 milhas de Leicester. No ano 1872 organizou uma volta ao mundo em 222 dias. Pérez (2009:17)

1875

1875 a – “Modelo de excursões turísticas coletivas”

O desenvolvimento do turismo determinou a criação de Sociedades promotoras desta actividade. Os Touring Clubs, inicialmente ligados ao ciclismo, tiveram como modelo o English Cyclist Touring Club, que desde 1875 organizava excursões colectivas e que, em 1879, contava com 25.000 membros. Matos & Santos (2004:4)

1875 b – “Uso da expressão viatura automóvel”

La palabra automóvil tiene origen francés. En el año 1875 se utilizaba la palabra “voiture automobile” (coche que se mueve por sí mismo), estos fueron los primeros vehículos autónomos con motor propio y por tanto independiente de una fuerza exterior, ya fuera animal o humana. Miguez Santos (2018:15)

1876

1876 a – “Livro de Ramalho Ortigão – As Praias de Portugal”

Os autores salientam o papel dos escritores como turistas atentos. Não eram apenas os monumentos ou os sítios de excepção que interessavam esses viajantes. Com o olhar de etnógrafo, esses turistas exploradores apreciavam também os costumes locais e a vida quotidiana nas diferentes províncias do País. Vidal e Aurindo (2010:121)

1876 b – “Telecomunicações e avanço das tecnologias de suporte”

Telefone de Bell. Rioux (1996:263)

1876 c – “Desenvolvimento do ensino na Europa”

Ensino obrigatório na Grã-Bretanha. Rioux (1996:263)

1876 d – “Exposição internacional”

Realizada em Filadélfia. Mendes (1998:254)

1877

1877 a – “Inauguração da Ponte Maria Pia, do Porto”

Inaugurada a 4 de Novembro de 1877, a Ponte Maria Pia chamou a atenção pelo arrojo da sua estrutura metálica. De facto, o contributo que a ponte prestou ao desenvolvimento da engenharia civil residiu, por um lado, numa espectacular economia de meios na sua construção que decorria das soluções técnicas adoptadas, e por outro, no método utilizado para efectuar cálculos dos efeitos do vento e na arrojada concepção do grande arco metálico, o elemento fundamental do conjunto. Esta foi a primeira grande obra de Gustave Eiffel, sendo um marco importantíssimo na história das pontes. Maré (2011:84)

1877 b – “Novos suportes técnicos em telecomunicações”

Edison inventa o microfone e o fonógrafo. Rioux (1996:263)

1877 c – “Energia elétrica e seus equipamentos industriais”

Transformador de Thomas. Rioux (1996:263)

1878

1878 a – “Criação nos Estados Unidos do Parque Nacional de Yellowstone”

En los ríos de Europa se desciende en canoa, se practica el «rafting» y el descenso de cañones como en el oeste americano. Además, desde que en 1878 los Estados Unidos crearon el Parque Nacional de Yellowstone, todos los países de Europa han querido tener sus propios parques naturales y sus zonas de naturaleza protegida y mostrada a la vez mediante centros y senderos de «interpretación de la naturaleza», como dicen todos los europeos que no desdeñan los americanismos. Boyer (2002:30)

1878 b – “Invenção do filamento eléctrico”

Em 1878, o filamento eléctrico foi inventado ao mesmo tempo em Inglaterra e nos Estados Unidos. Andersen (1969:51)

1878 c – “Eletricidade e iluminação”

Lâmpada eléctrica de Edison. Rioux (1996:263)

1878 d – “Exposição internacional”

Também realizada em Paris. Mendes (1998:254)

1879

1879 – “Eletricidade e sistemas de transporte”

Primeiro comboio eléctrico. Rioux (1996:263)

1880

1880 a – “Início do planeamento industrial do trabalho”

Taylor fue el padre de la organización científica del trabajo; comienza sus experiencias en 1880 buscando determinar las velocidades más favorables para trabajar el acero y la forma de mejorar las herramientas, y al mismo tiempo trata de determinar la máxima cantidad de trabajo sostenido que se le puede exigir a un buen obrero, de forma tal que mantenga su ritmo durante varios años sin que, en principio, sufra molestias físicas. Gay & Samar (2007:222)

1880 b – “Nascimento industrial do automóvel e seus produtos industriais antecessores”

Para G.N. Georgano,⁴⁷ o nascimento do automóvel sob o ponto de vista «industrial», tal como é apresentado a partir de 1880, deve-se à existência de três produtos já industrializados com sucesso e consolidados na sua cadeia de valor: as carruagens hipomóveis, os motores estacionários e as bicicletas. Rodrigues (2012:28)

1880 c – “Início de acampamentos de inverno para férias nos Alpes e Pirinéus”

El sentimiento y el amor hacia la montaña son invenciones del final del siglo XVIII. Los Alpes, mucho más que los Pirineos y otros montes, se convirtieron en un gran destino, pero sólo en verano. Antes de 1880 ningún turista tuvo la idea de pasar el invierno en la montaña. Al contrario de lo que sucede hoy en día, cuando las montañas, y en particular los Alpes, son

percibidas como el destino turístico privilegiado para el invierno y son asimiladas o reducidas a espacios de deslizamiento, de deportes de invierno. Se trata de un auténtico cambio que permite formular la pregunta de cuándo y cómo se ha producido. Boyer (2002:23)

1880 d – “Tração elétrica e automobilismo”

A tracção elétrica foi conseguida em 1880, quando Werner Siemens construiu um carro eléctrico que percorreu as ruas de um subúrbio de Berlim, enquanto o seu irmão William construía um caminho de ferro em Portrush. Andersen (1969:47)

1880 e – “Dinamismo no comércio em Portugal”

Fundação do Ateneu Comercial de Lisboa. Serrão (1986:194)

1881

1881 a – “Empreendedorismo industrial”

Fundação da Sociedade de Electricidade de Edison. Rioux (1996:264)

1881 b – “Indústria em Portugal e Jornalismo”

Inquérito Industrial. Fundação, em Lisboa, do jornal “O Século”. Serrão (1986:194)

1881 c – “Baterias e primeiro veículo elétrico”

O primeiro veículo elétrico é construído por Gustave Trouvé, era um triciclo propelido por um motor elétrico de corrente contínua por 0,1 hp. A fonte de energia do veículo eram baterias de chumbo-ácido. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1882

1882 a – “Novos canais de navegação intercontinental”

Construção do canal de Corinto. Rioux (1996:264)

1882 b – “Estética e maquinarias”

A propósito, Oscar Wilde (1856-1900) referiu numa conferência: «*Todas as máquinas podem ser belas, mesmo sem ornamentação. Não vos preocupeis com a decoração. Não podemos deixar de pensar que qualquer boa máquina é graciosa, pois a linha da força e a linha de beleza são uma só.*» Pevsner (1975:30)

1882 c – “Novos modos de urbanizar as cidades usando as novas energias”

Iluminação eléctrica das ruas de Nova Iorque. Rioux (1996:264)

1883

1883 – “Primeira exposição sobre o “Selvagem Oeste” – Estados Unidos”

William Cody (Búfalo Bill). Explorador, guia e caçador, trabalhou para a “Union Pacific Railroad” (1867-1868), animando a caça de búfalos nas viagens de comboio pelo Oeste dos

EUA. Em 1883 organizou a primeira exposição sobre o “Selvagem Oeste” (Davidson, 1989: 5-7). Pérez (2009:17)

1884

1884 a – “Construção e Engenharia no crescimento das Cidades”

Primeiro arranha-céus em Chicago. Rioux (1996:264)

1884 b – “Início da publicação da revista fotográfica *Arte Photographica*”

*Para criar um ambiente propício à interpretação do novo olhar fotográfico a Fotografia Moderna publicou durante 1884 e 1885 a revista *Arte Photographica*, publicação interessante e muito sofisticada, que incluía fototipias (técnica de gravação de imagens fotográficas) em separado, com temáticas de fotografia artística de alguns dos melhores amadores do Norte e, ainda, de Cunha Morais (imagens de Angola) e da filha de Carlos Relvas, Margarida Relvas. De resto, Carlos Relvas apoiou e acompanhou, apesar de doente, a sua publicação.* Serén (2008:82)

1884 c – “Produção industrial em Portugal”

Fundação em Portugal da primeira fábrica de adubos químicos, na Póvoa de Santa Iria. Serrão (1986:195)

1884 d – “Países europeus e neocolonialismo”

Em termos políticos, um certo nacionalismo - por vezes exacerbado - e o próprio imperialismo agudizavam as rivalidades entre nações que desejavam aproveitar todas as oportunidades para reforçarem, no âmbito internacional, a sua identidade, o seu prestígio e poder. A Conferência de Berlim, em 1884-85, e a consequente partilha da África enquadram-se nesse contexto. Cria-se, assim, uma espécie de “expomania”, denunciada pelo uso de várias expressões, como: “festas da civilização”, “festas da indústria”, “olimpíadas do trabalho”, “festas pacíficas e fraternais do trabalho universal” e “lutas gloriosas da civilização”. Mendes (1998:251)

1885

1885 a – “Triciclo de Benz – o Motorwagen”

O alemão Carl Benz pode ser considerado o pai do automóvel, por ter apresentado, em 1885, um veículo (o Motorwagen) com dois lugares, três rodas e uma velocidade de 13km/hora. No entanto, nem todas as opiniões são consensuais face àquele que terá sido o primeiro automóvel, uma vez que outros veículos foram construídos e pensados com o mesmo propósito do triciclo de Benz, um construtor que sempre considerou os automóveis como um artigo voltado para o futuro. Pela mesma altura, Gottlieb Daimler também avançou com a construção do seu primeiro automóvel. [https://www.infopedia.pt/\\$automovel](https://www.infopedia.pt/$automovel)

1885 b – “Teste de circulação ao veículo a gás/petróleo de Daimler e Maybach”

Ao instalar um motor movido a gás ou petróleo em um veículo de duas rodas, Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach, que já se conheciam de seu trabalho na fábrica de máquinas

de Reutlingen, deram o primeiro passo em direção ao uso móvel. O motor, que era muito menor, mais leve e mais potente do que todos os motores primários anteriores, era chamado de “relógio de pêndulo” devido ao seu formato característico. Este veículo de duas rodas, também conhecido como “carro de passeio”, completou um test drive com sucesso em novembro de 1885. <https://www.daimler.com/konzern/tradition/geschichte/1886-1920.html>

1885 c – “Invenções na agricultura, nas armas de fogo e na indústria automóvel”

Invenção da ceifeira-debulhadora, do bico Auer, da metralhadora Maxim e primeiro automóvel a gasolina. Rioux (1996:264)

1885 d – “Os primeiros filmes”

Em 1885 os primeiros filmes foram apresentados pelos irmãos Lumière, em Paris, e pelos irmãos Schadanowsky, em Berlim. Andersen (1969:51)

1885 e – “Importação de tecnologia para as indústrias nacionais”

A importação de tecnologia para as nossas indústrias, ainda insuficientemente estudada, teve vários veículos, entre os quais: empresários e técnicos estrangeiros que, pelo menos desde Pombal, se fixaram ou exerceram funções em Portugal; publicações de vária ordem; espionagem industrial; a diplomacia e as próprias exposições internacionais. José Silvestre Ribeiro, citando um “príncipe ilustrado”, escrevia, em 1885: «A exposição universal não é unicamente um concurso de curiosidade; é também um ensino para a agricultura, para a indústria e para o comércio, bem como para todas as artes do mundo. Deve ser um vasto inquérito prático, um meio pelo qual as diferentes forças industriais se ponham em contacto»³⁴. Permitia exercer, como diríamos hoje, uma pedagogia de massas. Mendes (1998:261)

1886

1886 a – “Motor de combustão interna a gasolina”

Karl Benz (1844 – 1929) e Gottlieb Daimler (1834 – 1900), trabalhando independentemente, foram responsáveis pelos primeiros automóveis com motores de combustão interna a gasolina. O primeiro produziu e patenteou o Motorwagen, o segundo apresentou um protótipo de automóvel baseado em uma carruagem. Karl Benz é considerado o criador do automóvel. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1886 b – “Exposição Internacional de Fotografia-Porto”

Em Portugal o interesse pela divulgação da fotografia artística determinara a realização da Exposição Internacional de Fotografia, em 1886 (a primeira na península Ibérica e uma das primeiras a nível mundial). Realizou-se no Palácio de Cristal e foi sua promotora a Fotografia Moderna, do capitalista Leopoldo Cyrne. Serén (2008:82)

1886 c – “Patente do Motorwagen”

El Benz Patent-Motorwagen (Fig.2), obtuvo la patente alemana número 37435 el 29 de enero de 1886. Benz Patent-Motorwagen (“coche a motor patentado Benz”, en alemán) es un

automóvil construído por Karl Benz entre 1886 y 1893, que se considera el primer vehículo de la historia impulsado por un motor de combustión interna. El coste inicial rondaba los mil dólares americanos. Se fabricaron en total veinticinco. Miguez Santos (2018:21)

1886 d - “Patente do Motorwagen”

A 29 de Janeiro de 1886 foi registada a primeira patente de automóvel com um motor de combustão interna a gasolina pelo sr. Benz. Por Jornalista, João Palma - 30.08.2014 - http://fugas.publico.pt/Motores/338282_historias-sobre-rodas-uma-breve-historia-do-automovel?pagina=-1

1886 e - “Patente do Motorwagen ou Velociped”

Benz também reconheceu a importância do motor leve e se propôs a construir “um anão no peso, mas um titã no poder”. Como Benz não pôde recorrer ao trabalho preliminar nem encontrar uma solução para dirigir um veículo de quatro rodas, ele inicialmente se concentrou na construção de um veículo de três rodas. O “Velociped”, criado em 1886, pode ser considerado o primeiro automóvel do mundo, apesar de ter apenas três rodas. <https://www.daimler.com/konzern/tradition/geschichte/1886-1920.html>

1886 f - “Publicação do Guia Portátil do Viajante em Portugal”

Aproveitando o contexto, surgem ainda publicações como o “Guia Luso-Brazileiro do Viajante na Europa” em 1859, uma primeira edição do “Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal” em 1874 e o “Guia Portátil do Viajante em Portugal [...]” em 1886. Sá (2021:43)

1886 g - “Rede de Estradas Reais em Portugal”

Em 1886, a extensão da rede de Estradas Reais construída era de 4694 quilómetros e em construção era de 267 quilómetros. Com o decreto de 21 de Julho de 1887, fica apresentada uma revisão do plano de estradas, ficando divididas em Reais e Distritais pretendendo-se triplicar a extensão das estradas a cargo do Estado e passar a admitir para a sua construção obras de pequena empreitada, passando os custos de construção a ser mais baixos. Como resultado do disposto neste diploma, foi aprovado pela Lei de 21 de Fevereiro de 1889, um Plano Geral de Estradas Reais e Distritais, compreendendo 79 Estradas Reais (entre elas a de Lisboa a Caldas da Rainha e a de Lisboa a Cascais) e 197 Estradas Distritais (entre as quais o troço de Lisboa a Vila Franca de Xira) e o Regulamento de Conservação, Arborização e Polícia. Maré (2011:14)

1886 h - “Inauguração da Ponte D. Luís, no Porto”

A 1 de Dezembro de 1881, deu-se a inauguração da construção da ponte, que foi assistida por toda a família real. Cinco anos mais tarde, a 31 de Dezembro de 1886, dia do aniversário natalício de D. Luís, a ponte foi inaugurada, estando presentes para além das autoridades governamentais, as autoridades municipais administrativas e religiosas da cidade do Porto e de Vila Nova de Gaia. A ponte D. Luís, construída ao lado do local onde existiu a antiga Ponte Pênsil, com o objectivo de vir a substituí-la, apresenta dois tabuleiros sustentados por um imponente arco de ferro e por cinco pilares. Maré (2011:86)

1886 i – “Indústria vidreira em progresso”

Invenção da assopradora na indústria vidreira. Rioux (1996:264)

1886 j – “Motor de explosão e motorização da sociedade”

Motor de explosão de Daimler. Rioux (1996:264)

1886 l – “Patente do triciclo de Benz”

Com patente registada em 29 de Janeiro de 1886, o triciclo de Benz circulou pela primeira vez, num domingo dia 28 de junho de 1886, no Ring de Mannheim, antes de Daimler ter conseguido fazer andar o seu Einspur, o que só viria a acontecer em 10 de Novembro desse ano. A fabricação (...) estendeu-se até 1982 em número de 25 (...). Abreu (1996:33)

1887

1887 a – “Adaptação de motor a gasolina e a quatro tempo para barcos”

Daimler adaptou também o seu motor a um barco, que navegou no Sena durante a exposição de Paris de 1887. Andersen (1969:48)

1887 b – “Decreto régio sobre o Plano de Estradas”

Em 1886, a extensão da rede de Estradas Reais construída era de 4694 quilómetros e em construção era de 267 quilómetros. Com o decreto de 21 de Julho de 1887, fica apresentada uma revisão do plano de estradas, ficando divididas em Reais e Distritais pretendendo-se triplicar a extensão das estradas a cargo do Estado e passar a admitir para a sua construção obras de pequena empreitada, passando os custos de construção a ser mais baixos. Como resultado do disposto neste diploma, foi aprovado pela Lei de 21 de Fevereiro de 1889, um Plano Geral de Estradas Reais e Distritais, compreendendo 79 Estradas Reais (entre elas a de Lisboa a Caldas da Rainha e a de Lisboa a Cascais) e 197 Estradas Distritais (entre as quais o troço de Lisboa a Vila Franca de Xira) e o Regulamento de Conservação, Arborização e Polícia. Maré (2011:14)

1887 c – “Novos materiais e indústria das artes gráficas”

Invenção do “linotype”. Rioux (1996:264)

1887 d – “Henry Ford e Edison”

Henry Ford (1863-1947) começou a sua carreira mecânica pela relojoaria e em 1887 era engenheiro de Edison. Abreu (1996:50)

1888

1888 a – “Indústrias dos produtos de borracha e indústria automóvel”

Dunlop inventa o pneumático. Rioux (1996:264)

1888 b – “Fábricas e inovação em Portugal”

Primeira fábrica de tintas e vernizes. Código Comercial. Serrão (1986:196)

1889

1889 a – “Início de produção de carros Peugeot”

Após contato com Gottlieb Daimler e Émile Levassor, Armand Peugeot inicia com a empresa da família a produção de carros Peugeot, sob o emblema Peugeot Frères. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1889 b – “Outra versão sobre a invenção do pneumático”

Em 1889 a invenção do pneumático por J. B. Dunlop, ao aumentar o conforto, contribuiu significativamente para a sua generalização. Matos & Santos (2004:9)

1889 c – “Início de produção de carros Peugeot e apresentação em Paris”

Armand Peugeot apresentou o primeiro veículo automotivo da marca PEUGEOT na Feira Mundial de Paris: um veículo de três rodas a vapor (não comercializado) projetado pelo engenheiro Léon Serpollet. <https://www.peugeot.pt/marca-peugeot/universo-peugeot/historia-da-marca.html>

1889 d – “Aprovado pela Lei de 21 de Fevereiro de 1889, um Plano Geral de Estradas Reais e Distritais”

Em 1886, a extensão da rede de Estradas Reais construída era de 4694 quilómetros e em construção era de 267 quilómetros. Com o decreto de 21 de Julho de 1887, fica apresentada uma revisão do plano de estradas, ficando divididas em Reais e Distritais pretendendo-se triplicar a extensão das estradas a cargo do Estado e passar a admitir para a sua construção obras de pequena empreitada, passando os custos de construção a ser mais baixos. Como resultado do disposto neste diploma, foi aprovado pela Lei de 21 de Fevereiro de 1889, um Plano Geral de Estradas Reais e Distritais, compreendendo 79 Estradas Reais (entre elas a de Lisboa a Caldas da Rainha e a de Lisboa a Cascais) e 197 Estradas Distritais (entre as quais o troço de Lisboa a Vila Franca de Xira) e o Regulamento de Conservação, Arborização e Polícia. Maré (2011:14)

1889 e – “Empresas de eletricidade”

Fundação da General Electric. Rioux (1996:264)

1889 f – “Iluminação pública em Portugal” .

Iluminação eléctrica da Avenida da Liberdade, em Lisboa. Torgal (2007:313)

1889 g – “Marca Lion-Peugeot de triciclo movido a vapor em exposição mundial”.

(...) triciclo movido a vapor, sob licença Serpolet de 2 HP, dos quais foram produzidas quatro unidades, uma delas chegando a figurar na Exposição Mundial de Paris de 1889, comemorativa do 1º centenário da Revolução Francesa. Abreu (1996:41)

1889 h – “Exposição internacional”

É realizada, a terceira, em Paris. Mendes (1998:254)

1890

1890 a – “Início de produção de carros Peugeot Type 2”

Em 1890, Armand Peugeot abandonou o vapor em favor do petróleo e produziu o primeiro quadriciclo a gasolina da Peugeot: o Type 2, equipado com um motor Daimler. <https://www.desafiomundial.com/br/a-historia-da-peugeot-e-os-segredos-dessa-grande-montadora/?view-all&chrome=1>

1890 b – “Foi constituído o Touring Club de França, em Paris”

Em 1890 criou-se o Touring Club de França, cuja sede se localizava em Paris numa das Avenidas que conduziam ao Parque de Bolonha, o local preferido dos ciclistas. Em 1896 esta sociedade contava com 40.000 membros e tinha diversificado as suas actividades. Matos & Santos (2004:4)

1890 c – “Transportes metropolitanos no Mundo”

Os chamados «metropolitanos», caminhos-de-ferro eléctricos subterrâneos, foram instalados em Londres, Budapeste e Boston, na década de 1890. Andersen (1969:47)

1890 d – “Inauguração da Estação do Rossio, de Lisboa”.

A Estação do Rossio, inaugurada em 1890, define-se na complementaridade que se estabelece entre o edifício principal e o cais de embarque. Se o primeiro reflecte o crescente simbolismo que as estações terminais ganham enquanto novas portas das cidades e novos equipamentos públicos urbanos, o último explora a expressividade do ferro enquanto novo elemento construtivo. Lobo (2006:17)

1890 e – “Entretenimento lisboeta” .

Inauguração do Coliseu dos Recreios, Local de encontro de uma pequena burguesia Vitorino (2007:318)

1890 f – “Ultimato inglês e demografia”

Ultimato inglês (11 de Janeiro). Censo da população: 4 660 095 habitantes. Serrão (1986:176)

1891

1891 a – “Estruturação do automóvel: motor na frente/caixa de velocidades no centro/ tração traseira”

Os franceses René Panhard e Émile Levassor, corria o ano de 1891, apresentaram uma viatura que, durante muito tempo, determinou a estrutura do automóvel, com a existência de um motor à frente, uma caixa de velocidades no centro e uma tração à retaguarda. [https://www.infopedia.pt/\\$automovel](https://www.infopedia.pt/$automovel)

1891 b – “Ano de constituição do The British Touring Club”

Los británicos crearon el «The British Touring Club» y en 1891 los nobles y grandes burgueses fundaron el Touring Club de Francia, que, en algunos años, se convirtió en un verdadero poder turístico que, mediante sus comités, intervino por todas partes. Boyer (2002:22)

1891 c – “Desenvolvimento do Sistema Panhard”

Um aspeto da carroçaria que é comum a praticamente todos os automóveis de produção na história do automóvel e que faz parte do senso comum da população em geral: a frente maior, ou visualmente mais saliente, em relação à traseira – tem a sua génese em 1891, quando a Panhard, que até então produzia sob licença da Daimler, desenvolveu o «Système Panhard», que consistia num esquema de quatro rodas, duas motrizes atrás, motor à frente e o sistema de transmissão ao centro, sob o habitáculo.²⁰¹ Madureira (2017:60)

1891 d – “Distribuição de energia eléctrica a longa distância”

O primeiro cabo eléctrico para transmitir energia a longa distância foi instalado entre Lauffen, sobre o rio Neckar, e Francfort em 1891. Andersen (1969:48)

1892

1892 a – “Avanços científicos no conhecimento dos materiais”

Lorentz descobre os electrões. Rioux (1996:265)

1892 b – “Inauguração do Avenida Palace, hotel anexo à estação ferroviária do Rossio”

Mas só em 1892, com a inauguração do hotel Avenida Palace, a capital portuguesa passou a contar com um hotel de nível internacional, com o luxo, o conforto e a higiene que habituara a elite europeia. A sua arquitetura moderna, com três andares e 200 quartos, casas de banho e elevador hidráulico e decoração luxuosa colocavam-no ao nível dos melhores hotéis de primeira categoria da Europa (Koebel, 1908). Santos (2017:514)

1892 c – “Publicações nacionais sob efeitos das Feiras Internacionais”

Apenas a título de exemplo, podem indicar-se: Uma visita à Exposição Universal de Paris em 1889, por A. E. de F. Cavaleiro e Sousa, da Sociedade de Geografia de Lisboa (Lisboa, Lucas & Filho - Editores, 1892, 455 p.) e uma série de artigos no jornal A Federação, da autoria de empresários e técnicos que tinham visitado a Exposição de Paris 1862. Mendes (1998:261)

1893

1893 a – “Criação de carro sob tradição do carro de cavalos”

El Benz victoria (Fig.3) fue el primer modelo fabricado por Karl Benz tras su experiencia con los triciclos, que le otorgó la reputación de padre del automóvil. El Benz Victoria presentaba cuatro ruedas en lugar de tres y tampoco tenía volante. Su diseño estaba inspirado en los carruajes llevados por caballos, tenía dos plazas y capota plegable. Miguez Santos (2018:23-24)

1893 b – “Início da atividade de Herbert Austin fundador de marca homónima”

Herbert Austin (1866-1941), nasceu em 8 de novembro de 1866 em Poco Missenden, Buckinghamshire, Reino Unido. Filho de Giles Stephen Austin, um granjeiro e de Clara Jane Simpson, de Yorkshire, cursou seus estudos na Escola de Gramática de Rotherdam e posteriormente na Universidade Comercial de Brampton onde estudou arquitetura. Em 1882, emigrou com seu tio a Melbourne, Austrália e trabalhou como aprendiz de

engenheiro na fundição de Langlands. Durante sua viagem à Austrália conheceu o motor de combustão interna, adquirindo os primeiros conhecimentos práticos neste campo. Na Austrália, em 1893, Austin foi contratado por Frederick Wolseley, um fabricante de tesouras mecânicas para tosquiar ovelhas. Mas apesar de ter começado em uma atividade fora do setor automobilístico, chegaria posteriormente a fundar duas marcas de automóveis. <https://www.planetcarsz.com/index.php/fabricantes/austin/170>

1893 c – “Exposição internacional”

Realizada em Chicago. Mendes (1998:254)

1894

1894 a – “Primeira mostra internacional de automóveis”

*As primeiras exposições de automóveis surgem em Paris, logo em 1894 e 1895.*²⁰⁶

Madureira (2017:62)

1894 b – “Peugeot vence primeira corrida automóvel”

No ano de 1894, um Peugeot venceu a primeira corrida de veículos a propulsão mecânica da história, iniciando a tradição da Marca em corridas de automóvel, que se tornou uma paixão. Um ano depois, os irmãos Michelin criaram o conceito de pneu, montando os primeiros pneumáticos em um automóvel. <https://valdulion.wordpress.com/2011/11/28/historia-peugeot-como-tudo-comecou/>

1894 c – “Êxito comercial da Benz”

O Benz “Velo” lançado em 1894 tornou-se um grande sucesso comercial. Deveria ser seguido por um ônibus motorizado e um caminhão. <https://www.daimler.com/konzern/tradition/geschichte/1886-1920.html>

1894 d – “Viagem automóvel a 13 km/hora”

En 1894, el Barón Theodor Von Liebig viajó desde Reichenberg hasta Gondorf, recorriendo una distancia de 346 Km a una velocidad media de 13 Km/h y un consumo de 21 litros por cada 100 km recorridos. A esto se le consideró una gran aventura automovilística por la multitud de problemas que tuvo que resolver, pues en aquella época la gasolina se compraba en farmacias y el coche tenía un depósito muy pequeño. Miguez Santos (2018:24)

1894 e – “Artes e Ofícios e Engenharias da Pedra e do Ferro e Vidro”

Van de Velde (1863-1957) explicou-se: “Os engenheiros são os Arquitectos de hoje.(...) Está reservado um grande futuro ao ferro, ao aço, ao alumínio, ao linóleo, ao cimento.”

Pevsner (1975:33)

1894 f – “Indústria cimenteira” .

Criação da primeira fábrica de cimento em Portugal, a Fábrica Tejo, em Alhandra. Vitorino (2007:318)

1894 g – “Publicação do mundo automóvel” .

A revista Locomotion Automobile iniciava a sua publicação em França que duraria até 1909. Pinheiro (2009:92)

1895

1895 a – “Constituição do Automóvel Clube de França”

En 1895 una cincuentena de personalidades, de las cuales la mitad eran nobles, fundó el Automóvil Club de Francia. La bicicleta y el automóvil aumentaron notablemente lo que debía ser visto y dieron un interés propiamente turístico a la residencia de verano. Se paseaba o se hacían visitas en bicicleta o en automóvil. Los adeptos de un medio u otro, a menudo los mismos, alababan las posibilidades turísticas de estas invenciones. Boyer (2002:22-23)

1895 b – “Primeiro automóvel entrado em território nacional: início da automobilização em Portugal”

O surgimento do primeiro automóvel no país em 1895 e a sua posterior generalização determinou a publicação de textos técnicos sobre este novo meio de transporte e a preocupação com o estado de conservação das estradas, que passaram a ter novos utilizadores[12], ao mesmo tempo que procurava estender o turismo a todas as regiões de França e criar o conceito de “regiões turísticas” e identificar algumas cidades como “centros de turismo”[13]. Por outro lado, a sua actividade estende-se à modernização da hotelaria e à defesa dos monumentos históricos criando uma associação especializada e uma publicação específica: Sites et Monuments. Com esta iniciativa o Touring Club de França «prend en charge des actions d'intérêt collectif qui ne font pas encore explicitement partie des fonctions de l'État» [14]. Matos & Santos (2004 :4-5)

1895 c – “Problemas de classificação do veículo automóvel na alfândega nacional”

Primeiro automóvel (...) adquirido pelo IV Conde de Avilez (...) sendo pautado como máquina agrícola: «carroça com motor a vapor de gasolina». Abreu (1996:34)

1895 d – “Primeiras viagens de automóvel em Portugal”

O automóvel encontrou adeptos em Portugal e, em 1895, o conde Jorge de Avilez comprou em Paris um Panhard et Levassor que foi o primeiro destes veículos a circular em Portugal. A uma velocidade de 15km/hora, o seu proprietário chegou a realizar viagens entre Santiago do Cacém, Beja e Évora. Matos & Santos (2004:9)

1895 e – “Importador do 1º automóvel a chegar a Portugal: 4º Conde de Avilez”

O primeiro automóvel que chega a Portugal em 1895, é um Panhard & Levassor, importado de Paris por Jorge Avilez de Sousa Feio, 4º Conde de Avilez. Algumas histórias da época contam que foi difícil catalogar aquele novo espécimen, que não fazia parte das listas aduaneiras, e relatam a extraordinária viagem deste veículo, desde a alfândega de Lisboa até Santiago do Cacém, localidade onde residia aquele titular, na companhia do seu amigo e conterrâneo José Benedito Hidalgo de Vilhena e de um mecânico. <https://www.e-cultura.pt/evento/1134> (5.8.2021)

1895 f – “Chegada do 1º automóvel a Portugal e primeiro acidente de viação”

O primeiro automóvel chegou a Portugal em 1895. Era um veículo da marca Panhard & Levassor, importado de Paris pelo IV Conde de Avilez. Na primeira viagem que realiza, entre Lisboa e S. Tiago do Cacém, este veículo é protagonista do primeiro acidente de viação em Portugal ao atropelar um burro. <https://www.psp.pt/Pages/atividades/TransitoPrev.aspx> (5.8.2021)

1895 g – “Uso dos pneumáticos substituindo as rodas rígidas”

A Peugeot se torna a primeira marca a utilizar pneus pneumáticos ao invés da rígida borracha sólida, além disso também se tornou pioneira na transmissão de marcha deslizante. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1895 h – “Linha do Estoril completa de Cais do Sodré a Cascais”

A região pareceu tornar-se merecedora de uma ligação ferroviária até à capital, que Pedro Barruncho já advogara em 1873, ao afirmar que «não bastam as velhas estradas: Cascais adquiriu jus ao caminho-de-ferro».¹⁹ Desta forma, a 30 de setembro de 1889 chegaria à vila o primeiro comboio a vapor, na sequência da inauguração da linha até Pedrouços, que em 1895 alcançou o Cais do Sodré, assumindo-se definitivamente enquanto o mais poderoso instrumento de desenvolvimento do concelho. As primeiras notícias relativas à sua utilização apontavam que «nesta nova linha férrea o movimento de passageiros no domingo foi cerca de 6 mil e seria muito mais se não faltasse o material».²⁰ Pouco depois já se pensava, mesmo, proceder à organização de comboios extraordinários... Henriques (2014:11)

1895 i – “1º veículo automóvel da Austin”

Austin começou a trabalhar com carros: em 1895, tinha pronto o primeiro veículo concebido inteiramente por ele. Para construir seu primeiro modelo se baseou bastante no triciclo de Bollée que havia visto em Paris, e foi graças a isso que estabeleceu o sistema de fabricação de automóveis da empresa Wolseley. Os direitos do projeto do Bollée já haviam sido comprados por um grupo britânico, portanto Austin teve que inventar para fabricar um segundo veículo inteiramente projetado por ele. <https://www.planetcarsz.com/index.php/fabricantes/austin/170>

1895 j – “Corrida automóvel Paris – Bordéus – Paris “

Durante quase uma década, os três processos de motorização – vapor, eléctrico e explosão – conviveram entre si, esgrimindo argumentos e vantagens competitivas. Seria contudo em 1895, com a grande corrida Paris-Bordeaux-Paris que as dúvidas em relação à “opção do futuro” se iriam dissipar no mercado europeu. Esta competição foi a primeira grande corrida de automóveis no mundo. Juntou 19 automóveis, sendo 12 com motor a explosão, seis a vapor e um movido a electricidade. A performance esmagadora da Panhard, que efectuou o percurso de aproximadamente 1200 km a uma média superior a 24 km/h, 105 superando os concorrentes equipados com motores a vapor, daria indicações precisas ao mercado sobre o melhor compromisso para os automóveis a curto prazo: o motor a explosão garantia velocidades elevadas mas, sobretudo, autonomias inalcançáveis pelos seus concorrentes. Rodrigues (2012:39)

1895 l – “1º automóvel chegado a Portugal, viagem para o Sul e atropelamento de burro em Palmela”

Os factos relevantes que são levantados por Duro são, assim, os seguintes: i) O automóvel foi o primeiro importado para o nosso país com motor a explosão. ii) O automóvel foi adquirido em Paris. iii) Era uma viatura em segunda mão. iv) Foi despachado no dia 12 de Outubro de 1895 na Alfândega de Lisboa. v) A sua classificação para fins pautais foi laboriosa e difícil. vi) Depois

do desalfandegamento foi enviado para a oficina de Joaquim Areias, na Rua dos Sapateiros. vii) Inicialmente o motor não pegava e só após a escolha acertada do combustível foi possível pôr o propulsor a funcionar normalmente. viii) A viagem começou no dia 14 de Outubro de 1895. ix) Em Palmela, o Panhard atropelou um burro que morreu no acidente. x) D. Jorge de Avillez teve de indemnizar o dono do burro em 18 mil réis. xi) A chegada a Santiago constituiu um acontecimento sensacional. xii) D. Jorge percorreu com o seu Panhard todas as vilas e aldeias em redor. xiii) O povo alcunhou o veículo de «Gasolina». xiv) Contudo, uma avaria maior motivou que o Panhard se deslocasse a Lisboa, à Empresa Industrial Portuguesa, para ser reparado. Rodrigues (2012:52)

1895 m – “Fundação do Automóvel Clube de França e corridas de automóveis”

A ideia de organizar uma corrida e aproveitar o fluxo mediático por ela provocado com vista à criação de uma associação automobilista não era, como já vimos, nova e limitava-se a seguir um procedimento que já havia sido adoptado em França, com grande sucesso. Na verdade, a organização da prova Paris-Bordéus-Paris, em Junho de 1895 assentava no facto de que um dos grandes objectivos da comissão organizadora dessa corrida liderada pelo Conde de Dion, era justamente a fundação do Automóvel Clube de França, o que veio a acontecer em 12 de Novembro desse ano, ou seja, cinco meses depois da histórica corrida. Como destacou o historiador James Flink,³⁵⁵ “a seguir à corrida, em 12 de Novembro de 1895, a comissão organizadora, uma vez mais sob a liderança do Conde de Dion, fundou o Automóvel Clube de França com o objectivo de encorajar o desenvolvimento do automobilismo e regular as competições desportivas. Rodrigues (2012:110)

1895 n – “Fotografia e Automobilismo”

Assim logo nos primeiros tempos do automobilismo, o novo invento vai despertar o interesse de muitos fotógrafos amadores e profissionais. As figuras da aristocracia vão querer ser fotografadas com os seus carros, e mais tarde as celebridades, as famílias burguesas e da classe média, e toda a gente com possibilidades para ter uma camara ou pagar a um fotógrafo para tal (Figs. 39 – 40 - 41). O desporto automóvel vai ser, até hoje, a maior fonte de fotografia de automóveis. A primeira corrida oficial tem lugar em 1895, na França, e tem logo direito a um (escasso) registo fotográfico (Fig. 42). Madureira (2017:39-40)

1895 o – “Imagens em movimento e entretenimento social”

Cinema dos irmãos Lumière. Rioux (1996:265)

1895 p – “Produção da marca Peugeot”

Primeiro automóvel Peugeot. Rioux (1996:265)

1895 q – “Ciência e avanço das tecnologias de microscopia”

Roentgen descobre os raios X. Rioux (1996:265)

1895 r – “Painéis de São Vicente”

Joaquim de Vasconcelos revela o políptico de São Vicente de Fora. Serrão (1986:199)

1896

1896 a – “Fim da bandeira vermelha assinalando a marcha de cada automóvel”

Em 1896 entraria em vigor a Locomotives on Highways Act que libertaria, enfim, os automóveis do homem de bandeira vermelha que se deveria deslocar à sua frente como aviso aos outros transeuntes da estrada. Para comemorar esta nova lei, um grupo de entusiastas britânicos do automobilismo lançou a ideia da Emancipation Run, disputada entre Londres e Brighton.¹⁴¹ Mas Bird aborda também a fraude que foi tentada por alguns dos principais financeiros da época (Lawson, Rucker e Hooley) apropriando-se ilegalmente de todas as patentes registadas em todo o mundo, de modo a controlarem, mafiosamente, a indústria automóvel britânica desde o seu início, exigindo royalties a todos os construtores através da sua empresa, a British Motor Syndicate.¹⁴² Rodrigues (2012:47)

1896 b – “Lançamento do carro Wolseley Autocar, da empresa Austin”

A Wolseley Sheep Shearing Machine Company lança seu primeiro carro, o Wolseley Autocar 1, projetado por Herbert Austin, que futuramente abriria a sua própria montadora, a Austin; A Peugeot rompe com a Daimler e começa a fabricar seus próprios motores. Armand Peugeot se desliga da companhia familiar para abrir sua própria indústria, no caso a Peugeot fábrica de automóveis. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1896 c – “1ª corrida de automóveis realizada em circuito fechado”

Nos EUA, onde a fotografia se difundiu rapidamente, em 1896 realiza-se a primeira corrida de automóveis em circuito fechado da história (Fig. 43),¹¹³ e a partir de então o automobilismo americano vai-se desenvolver progressivamente, sendo sempre acompanhado pela fotografia (Figs. 44 - 45). Madureira (2017:40)

1896 d – “1º carro a ser roubado, da marca Peugeot, em França”

Um Peugeot marcou um dos tristes recordes automotivos: foi o primeiro carro a ser roubado na história. A ocorrência aconteceu em junho de 1896, em Paris, França. Semelhante ao modelo da foto, o carro pertencia ao Barão Étienne Gustave Frédéric van Zuylen van Nyevelt van de Haar (ufa!). E foi roubado na oficina da própria Peugeot por um mecânico. E foi encontrado logo depois em Asnières-sur-seine, distrito que faz parte da Ilha de França, a mesma região de Paris. Por Julio Cabral- 02/04/20 - <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2020/04/o-primeiro-carro-que-alguem-roubou-no-mundo-era-um-peugeot-isso-em-1896.ghtml>

1896 e – “Empresa inglesa apresenta requerimento para produzir automóveis em Portugal”

A verdade é que já em 1896 – quando em Portugal existia um único automóvel, que provavelmente já não andava, o Panhard et Levassor do Conde de Avilez – uma empresa nacional de capitais ingleses, a Humber & Company Portugal Limited apresentou junto das autoridades oficiais portuguesas um requerimento para “construção de vehiculos de todos os systems e feitos, movidos por motores automáticos, dentro e fora das povoações”.⁵⁶⁹ Rodrigues (2012:157-168)

1896 f – “Telefonia sem Fios”

Trabalhos de Marconi sobre a T.S.F. Rioux (1996:265)

1896 g – “Limitação de velocidade para os automóveis”

No tempo (...) que marcou o início do automobilismo e a revogação da Red Flag Act, continuava a existir uma limitação drástica da velocidade de circulação dos automóveis nas estradas: 22 Km/h. Abreu (1996:39)

1896 h – “Henry Ford e aptidão para se tornar construtor de automóveis”

Em 1896, contruiu o primeiro automóvel em sua casa, peça por peça, e aos 35 anos abandona a empresa de Edison, para se dedicar inteiramente à produção de automóveis. Abreu (1996:50)

1896 i – “Marca BMW”

Origem da BMW: 3 de Dezembro de 1896 (...) é a sigla de Bayerische Motoren Werken, ou seja, Fábrica de Motores da Baviera. Começando pela produção de motociclos acabaria por se notabilizar pelo fabrico de automóveis. Abreu (1996:107)

1897

1897 a – “Produção da Locomolibe, automóvel a vapor”

Entretanto, em 1897, os irmãos Stanley haviam construído um automóvel a vapor que foi vendido com o nome de Locomobile. Esta viatura foi muito bem aceite no mercado, tendo sido comercializadas mais de cinco mil. [https://www.infopedia.pt/\\$automovel](https://www.infopedia.pt/$automovel)

1897 b – “1º motor totalmente produzido pela marca Peugeot”

Em 1897 surge o modelo 15, primeiro veículo da Marca com motor 100% Peugeot. <https://valdulion.wordpress.com/2011/11/28/historia-peugeot-como-tudo-comecou/>

1897 c – “A inovação do automóvel e o espanto causado”

Ao contrário do que acontece actualmente, os primeiros automóveis não gozavam de grande popularidade. Em 1897, quando pela primeira vez foi visto um automóvel em Cardiff, no sul do País de Gales (...) os peões detiveram-se, e (...) ficaram pasmados a olhar para ele. Abreu (1996:27)

1897 d – “Primeira deslocação em automóvel na modalidade de longo curso, em Portugal”

(...) ao volante de um Peugeot equipado com motor Panhard. O Dr. Tavares de Melo completava aquela que viria a ser a primeira deslocação automóvel de longo curso: uma viagem entre Coimbra e a Guarda, cujo trajecto levaria 16 horas a ser percorrido. Abreu (1996:31)

1897 e – “Marinha em Portugal”

Entra no Tejo o cruzador “Adamastor”, construído em consequência duma subscrição nacional. Serrão (1986:199)

1898

1898 a – “Fundação da marca Renault”

A Renault foi fundada a 25 de Fevereiro de 1898 pelos irmãos Renault – Louis, Marcel e Fernand – sob o nome “Société Renault Frères”. Louis era um jovem engenheiro já com uma carreira cheia de sucessos, uma vez que já tinha projetado e construído vários protótipos antes de se associar aos seus irmãos. Os irmãos Marcel e Fernand, por sua vez, aperfeiçoaram as suas habilidades comerciais ao terem trabalhado previamente na empresa têxtil do seu pai. Assim, na Renault, Louis estava responsável pelo design e produção automóvel, enquanto que Marcel e Fernand geriam os negócios. [**https://www.brincarautomoveis.pt/blog/1098753/historia-da-renault-\(parte-1\)**](https://www.brincarautomoveis.pt/blog/1098753/historia-da-renault-(parte-1))

1898 b – “1º automóvel da casa real portuguesa”

O primeiro automóvel adquirido pela Casa Real foi um Panhard & Levassor, de quatro cilindros, em 1898, numa altura em que haviam em Portugal muito poucos veículos com essas características. Rodrigues (2012:157-159)

1898 c – “1º modelo automóvel da marca Porsche”

Ferdinand Porsche – pai e criador da marca Porsche – criou o primeiro modelo – em 1898 – com o recurso a dois motores eléctricos colocados em cada uma das rodas dianteiras. [**https://www.standvirtual.com/blog/historia-automovel/**](https://www.standvirtual.com/blog/historia-automovel/)

1898 cc – “A marca Porsche e seu fundador”

Ferdinand Porche foi um brilhante engenheiro de Viena que iniciara a sua actividade na firma Lohner que fornecia carros de propulsão eléctrica à Casa Real, trabalhando aí entre 1898 e 1905. Nesse período patenteou o seu primeiro automóvel: o Lohner-Porsche. Abreu (1966:89)

1898 d – “Uma das primeiras pinturas e reprodução litográfica, incluindo o automóvel”

*O automóvel vai ser simultaneamente tema e suporte artístico. É da autoria de Toulouse-Loutrec uma das primeiras obras a não só incluir o automóvel mas a usá-lo como tema, nomeadamente na litografia L’automobiliste (Fig. 37), ainda em 1898.*¹¹⁰ Madureira (2017:39)

1898 e – “1º record oficial de velocidade automóvel”

*Em paralelo com o desporto automóvel, desenvolveu-se outro tipo de manifestação automobilística nomeadamente a “caça aos recordes”. Ainda no séc. XIX, em 1898, foi estabelecido em França o primeiro recorde oficial de velocidade em terra, por Gaston Chasseloup-Laubat: 63.15km/h.*²²⁷ Madureira (2017:65)

1898 f – “Fundação da Aliança Internacional de Turismo”

A Aliança Internacional de Turismo, criada em 1898 com o intuito de agrupar os clubes de turismo de vários países, terá sido a primeira organização internacional de turismo. Assumiu, contudo, sempre carácter privado e, verdadeiramente, a primeira organização turística internacional foi a Federação Franco Hispano — Portuguesa de Sindicatos de Iniciativa e de Propaganda. Cunha (2010:135)

1898 g – “Curso Superior Industrial”

O Instituto Industrial e Comercial de Lisboa “(...) passa a leccionar desde 1898 o curso superior industrial, de 6 anos e conferindo o título de engenheiro industrial.”, Grácio (1996:514)

1898 h – “Indústria portuguesa”

Surgimento da CUF (Companhia União Fabril) por fusão da Companhia Aliança Fabril (ligada ao fabrico de sabões, velas de estearina, óleos, glicerina, etc.), com a sua principal concorrente, a União Fabril. Rodrigues (1994:246)

1898 i – “Estatísticas nacionais”

É criada a Direcção-Geral de Estatística e dos Próprios Nacionais. Rodrigues (1994:246)

1898 j – “Automóveis marca Hurtu”

A Hurtu como tantos outros fabricantes de automóveis, começou por produzir máquinas de costura, depois bicicletas e a seguir automóveis. Abreu (1996:35)

1899

1899 a – “Distribuição de correio por veículo automóvel”

*As primeiras experiências de distribuição urbana de correio na Europa através de automóvel ter-se-ão iniciado em 1899, em Berlim, expandindo-se para Paris um ano depois.*⁷³² Rodrigues (2012:201)

1899 b – “1º carro da marca Renault”

O Renault Type A foi o primeiro carro a ser construído verdadeiramente após a constituição da Renault enquanto marca. Este carro podia transportar dois passageiros e, inicialmente, em 1899, estava equipado com um motor 1cv, que impulsionava este modelo até aos 32 km/h. Em 1904 o Type A passou a estar equipado com um motor de 5 cavalos de potência.
<https://www.standvirtual.com/blog/historia-renault/>

1899 c – “Protótipos automóveis da Empresa Industrial Portuguesa”

Um último destaque para a presença de registos portugueses. Não constam de qualquer enciclopédia internacional mas a entrega de patentes de indústria de duas empresas e a realização de pelos menos dois protótipos, realizados pela Empresa Industrial Portuguesa, entre 1899 e 1901, sob a supervisão do técnico francês Albert Beauvalet – mais tarde, importador oficial da Peugeot para o nosso país – a par dos seis veículos construídos nas instalações da Parry & Son, são factos amplamente documentados demonstrando-se assim que houve iniciativa, embora não materializada em produção regular. Rodrigues (2012:48)

1899 d – “1º carro de quatro lugares, da Austin”

Em 1899, a Wolseley fabricou outro projeto de Austin. Tratava-se do primeiro 4 lugares. O carro tinha somente um cilindro horizontal e transmissão por corrente no eixo traseiro. Em 1900, o carro foi inscrito em uma corrida de 1.000 milhas e venceu em sua classe. Este fato propiciou que as edições seguintes do veículo pudessem ser oferecidas ao público

ao preço de 270 libras, gerando-se assim, a primeira produção de automóveis da fábrica Wolseley. <https://www.planetcarsz.com/index.php/fabricantes/austin/170>

1899 e – “Requerimento da Empresa Industrial Portuguesa para produzir automóveis em Portugal”

Seria três anos mais tarde, em Junho de 1899, que daria entrada o primeiro requerimento de uma empresa de capitais portugueses – a Empresa Industrial Portuguesa – com o objectivo de produzir automóveis no nosso país. O texto da petição oficial era muito semelhante ao da Humber mas com uma nuance interessante. Com efeito, a EIP solicitava autorização para o “fabricao de veículos de todos os sistemas e feitos movidos por motores automáticos, vulgarmente conhecidos por automobiles”.⁵⁷² A Empresa Industrial Portuguesa, cujo accionista principal era o Conde de Burnay, contratou ainda nesse ano de 1899 um técnico francês, Albert Beauvalet, que terá trazido planos e processos de fabrico da sua terra natal. Uma das jóias da coroa do império de Henrique Burnay, conjuntamente com a CUF e a Companhia dos Tabacos, era a Empresa Industrial Portuguesa, um dos grandes baluartes metalúrgicos nacionais na transição do século XIX para o XX. Rodrigues (2012:157-168)

1899 f – “Guia de Viagem – o papel de Paul Joanne”

Monographie Bains de mer de l'État, Pornic, les Sables d'Olonnes, St-Gilles-Croix-de-Vie, La Rochelle, Chatellailon, Fouras, Royan, etc., Iles de Noimoutier, d'Yeu, de Ré, d'Aix et d'Oléron : la couverture donne la liste des plages desservies par la compagnie de chemin de fer de l'État (1899). Morlier (2011:15)

1899 g – “Dificuldades no abastecimento de combustível”

(...) era difícil encontrar abastecedores. Em Londres por exemplo, no ano de 1899, existiam apenas quatro, enquanto no resto da Inglaterra unicamente vinte e nove. Abreu (1996:28)

1899 h – “Movimento ciclista em Portugal”

Fundação da primeira União Velocipédica Portuguesa. Rodrigues (1994:246)

1899 i – “As agruras dos primeiros automobilistas”

(...) em 1899, um condutor registado num importante hotel de Hastings, foi expulso quando disse que tinha trazido um automóvel com ele, porque o gerente receava que o carro explodisse ou se incendiasse. Em Londres, por outro lado, os primeiros automobilistas tinham de suportar as injúrias e os gritos dos condutores de caleches cujos cavalos frequentemente se assustavam com o ruído dos automóveis. Abreu (1996:27)

1899 j – “Representação da Peugeot em Portugal”

(...) seria representada em Portugal pelo eng.º Albert Beauvalet, a partir de 1899, passando dez anos mais tarde para a empresa A Contreras Lda. (...). Abreu (1996:41)

Século XX

1900

1900 a – “1º eventual anúncio sobre automóvel, difundido em Portugal”

Em Janeiro de 1900, surge aquele que é, provavelmente, o primeiro anúncio publicado em Portugal, sob a responsabilidade de Silvestre Dias Teixeira, onde aparece explicitamente a gravura de um automóvel, um Gladiator, no qual se afirma: Carros automóveis – Tomam-se encomendas e dão-se todos os esclarecimentos sobre automobilismo. Correspondência directa com os melhores fabricantes franceses, ingleses e alemães. Rodrigues (2012:72)

1900 b – “Tipos de automobiliação nos Estados Unidos: eléctricos – a vapor- a gasolina”

Os veículos movidos por uma bateria eléctrica são mais antigos e, nos primórdios da indústria automóvel, concorriam com os carros a vapor e a gasolina. Por exemplo, em 1900 havia um total de 2370 automóveis em Nova Iorque, Chicago e Boston, dos quais 800 eram eléctricos. Apenas 400 desses automóveis eram a gasolina, sendo os restantes 1170 a vapor, uma tecnologia popular na altura. Por Jornalista, João Palma - 30.08.2014 - http://fugas.publico.pt/Motores/338282_historias-sobre-rodas-uma-breve-historia-do-automovel?pagina=-1

1900 c – “13 automóveis vendidos em Portugal”

Como curiosidade, pode referir-se que, em 1900, comercializaram-se em Portugal 13 automóveis, sendo que, no ano seguinte, se atingiram as 20 unidades. [https://www.infopedia.pt/\\$automovel](https://www.infopedia.pt/$automovel)

1900 d – “Conceito alfandegário de automóvel – Portugal”

Em 1900, o governo publicou pela primeira vez um decreto-lei que identificava para efeitos da pauta alfandegária o conceito de automóvel, como “um veículo de motor mecânico destinado a circular sobre as vias públicas, sem carris.”²⁹⁰ Isto significa, por um lado, que antes de 1900 não há estatística oficial de importação de veículos motorizados e que, por outro, durante alguns anos, não houve distinção entre veículos de duas, três ou quatro rodas, desde que tivessem motor. Essa separação só teria lugar em 1907.²⁹¹ Rodrigues (2012:86)

1900 e – “Aparcamento dos primeiros automóveis: estábulos e armazéns”

Assim, uma vez que o estacionamento em locais fechados veio a mostrar-se essencial, McDonald (2007) diz-nos que, por volta de 1900, os automóveis eram guardados em armazéns ou estábulos, sendo vistos como uma simples máquina e não ainda com a conotação dos dias de hoje. Os automóveis passam a ser protegidos em estruturas-tipo de permanência ou transporte de cavalos, transformados de modo a responder às novas exigências. Alves (2017:5)

1900 f – “1º carro de corrida com 35 cavalos”

A 22 de Dezembro de 1900, a Daimler-Motoren-Gesellschaft entregou a Jellinek o primeiro carro de corrida equipado com um novo motor de 35 cavalos. Este primeiro “Mercedes”, desenvolvido por Wilhelm Maybach, Engenheiro Executivo de Design na DMG, provocou um grande furor, no início do século passado. Com baixo centro de gravidade, com uma

moldura comprimida em aço, motor potente e um radiador em colmeia, este automóvel foi visto como o primeiro da sua geração. <https://www.mercedes-benz.pt/passengercars/the-brand/history-emb/como-empresario.module.html>

1900 g – “Carlo Maserati desenhou o seu primeiro motor, de um cilindro”

O primogénito Carlo Maserati concebeu o seu primeiro motor de um único cilindro aos 17 anos de idade, e antes do final do ano foi contratado pela Fiat como piloto de testes. Durante a sua estada em Turim, concebe um novo motor monocilíndrico nos seus tempos livres, que instalou num chassis de automóvel construído em madeira. Este pode ser considerado, em certos aspectos, o nascimento do primeiro Maserati. <https://www.maserati.com/br/pt/brand/A-history-of-innovation>

1900 h – “Jogo e Turismo em Portugal”.

Uns pretendiam a sua oficialização e regulamentação mas outros atacavam-no ferozmente. A primeira tentativa para o regulamentar surge ainda na monarquia mas Fontes Pereira de Melo, entre outras destacadas figuras de vida política e literária, é contundente e dirige-se ao rei de forma desabrida: “Vossa Majestade pode assinar o decreto, está nesse direito, mas fique certo de que, dessa hora em diante, deixarão na Europa de lhe chamar o Rei de Portugal para lhe chamarem o Rei de Copas”, escreve no Diário da Manhã. O soberano não assina o decreto e o primeiro-ministro Hintze Ribeiro determina, em 1900, a proibição e a perseguição do jogo. Levanta-se uma onda de protestos porque “o jogo nas praias como a Figueira, Espinho, Cascais, etc. é um grande elemento de desenvolvimento local” e algumas respeitadas vozes começam a manifestar-se a favor da sua regulamentação. Cunha (2010:145)

1900 i – “Educação e Ensino em Portugal”

O censo de 1900 indicava uma taxa de analfabetismo na ordem dos 74%. Rodrigues (1994:246)

1900 j – “O Automóvel e as Grandes Exposições Universais”

Nessas exposições figuravam as mais deslumbrantes criações da indústria europeia, Uma delas era sem dúvida o automóvel que na Exposição Universal de Paris de 1900 era exibido, como uma das atracções mais sensacionais dos pavilhões dedicados à indústria francesa. Abreu (1996:27)

1900 l – “Internacionalização e estatística em Portugal”

Participação portuguesa na Exposição Universal de Paris. Censo da população: 5 016 267. Serrão (1986:200)

1901

1901 a – “Criação do carro Mercedes”

Paul Daimler e o engenheiro Willhem Maybach projetaram e fabricaram um carro que se tornou padrão para muitas outras marcas na Europa. Foi este tal carro que ganhou o nome conhecido por muitos atualmente, Mercedes. Mercedes produzia 35 cv, e foi uma

revolução tal potência. O nome surgiu de um empresário austro-húngaro, que adquiria 36 exemplares do Mercedes em troca do direito exclusivo de vendas do mesmo em diversos países. Então, este decidiu colocar o nome do veículo o mesmo de sua filha, Mercedes. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1901 b – “Data de regulação da circulação automóvel em Portugal”

E a circulação automóvel estava regulamentada através de um Decreto publicado em 3 de Outubro de 1901. Rodrigues (2012:24)

1901 c – “Novo modelo da Mercedes – o 35 PS”

DMG lançou as bases para muitos outros sucessos com a construção de um carro de corrida encomendado por Emil Jellinek e batizado em homenagem a sua filha Mercedes. No final de março de 1901, o novo modelo, o Mercedes 35 PS, passou na prova prática com sucesso sensacional na “Semana de Nice”. <https://www.daimler.com/konzern/tradition/geschichte/1886-1920.html>

1901 d – “Data de regulação da circulação automóvel em Portugal”

Em 1901, o Estado voltou a legislar sobre esse novo fenómeno que estava a despontar um pouco por todo o país. Não se pode dizer que tenha chegado tarde esse propósito regulador pois nessa altura deveria haver pouco mais de 50 automóveis em todo o país. Rodrigues (2012:96)

1901 e – “Empreendedorismo automóvel em termos industriais”

Em 1901, quando o engenheiro Júlio César de Vasconcelos Correia solicitou ao governo a concessão do exclusivo, por 25 anos, da tracção acelerada por meio de veículos movidos por tracção mecânica, defendeu que este meio de transporte facilitaria o acesso a locais como as termas de Chaves, que se encontravam abandonadas «pelo terror que inspira a incómoda viagem a fazer»[40]. Matos & Santos (2004:10)

1901 f – “Manifesto artístico lido por Frank Lloyd Wright”

Sobre as artes e ofícios e as máquinas referiu sobre “(...) a época de aço e de vapor (as locomotivas, as máquinas industriais, os engenhos de luz e de guerra e os barcos a vapor tomam o lugar anteriormente ocupado na História, pelas obras de arte.” Pevsner (1975:35)

1901 g – “Artes em Portugal”

Criação da Sociedade Nacional de Belas-Artes, proveniente da fusão da Sociedade Promotora de Belas-Artes com o Grémio Artístico. Serrão (1986:201)

1901 h – “Publicação do mundo automóvel”.

A revista La Locomotion iniciava a sua publicação em França que duraria até 1903. Pinheiro (2009:92)

1902

1902 a – “Corrida no Hipódromo de Belém, inaugurado em 1874”

Em Portugal, a primeira prova desportiva de automóveis decorreu no mês de Agosto de 1902 mas em vez de ligar duas cidades, numa distância quilométrica razoável, consistiu apenas em

dez voltas ao improvisado circuito do Hipódromo de Belém, numa distância total de 12 200 metros. O Hipódromo de Belém foi um lugar sui-generis da história do desporto em Lisboa. Foi inaugurado em Junho de 1874 e estava situado a cerca de 500 metros a poente do Mosteiro dos Jerónimos. Rodrigues (2012:99)

1902 b – “Desenvolvimento do automobilismo como serviço público rodoviário”

Em 1902, no rescaldo da corrida Figueira-Lisboa, Zeferino Cândido em artigo de fundo publicado no seu jornal A Época, falava do desenvolvimento do automobilismo, não como instrumento exclusivo das elites mas como elemento fundamental de uma rede de segundo nível de transportes, de forma a complementar a rede de caminhos-de-ferro que tinha progredido enormemente com o advento do “fontismo.”⁶⁵⁵ Rodrigues (2012:188)

1902 c – “A Fiat em Portugal e a Corte”

Lisboa estava efectivamente atrasada face a Coimbra e sobretudo, ao Porto. Na capital, os primeiros passos sérios dados nesta actividade começam em meados de 1902. O engenheiro Leopoldo de Sousa de Cachapuz, italiano de nascimento, mas filho de um português natural de Viseu, iniciou a distribuição dos produtos FIAT nesse ano, apenas com um pequeno escritório de representação no Hotel Francfort, na Rua de Santa Justa.²³⁹ Mais tarde, abria umas instalações integradas, compostas por um espaço destinado à exposição de automóveis e uma oficina, sita na Rua 24 de Julho. A presença da FIAT, no início do século XX, teve seguramente a influência directa da Rainha-mãe, D.Maria Pia, que no seu propósito de manter a ligação a Itália, permitiu que o seu nome fosse usado como cliente na publicidade daquela marca e deverá ter influenciado o seu filho D. Afonso a adquirir apenas automóveis italianos. Rodrigues (2012:74)

1902 d – “Modelo eléctrico automóvel «Phaeton» da empresa Wood”

Um dos primeiros modelos eléctricos – o Phaeton, da Wood, de 1902 – custava dois mil dólares, tinha uma autonomia de 29 km e uma velocidade máxima de 22 km/h. Por Jornalista, João Palma - 30.08.2014 - http://fugas.publico.pt/Motores/338282_historias-sobre-rodas-uma-breve-historia-do-automovel?pagina=-1

1902 e – “Prova internacional automobilística entre Figueira da Foz e Lisboa”

Com efeito, o primeiro grande acontecimento automobilístico realizado em Portugal teve lugar em 27 de Outubro de 1902 com a realização da prova internacional Figueira da Foz-Lisboa, que ligaria aquela estância balnear ao Campo Grande, junto à Igreja Matriz. Esta corrida organizada por um grupo de apologistas do automobilismo teve na sua origem um substancial propósito: polarizar o fenómeno automóvel com o objectivo de criar uma agremiação que defendesse os seus interesses, o que viria a ser alcançado alguns meses mais tarde com a criação do Real Automóvel Clube de Portugal. Nesse dia – uma segunda-feira e não um domingo como estava inicialmente estabelecido, para se evitarem potenciais acidentes decorrentes da maior concentração de pessoas nas feiras e mercados no único dia de folga de então – realizou-se em Portugal a primeira verdadeira corrida de automóveis no nosso país. Rodrigues (2012:104)

1902 f – “O automóvel Fiat do Infante D. Afonso ganhou a prova entre Figueira da Foz e Lisboa”

O segundo membro da família real a aderir à causa do automobilismo foi o Infante D. Afonso, o “Arreda”, alcunha que ganhou junto do povo lisboeta por proferir constantemente essa expressão sempre que andava de automóvel. O Duque do Porto comprou um FIAT 12 cv em meados de 1902, um automóvel que viria a tornar-se famoso ao vencer a famosa prova Figueira-Lisboa, disputada em Outubro desse ano. Rodrigues (2012:157-162)

1902 g - “Início do “auto-turismo” como turismo cultural automóvel” O início do “auto-turismo”

É basicamente em 1902 que se começam a divulgar os simples passeios de automóvel como um facto eminentemente jornalístico. Uma das primeiras notícias nesse âmbito, aliás magnificamente ilustrada, veio a lume na revista A Caça, num artigo assinado por Zico Pedal de que já aqui fizemos referência. ⁴⁶⁸Rodrigues (2012:141)

1902 h – “Início de motorização do exército português”

O Exército terá iniciado a sua motorização ainda em 1902, tendo sido firmado em Novembro um contrato com a FIAT para o fornecimento de viaturas com características variadas. A marca italiana teve, assim, um papel primordial na motorização do nosso exército, no início do século XX. Rodrigues (2012:199)

1902 i – “Termalismo e estâncias em Portugal”

No início do século XX publicou-se o Relatório sobre a inspecção médica às Águas minerais e suas estâncias em 1902. Anos depois a Sociedade de Propaganda de Portugal publicou vários guias turísticos sobre as termas portuguesas, os quais, com o intuito de atingirem o público de outros países, foram traduzidos para outras línguas. Matos & Santos (2004:10)

1902 j – “Marca Talbot”

A marca Talbot surge em 1902 na sequência de um acordo entre o aristocrata inglês Lord Shrewsbury e os franceses Talbot e Adolphe Clément que depois de se iniciarem na construção de bicicletas, se lançaram com sucesso na fabricação de automóveis, numa empresa situada nos arredores de Londres, com a designação de «Clément, Talbot, Lda». Abreu (1996:69)

1902 l – “Aparecimento do periódico «O Sport»”

O alargamento noticioso ao desporto automóvel originou inclusivamente a mudança de título, passando de O Ciclista para O Sport, com o primeiro número a ver a luz do dia a 15 de Novembro de 1902. Pinheiro (2009:93)

1903

1903 a – “Turismo automóvel e do automóvel: gincanas, provas de velocidade; excursionismo automóvel”

Três tipos de provas marcaram as organizações automobilísticas entre 1903 e 1910: - As gincanas, destinadas a premiar a perícia de condução, numa altura em que a delicadeza das mecânicas era primordial; - As provas individuais de velocidade, do tipo quilómetro

lançado ou rampa, organizadas de forma aberta ou propostas sob a forma de recorde; - Os concursos de excursionismo, isto é, as corridas “clássicas” ligando diferentes localidades portuguesas. Rodrigues (2012:117)

1903 b – “1º Cadillac que seria apresentado em Salão Automóvel”

Henry Martyn Leland, foi um especialista em equipamentos bélicos e sua carreira foi baseada na companhia criada por ele e o inglês Robert Fauconer. Juntos, projetaram um motor monocilíndrico que seria utilizado em veículos da marca Oldsmobile. Entretanto, o negócio não vingou, e Leland, também atuando como consultor da Henry Ford Company, colocou seu motor em um chassi Ford, criando então seu automóvel, o Model A. Após Henry Ford deixar a companhia, nascia uma nova marca, a Cadillac. O nome é uma homenagem ao francês homônimo que fundou a cidade de Detroit no século XVIII. O Cadillac Model A foi apresentado no Salão do Automóvel de Nova Iorque em 1903. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1903 c – “Carlo Maserati torna-se Piloto de Ensaios na empresa Isotta Fraschini”

Carlo Maserati deixou a Fiat em 1903 e foi contratado pela Isotta Fraschini como piloto de ensaios e ajudante no centro de testes. Enquanto aí permaneceu, trouxe para a empresa o seu irmão Alfieri, na altura com apenas 16 anos. <https://www.maserati.com/br/pt/brand/A-history-of-innovation>

1903 d – “Fundação da Ford Motor Company”

Henry Ford abriu sua própria empresa automobilística, a Ford Motor Company, na qual o primeiro carro produzido foi o Model A de 2 cilindros. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1903 d’ – “Henry Ford funda a Ford Motor Company”

(...) funda em Dearborn a Ford Motor Co, construindo, apenas com 118 operários, em 15 meses, 1708 veículos modelo A: um dois cilindros inspirado no Cadillac que havia sido lançado pouco tempo antes. A partir de então, outros modelos vão sendo produzidos, cada qual baptizado com uma letra do alfabeto. Abreu (1996:50)

1903 e – “Automóvel híbrido: a gasolina e elétrico”

O francês Camille Jenatzy apresentou seu veículo híbrido no salão de Paris de 1903. Tratava-se um híbrido de arquitetura paralela, onde o motor a combustão gerava 6 hp e era movido a gasolina, o motor elétrico produzia 14 hp e era capaz tanto de carregar as baterias, como auxiliar o motor a combustão na propulsão. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1903 f – “Guias Michelin e sua influência nas viagens de automóvel”

O sucesso dos guias Michelin foi de tal forma assinalável que, em 1903, já eram impressas 60 500 cópias, levando a que, no ano seguinte, a grande rival alemã Continental lançasse o “GuideItinéraires Continental” (Lottman, 2003). Sá (2021:44)

1903 g – “Inglaterra-fundação do Royal Automobile Club”

*No Reino Unido, em 1903, as mulheres chegaram a criar um clube próprio, cientes de que o seu número já proporcionava “massa crítica” suficiente para se autonomizarem dos homens, agrupados no Royal Automobile Club.*³⁰¹ Rodrigues (2012:90)

1903 h – “Irmãos Teixeira representantes da Fiat em Portugal”

Os irmãos Teixeira sempre estiveram ligados ao mundo dos veículos. Começaram, ainda no século XIX, por se dedicar à comercialização de “produtos com rodas”. Vendiam as bicicletas Raleigh e na viragem do século passaram a interessar-se pelos veículos motorizados. Em 1903, tornaram-se representantes da Fiat no Norte do país. E começaram os seus planos para criarem uma marca própria. Jornalista David Mandim - 30 Janeiro 2017 – artigo “O primeiro carro português ainda tem a sua marca na Bélgica- Alfredo e Henrique Teixeira produziram o ATA em Trooz, onde hoje existe a Place Teixeira. A I Guerra Mundial desfez o sonho”. <https://www.dn.pt/sociedade/o-primeiro-carro-portugues-ainda-tem-a-sua-marca-na-belgica-5635553.html>

1903 i – “1ª experiência de transporte coletivo em Portugal”

Em Maio de 1903, de novo o Engenheiro Júlio Vasconcelos Correia era entrevistado para o jornal Novidades⁶⁶³ em que relatava uma viagem experimental que havia feito pelo país, de forma a comprovar a exequibilidade do seu projecto, apresentado um par de anos antes, num fundamentado relatório.⁶⁶⁴ Para o efeito adquiriu na De Dion Bouton, em Paris, um “automóvel-omnibus”, o “primeiro a entrar no país com motor a gasolina e aplicações de borracha nas rodas”, segundo as suas próprias palavras.⁶⁶⁵ A viagem demorou 22 dias, sete dos quais para descanso. A partida teve lugar em Lisboa, no dia 19 de Abril e a viagem prosseguiu pelas Caldas da Rainha, Coimbra, Porto, Barcelos, Ponte de Lima, Viana do Castelo, Caminha, Valença, Monção, Arcos de Valdevez, Braga, Cabeceiras de Basto, Vila Pouca de Aguiar, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves, Mirandela, Bragança, Murça, Vila Real, Régua, Lamego, Trancoso, Celorico da Beira, Guarda, Covilhã, Castelo Branco, Sertã, Tomar, Santarém e regresso a Lisboa, num percurso que totalizou 1.700 km. A marcha média diária era de 100 km e nalguns dias atingiu os 140 km, estando o omnibus sempre carregado com sete pessoas e as respectivas bagagens, num peso total de 2,2 toneladas. Esta viagem foi documentada graficamente na Revista de Sport onde surge uma foto desse peculiar De Dion Bouton com a seguinte legenda:⁶⁶⁶ Omnibus De Dion Bouton de força de 8 cavalos e um cilindro, pertencente ao engenheiro naval Júlio César de Vasconcelos Correia, acompanhado pelo General Almeida e General Alves, sendo chauffeur Laurencel, da casa De Dion, que se ocupou no estudo de transportes em automóvel. Viagem de experiência feita em Maio de 1903, percorrendo 1.700 km sem outro inconveniente que o mau estado da estrada. A viagem realizou-se pelas províncias do norte de Portugal. Rodrigues (2012:190-191)

1903 j – “Data de início da marca automóvel Mercedes”

O nome Mercedes foi registado a 23 de Junho de 1902 e a marca propriamente dita, foi registada a 26 de Setembro. Em Junho de 1903, Emil Jellinek recebeu permissão para auto-intitular-se de Jellinek Mercedes. “Provavelmente, é a primeira vez que um pai se

apropriou do nome da sua filha”, comentou Jellinek na altura. <https://www.mercedes-benz.pt/passengercars/the-brand/history-emb/como-empresario.module.html>

1903 l – “Jornalismo e automóveis”

Um artigo da Revista Ilustração Portuguesa de 1903 noticia a construção de carroçarias no nosso país, na oficina de Mr. Albert Beauvalet, representante da Peugeot em Portugal. Abreu (1996:31)

1903 m – “Publicação do mundo automóvel” .

A revista La Vie Automobile iniciava a sua publicação em França que duraria até 1914. Pinheiro (2009:92)

1903 n – “Primeira edição do Circuito das Beiras – Portugal” .

Realizou-se “(...) entre os dias 3 e 5 de Novembro de 2003, num total de 440 quilómetros, divididos em três etapas: Coimbra-Castelo Branco, Castelo Branco-guarda e Guarda-Coimbra (...) tendo o Rei D. Carlos oferecido uma das taças.” Pinheiro (2009:93)

1903 o – “Lançamento do periódico «Portugal Chauffeur” .

Foi “(...) lançado em Coimbra, em 1 de Julho de 1903. Dirigida pelo académico Amílcar de Sousa, esta revista dedicou-se à organização de provas automobilísticas (...)”. Pinheiro (2009:93)

1903 p – “Lançamento de mais um periódico de desporto em Portugal” .

(...) também a Revista de Sport conseguiu alcançar alguma notoriedade no mercado jornalístico português. Aparecendo pela primeira vez em 5 de Julho de 1903 (...) novo quinzenário (...) Na capa do número inaugural (...) a fotografia do automóvel Peugeot do Rei D. Carlos,(...). Pinheiro (2009:94-95)

1904

1904 a – “Início da marca Rolls Royce”

Frederick Henry Royce construiu seu primeiro carro. Paralelamente, Stewart Rolls abria uma distribuidora e oficina mecânica em Londres. Em comum, os dois sujeitos conheciam Henry Edmunds, amigo de Rolls e diretor de uma empresa de Royce. Tal sujeito apresentou Rolls a Royce e sua criação. Nascia então uma parceria na qual o veículo criado seria fabricado em série e vendido sob a marca Rolls Royce; <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1904 b – “Na Alemanha publicou-se o “Guide Itinéraires Continental”, rival do guia Michelin”

O sucesso dos guias Michelin foi de tal forma assinalável que, em 1903, já eram impressas 60 500 cópias, levando a que, no ano seguinte, a grande rival alemã Continental lançasse o “GuideItinéraires Continental” (Lottman, 2003). Sá (2021:44)

1904 c – “Fundação da associação internacional que deu lugar à FIA”

Em 1904, o Barão Étienne Gustave Frédéric fundou a Associação Internacional de Automobilismo Reconnus (AIAR), que se tornaria a FIA em 1946 (Federação Internacional do Automóvel). O resto é história. Por Julio Cabral - 02/04/2020 - <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2020/04/o-primeiro-carro-que-alguem-roubou-no-mundo-era-um-peugeot-isso-em-1896.ghtml>

1904 d – “Dados estatísticos mundiais sobre automóveis”

Em 1904, existiam no mundo aproximadamente 55.000 veículos. <https://www.educacao-rodoviaria.pt/index.php/home/noticias/3-destaque/lazer/83> (6.8.2021)

1904 e – “1º automóvel produzido pela Renault enquanto marca”

O Renault Type A foi o primeiro carro a ser construído verdadeiramente após a constituição da Renault enquanto marca. Este carro podia transportar dois passageiros e, inicialmente, em 1899, estava equipado com um motor 1cv, que impulsionava este modelo até aos 32 km/h. Em 1904 o Type A passou a estar equipado com um motor de 5 cavalos de potência. <https://www.standvirtual.com/blog/historia-renault>

1904 f – “Constituição de sociedade para impulsionar o automobilismo nacional”

Em 1904, é anunciada em Lisboa a Sociedade Portuguesa de Automóveis (SPA), uma empresa que teria um papel fulcral no desenvolvimento do automobilismo português. Nasce como uma sociedade por quotas, em 8 de Novembro desse ano, na Rua Jardim do Regedor, bem no centro de Lisboa e apresenta-se desde logo com as representações de marcas bem diversas: De Dion Bouton, Brazier, Renault e Dietrich, de França, e, no princípio do ano de 1906, Fiat e Züst, 272 de Itália. Rodrigues (2012:80)

1904 g – “D. Carlos e D^a Amélia visitam o salão automóvel de Paris e conhecem Armand Peugeot”

Em Dezembro de 1904, D. Carlos e D. Amélia deslocaram-se a Paris onde visitaram o já célebre Salon Automobile. A sua visita ao espaço da Peugeot foi um acontecimento que envolveu a apresentação pessoal a D. Carlos de Armand Peugeot por Albert Beauvalet.⁵⁶¹ Por outro lado, a rainha também via o automóvel como um meio expedito de se deslocar quer nas suas viagens de assistência social quer em passeios. Rodrigues (2012:157-165)

1904 h – “Início dos serviços de transporte público em Lisboa”

Entre nós, foi no final do ano de 1904 que se iniciaram os serviços de transporte público em Lisboa, através da iniciativa da Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa. As primeiras experiências tiveram como objectivo perceber se era possível adaptar os omnibus produzidos pela De Dion Bouton,⁶⁹² que apresentavam, como características técnicas, uma potência entre 15 e 20 cavalos, espaço para 16 pessoas e capacidade para subir rampas de treze por cento com a carga completa. A Sociedade Portuguesa de Automóveis, distribuidora dessa marca, decidiu apostar em força neste segmento de negócio e importou duas viaturas com essas características para efectuar os testes pretendidos nas difíceis ruas de Lisboa, auspiciando a entrada da capital do país “na corrente civilizadora provocada pela aplicação generalizada dos automóveis.”⁶⁹³ Rodrigues (2012:195)

1904 i – “Primeiros turistas de cruzeiros sob instrução e apoio do guia publicado com o título de Hollidays Tours in Portugal and Madeira”.

O Monte Estoril, conjuntamente com a ilha da Madeira e a cidade do Porto, foram os primeiros locais, nos finais do século XIX e princípios do século XX, a ser visitados por turistas ingleses em cruzeiro. Na Sociedade de Geografia de Lisboa guarda-se um conjunto de guias publicados pela Booth Steamships Co Ltd. Um deles, datado de 1904, intitula-se Hollidays Tours in Portugal and Madeira. Ferreira (2014:270)

1904 j – “Distribuição de energia elétrica em Portugal”

Inicia-se o consumo particular de luz eléctrica em Lisboa. Vitorino (2007:344)

1904 l – “Antes do nascimento da firma Rolls-Royce (1906)”

Royce projectava os carros que Rolls testava em provas desportivas, vendendo toda a produção no seu stand de Conduit Street. Abreu (1996:62)

1904 m – “Marca Studebaker e modelo Champion”

Fundada pelos irmãos Henry e Clem Studebaker, que desde 1852 construíam carruagens puxadas a cavalos muito apreciadas e vagões, esta pequena mas afamada marca norte americana (...) em 1904 construiu o seu primeiro automóvel (...) Abreu (1996:65)

1904 n – “Cinema na cidade de Lisboa em Portugal”

Surge a primeira sala de projecção de filmes, o Salão Ideal, em Lisboa. Serrão (1986:202)

1904 o – “Delegação portuguesa a exposição nos Estados Unidos”

Chefiada por Cincinato. Na Exposição de S. Luís (1904), o Pe. Himalaia apresentou um invento muito apreciado - o pirelióforo -, que obteve um grande prémio³⁹. Mendes (1998:263)

1904 p – “Novo periódico desportivo português”

(...) surgiu o Tiro e Sport, lançado em 15 de Janeiro de 1904 (...) com 16 páginas ilustradas, destacando-se a reportagem fotográfica de Joshua Benoliel¹⁵ sobre uma caçada real em Vila Viçosa. Pinheiro (2009:97)

1905

1905 a – “Automóveis com serviço de táxi: pioneiros em Paris”

Os táxis equipados com motor a gasolina surgem nas principais cidades europeias em meados da primeira década do século XX. O caso mais conhecido é o de Paris, com o lançamento da Compagnie Française des Automobiles de Place, fundada em Dezembro de 1905.⁶⁹⁸ Rodrigues (2012:196)

1905 b – “Fundação da empresa Austin Motor Company”

Herbert Austin, após adquirir o aporte necessário, abre a Austin Motor Company, produzindo o modelo 20hp; <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1905 c – “1ª encomenda de automóveis Renault para funcionarem como táxis”

A empresa continuava a crescer, e em 1905 surgiu a primeira grande encomenda para a Renault, quando a Société des Automobiles de Place comprou carros Renault AG1 para estabelecer uma frota de táxis. Esses táxis foram posteriormente usados pelos militares franceses para transportarem tropas, o que lhes fez ganharem o nome de “Taxi de la Marne”.

[**https://www.brincarautomoveis.pt/blog/1098753/historia-da-renault-\(parte-1\)**](https://www.brincarautomoveis.pt/blog/1098753/historia-da-renault-(parte-1))

1905 d – “Edição do 1º Guia das Estradas de Portugal”

O incremento da frequência das viagens em automóvel pelo país e as dificuldades encontradas pelos automobilistas quer na identificação das estradas correctas quer no aspecto determinante do abastecimento de combustível, criou uma necessidade no mercado. Por exemplo, um dos nichos emergentes de mercado no seio dos automobilistas era o da caça selvagem.⁴⁹¹ E em 1905, Elísio Mendes, sócio do Real Automóvel Clube, preparou uma resposta condigna a essa necessidade, publicando um Guia das Estradas de Portugal – Vade-Mecum do Automobilista.⁴⁹² Rodrigues (2012:146)

1905 e – “1ª notícia da prática excursionista automóvel associada ao espírito da época de Grand Tour”

A sedução do Grand Tour. Entre Agosto de 1905 e Abril de 1906 um grupo de três portugueses lançou-se numa fantástica aventura. Um aristocrata, D. António Medeiros (Praia e Monforte) e o seu amigo, Augusto d’Ornellas Bruges, juntamente com o chauffeur Joaquim Correia efectuaram, durante aproximadamente oito meses, uma extraordinária excursão em automóvel que os fez percorrer praticamente todas as grandes cidades da Europa, ligando Lisboa a Constantinopla. Com efeito, D. António Praia resolveu em pleno Verão de 1905 preparar um automóvel De Dion Bouton com o objectivo de unir por estrada as principais capitais e cidades da Europa. Rodrigues (2012:150)

1905 f – “Publicação do Guia Ilustrado do Viajante em Portugal também conhecido por Manual do Viajante”.

Em 1905, Santos Júnior (Santonilho) e A Morgado editam o Guia Ilustrado do Viajante em Portugal ou Manual do Viajante, o qual tinha como principal novidade o seu preço «tão módico quanto é possível, de modo que seja acessível a ricos, remediados e pobres, no qual referem que embora isto pareça extraordinário devemos dizer aos nossos leitores que não existia, ainda, até à data do aparecimento deste modesto e despretensioso volume, um guia elucidativo do viajante. Matos & Santos (2004:13)

1905 g – “Percurso mediterrânico em automóvel de Jules Rasson e sua passagem por Portugal”

As ligações do Atlântico ao Pacífico na América do Norte constituíram, aliás um bom pretexto para se efectuarem longas viagens de automóvel, mas neste caso, claramente, com um pretexto de tempo mínimo – e eventualmente com um carácter comercial para as marcas de automóveis utilizadas – e, portanto, sem qualquer objectivo turístico.⁵¹⁷ No princípio do ano de 1905, o francês Jules Rasson – engenheiro mecânico da marca Clément – empreendeu

uma iniciativa semelhante ao volante de um automóvel Bayard-Clément de 24 cv. Partiu em Abril de 1905 tendo percorrido toda a periferia mediterrânica. Foi a Coimbra, onde estava localizado o importador da marca, a Empresa Automobilista Portuguesa, tendo sido recebido com pompa e circunstância no dia 29 de Outubro.⁵¹⁸ Esteve em Lisboa nos primeiros dias de Novembro desse ano⁵¹⁹ e terá percorrido um somatório de 25.000 quilómetros, o que não deixa de ser uma performance notável. Rodrigues (2012:152)

1905 h – “1ª linha de transporte público automobilizado e fluvial na zona de Lisboa (Almada-Cacilhas-Cova da Piedade-Lisboa)”

A construção desta rede de transportes de dois níveis despoletaria, aliás, um efeito colateral importante promovendo uma nova dinâmica na mobilidade do emprego.⁶⁷¹ Não surpreendeu, por isso, que em 1905, se tenha inaugurado, com amplo sucesso, uma linha de transportes públicos,⁶⁷² utilizando automóveis especialmente adaptados para o efeito e de novo da marca De Dion Bouton, numa “triangulação geográfica” que unia Almada, Cacilhas e Cova da Piedade, garantindo também a correspondência com os transportes fluviais entre Cacilhas e Lisboa, assegurados pela “Parceria dos Vapores Lisbonenses”.⁶⁷³ Rodrigues (2012:190-192)

1905 i – “1ª experiência automóvel em teatro de guerra, na então colónia portuguesa de Moçambique”

A primeira experiência de utilização de veículos automóveis em teatro de guerra terá decorrido em Moçambique, em 1905, para onde “nove veículos de transporte, destinados ao transporte de feridos, de correspondência e de provisões de boca” foram enviados com esse objectivo.⁷²² Rodrigues (2012:200)

1905 j – “1ª viatura automobilizada ao serviço dos Bombeiros de Lisboa”

Não seria tão tarde como previa o jornalista, pois em 1905 é noticiada a “[...] aquisição da primeira viatura automóvel, da marca Richard-Brazier, para condução do pessoal superior aos fogos”, iniciando-se uma nova etapa na motorização dos Bombeiros de Lisboa.⁷²⁸ Acrescem, ainda em 1905, a aquisição de um “auto-pronto socorro” Brazier com bombas Delahaye, o primeiro automóvel operacional dos bombeiros e, em 1909, a compra do primeiro “Autoescadas Renault. Rodrigues (2012:201)

1905 l – “Exemplo francês de arquitetura adaptada aos estacionamento e manutenção de automóveis”

Em Paris, uma das cidades que mais usufruía do automóvel, temos o exemplo da Garage Rue de Ponthieu, de 1905, do arquiteto August Perret, em construção de betão, mas desenhada com proporções clássicas e elementos ornamentais, designadamente uma janela de rosácea central na fachada principal. Este é o exemplo de uma garagem que seguia as tendências arquitetónicas da época, ou seja, em que o espaço de armazém pré-existente era agora adaptado para criar garagens de maior capacidade e assim responder às crescentes necessidades de uma nova realidade. Alves (2017:9)

1905 m – “1ª carta itinerária de Portugal”

A promoção do turismo está directamente relacionada com a evolução da rede viária. Em 1905, a Vacuum Oil Company publica a primeira carta itinerária de Portugal. Poucos anos mais tarde, o Automóvel Club de Portugal inicia a sua publicação de mapas da rede viária portuguesa. As acções destas duas entidades no apoio ao automobilista serão determinantes para o desenvolvimento do turismo no nosso país. Paralelamente, a revista «Volante» publica itinerários turísticos. <http://educacaorodoviaria.pt/lazer/85-a-historia-e-evolucao-do-automovel-em-portugal>

1905 n – “Mapa de estradas editado pela Colonial Oil Company”

No período inicial do século XX surgem ainda outros materiais de edição estrangeira dedicados ao automobilista, como é o caso do mapa de 1905 da responsabilidade da Colonial Oil Company ou o “Guia automobilístico” de A.V. Patterson editado em 1906, enquanto no caso português, o primeiro guia dirigido ao automobilista foi o “Guia das Estradas de Portugal”, de Elysion Mendes publicado em 1906, partilhando o protagonismo com outros (Matos et al., 2010). Sá (2021:45-46)

1905 o – “Hotéis em Portugal e sua distribuição em Lisboa e no Porto”

De acordo com os dados apresentados no parlamento pelo ministro do fomento, Manuel Afonso Espregueira, em 1905, havia em Portugal 1337 hotéis, sendo 1208 permanentes e 129 temporários. Lisboa e Porto, com 330 hotéis, contabilizavam perto de 25% do total. Santos (2017:515)

1905 p – “A marca Rolls-Royce e o Turismo”

A partir de 1905, a marca começa a ganhar cada vez maior prestígio e reputação de qualidade internacional, distinguindo-se no Troféu Turístico desse mesmo ano. (...) Com a aparição do modelo Silver Ghost (...) a fama de automóvel de “melhor automóvel do mundo” não mais abandonaria a marca. Abreu (1996:62)

1905 q – “Marca Willys”

A produção começou quando em 1905, John Willys comprou a Standard Wheel Corp que em 1902 produzira um monocilindro de motor frontal, passando a partir dessa data a contruir modelos de quatro cilindros, o que viria a constituir uma constante na marca, salvo raras exceções em que foram produzidos motores de seis cilindros. Abreu (1996 :71)

1906

1906 a – “Guia de Viagem-papel de Paul Joanne”

Monographie Marseille et ses environs : la couverture annonce un contenu supplémentaire ; un appendice de 3 pages avec un plan est consacré à l'exposition coloniale de 1906. Morlier (2011:15)

1906 b – “1º grande prémio automóvel de França ganho pela Renault”

Louis e Marcel costumavam correr com veículos da empresa, no entanto, em 1903, Marcel faleceu num acidente durante a corrida Paris-Madrid. Desde então, Louis não voltou mais a correr, mas manteve a sua empresa bastante envolvida no mundo das corridas. Em 1906, o húngaro Ferenc Szisz, engenheiro e piloto de testes contratado em 1900 por Louis Renault, venceu o primeiro Grande Prémio do Automobilismo francês, conduzindo um Renault AK90CV. [**https://www.brincarautomoveis.pt/blog/1098753/historia-da-renault-\(parte-1\)**](https://www.brincarautomoveis.pt/blog/1098753/historia-da-renault-(parte-1))

1906 c – “Início da vulgarização automóvel da paisagem portuguesa”

A partir de 1906, contudo, estas viagens deixam de ser notícia. O parque circulante existente em Lisboa e no Porto já atingia as centenas de unidades e deslocar-se de automóvel entre duas povoações distantes já não constituía qualquer desafio para os automobilistas de então, nem uma novidade para a opinião pública. Rodrigues (2012:142)

1906 d – “Publicação do “Guia das Estradas de Portugal”, de Elysion Mendes”

No período inicial do século XX surgem ainda outros materiais de edição estrangeira dedicados ao automobilista, como é o caso do mapa de 1905 da responsabilidade da Colonial Oil Company ou o “Guia automobilístico” de A.V. Patterson editado em 1906, enquanto no caso português, o primeiro guia dirigido ao automobilista foi o “Guia das Estradas de Portugal”, de Elysion Mendes publicado em 1906, partilhando o protagonismo com outros (Matos et al., 2010). Sá (2021:45-46)

1906 e – “Fundação da Sociedade de Propaganda de Portugal”

Aliás, seria precisamente em 1906 que nasceria entre nós a Sociedade de Propaganda de Portugal,⁴⁷⁷ uma entidade que pretendeu federar o turismo nacional mas cujo papel entre os automobilistas foi sempre secundarizado graças aos esforços do Real Automóvel Clube que assumiu nesse contexto um papel agregador mais forte. Rodrigues (2012:143-144)

1906 f – “Criação da Sociedade de Propaganda de Portugal, também designada como o Touring Club de Portugal”

Data de 28 de Fevereiro de 1906 a fundação da Sociedade de Propaganda de Portugal, também designada como o Touring Club de Portugal, cujos objectivos eram «promover, pela sua acção própria, pela intervenção junto dos poderes públicos e administrações locais, pela colaboração com este e com todas as forças vivas da nação, e pelas relações internacionais que possa estabelecer, o desenvolvimento intelectual, moral e material do país e, principalmente, esforçar-se por que ele seja visitado e amado por nacionais e estrangeiros» [15]. Matos & Santos (2004:5)

1906 g – “1ª corrida de velocidade automóvel realizada em Valada do Ribatejo”

E no princípio de 1906, surgiu a hipótese de efectuar uma prova lançada na Valada, em plena lezíria ribatejaba, apesar do estado da estrada não ser o mais recomendável quanto à regularidade. O estado da rede viária, “as ruas que arrepiam”,³⁹⁷ eram os óbices ao desenvolvimento de provas com essas características. Porém, após algumas abordagens da comissão organizadora com as “forças vivas” locais foi possível reparar, sem grandes

*delongas, o percurso seleccionado pelo que o entusiasmo regional acabou por superar todas as dificuldades e, assim, a primeira prova de velocidade efectuada no nosso país disputar-se-ia no dia 18 de Março de 1906, em Valada do Ribatejo, embora inicialmente estivesse apazada para o dia 4 desse mesmo mês, conforme o regulamento então publicado.*³⁹⁸ Rodrigues (2012:126)

1906 h - “Construção do Auto Palace em Lisboa, seguindo o estilo Arte Nova”

*Das mais antigas e provavelmente a maior e melhor conservada é o Edifício Auto Palace (Fig. 22) em Lisboa, classificado como Imóvel de Interesse Público, construído por volta de 1906 segundo um projeto de Vieillard & Touzet.*⁹⁸ *A sua fachada monumental lembra claramente a de uma Gare francesa. Os azulejos no frontão central e os vitrais decorados apresentam formas e desenhos alusivos ao automóvel, inspirados na Art Nouveau.* Madureira (2017:37)

1906 i - “A Renault criava um dos carros mais rápidos que seria vencedor do «Grand Prix daquele ano”

A Renault, enquanto marca, foi então fundada, e nos primeiros tempos dedicou-se exclusivamente à competição automóvel, criando o Renault AK 90CV, um dos carros mais rápidos do início do século XX, e que foi o primeiro vencedor de uma corrida do Grand Prix (campeonato mundial que antecedeu a Fórmula 1), em 1906. <https://www.standvirtual.com/blog/historia-renault>

1906 j - “Inauguração da Agência Geral de Automóveis”

Em Março de 1906, era inaugurada, com a pompa e circunstância que a ocasião merecia, a nova infra-estrutura da Agência Geral de Automóveis de Albert Beauvalet. No acto marcou presença Armand Peugeot e o Embaixador de França, Mr. Rouvier, destacando-se ainda a presença da generalidade da aristocracia nacional bem como dos numerosos clientes do engenheiro francês. O rei, inclusive, compareceu antes da cerimónia, de forma informal. Rodrigues (2012:93)

1906 l - “Exemplo da aerodinâmica aplicada, no caso, ao Stanley Rocket em que o condutor dispõe de habitáculo desenhado conjuntamente com a carroçaria”

*Em 1906, em Daytona, Fred Marriott vai estabelecer um recorde de 205.5km/h, a bordo do Stanley Rocket (Fig. 133).*²²⁹ *A sua forma assemelha-se a uma canoa invertida, com a cauda e o nariz em bico e com a particularidade do lugar do condutor estar incorporado na carroçaria, deixando apenas parte da sua cabeça de fora (à semelhança dos monolugares modernos), para que o condutor ofereça o mínimo de resistência ao ar possível.* Madureira (2017:65)

1906 m - “A Sociedade de Propaganda de Portugal age na promoção turística do país”

Ainda em 1906 aprovou o regulamento para a criação de delegações em diversas localidades com o fim de “organizar e divulgar o inventário de todos os monumentos, riquezas turísticas, curiosidades e lugares pitorescos do país e de concorrer para a atracção de nacionais e de estrangeiros”. Em 1920, já contava com 143 nas localidades que revelavam alguma apetência turística. A propaganda era considerada como uma questão essencial porque se

os estrangeiros nos visitavam pouco e o turismo não era a fonte de receita que dele se podia esperar, isto vinha “apenas de que Portugal ainda era um país ignorado”. Cunha (2010:133)

1906 n – “Portugueses em viagem entre Lisboa e Constantinopla”

(...) António Praia e Augusto Bruges, protagonistas da «aventurosa viagem» (...) e volta, «num magnífico automóvel Dion-Bouton» (...) devorando 38.000 quilómetros com o único impulso do seu motor movido a gasolina. Abreu (1996:39)

1906 o – “Provas automobilísticas em Portugal”

(...) prova de velocidade Km Lançado de Valada (...) vencedor o Fiat 24/40 de Henri Bleck, pilotado por José Aguiar, que registou a velocidade média de 82, 5 Km/h. (...) seria construída a Garagem Auto-Palace de Lisboa, cujo prédio da Rua de Alexandre herculano, projectado pelos franceses Veillard e Touzet, ainda hoje existente, se encontra classificado como edifício de utilidade pública. Abreu (1996:40)

1906 p – “Marca Rolls-Royce”

A Rolls-Royce nasce em 1906 da associação de dois ingleses apostados na construção de um automóvel perfeito: Charles Stuart Rolls (1877-1910) e Frederick Henry Royce (1863-1933), sendo o primeiro um aristocrata apaixonado pelo desporto automóvel e pela aviação, que possuía um stand na Conduit Street de Londres, e o segundo um industrial de origem modesta, proprietário de uma fábrica de artigos eléctricos em Manchester (...). Abreu (1996:62)

1906 q – “Marca Lancia e sua fundação”

Fundada em 1906 pelo ex-piloto da Fiat Vincenzo Lancia, a firma lançou o seu primeiro modelo no ano seguinte, com a designação alfa, inaugurando o sistema de atribuir nomes de letras do alfabeto grego aos modelos da marca. Abreu (1996:81)

1907

1907 a – “Inauguração formal do Auto Palace, de Lisboa”

O último acontecimento de 1907 – mas também o mais notório e o mais espectacular – teve como pano de fundo a inauguração das novas instalações da empresa, na Rua Alexandre Herculano, denominadas Auto Palace e que passaram a constituir um verdadeiro ex-libris do comércio automóvel da capital. As instalações, construídas de raiz num terreno que era propriedade de Manuel Joaquim Alves Diniz – o accionista maioritário depois da reconversão da empresa – foram encomendadas à firma Vieillard & Touzet, que fez o projecto e acompanhou a respectiva execução, com um orçamento total de 12,9 milhões de reis.²⁷⁹ Rodrigues (2012:83)

1907 b – “Estatística automóvel e primazia da marca Peugeot”

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

verdadeiramente sintomático da capacidade da marca e do esforço comercial do engenheiro francês. Rodrigues (2012:77)

1907 c – “Posição geoestratégica e vantagem segundo o Secretariado de Propaganda de Portugal”

Confirma-o, com toda a clareza, o primeiro cartaz turístico editado (1907) e espalhado pela Europa, ao proclamar “Portugal, the shortest way between America and Europe.” A periferia geográfica era, então, uma vantagem competitiva e não a inibição em que hoje nos refugiamos. Cunha (2010:133)

1907 d – “Criação da marca portuguesa de automóveis denominada de «Tavares»”

A criação de uma marca portuguesa. Em 1907, Tavares de Mello, distribuidor exclusivo para Portugal dos automóveis Darracq desde 1902, resolveu, provavelmente estimulado pelo próprio Alexandre Darracq, criar a sua própria marca, denominada Tavares, com uma gama de automóveis que eram fundamentalmente modelos Darracq com especificações claramente estudadas para as acidentadas estradas portuguesas nos domínios da suspensão e da transmissão, baseados no versátil e fiável modelo de 25 cv. Rodrigues (2012:174)

1907 e – “Domínio do mercado automóvel pela Renault”

Em 1907, uma percentagem significativa dos táxis de Paris e também de Londres foram construídos pela Renault. Além disso, a Renault foi a marca estrangeira com mais carros vendidos em Nova Iorque nos anos de 1907 e 1908, e em 1908 a empresa produziu 3575 veículos, tornando-se assim a maior fabricante de automóveis do país. [https://www.brincarautomoveis.pt/blog/1098753/historia-da-renault-\(parte-1\)#](https://www.brincarautomoveis.pt/blog/1098753/historia-da-renault-(parte-1)#)

1907 f – “Início, em Lisboa, do setor de atividade dos táxis automóveis”

Porém, não existem muitas referências na imprensa ao serviço de táxis que terá começado em Lisboa, ainda de forma incipiente e desregulada sob o ponto de vista legislativo, entre 1906 e 1907. José Hipólito Raposo⁷⁰¹ aflora muito superficialmente o início deste sector de actividade, afirmando que ele terá começado em 1907, citando algumas das marcas que foram utilizadas pelos motoristas de então. Rodrigues (2012:196)

1907 g – “Influência do automóvel na imprensa, sociedade no tocante a estilos de vida”

Em 1907, escrevia-se assim na imprensa desportiva portuguesa:⁷⁶⁷ A filosofia do automobilismo, pois porque tudo nele se desenvolve, para quem investigar bem, consignada no fenómeno social que exprime uma evolução quase fundamental da nossa raça, é um esforço não atendido para a acção, alguma coisa enfim de historicamente estranho que se pode chamar à falta de um outro vocabulário no dicionário, a automobilidade. (...) O homem que sobre um carro dócil passa e vai onde bem lhe apetece porque lhe agrada, salvo de qualquer jugo e plenamente responsável de sua vontade, aparece de tal modo feliz às pesadas sujeições do pacto social que não pensa sequer nas Utopias do ideal terrestre cantado pelos poetas. Ele é a iniciativa, é livre. Rodrigues (2012:213-214)

1907 h – “Fundação da Comissão Desportiva Internacional”

Em novembro de 1907, por ocasião do Congresso da Associação Internacional dos Automóveis Clubes reconhecidos, foi criada a Comissão Desportiva Internacional, ficando o Real ACP nela representada por um Delegado, posição que ainda hoje se mantém. <https://www.acp.pt/institucional/historia>

1907 i – “1ª solução técnica de ignição automóvel para maior fiabilidade do motor de combustão”

No início do século vinte, os motores não eram de todo fiáveis, e grande parte das avarias eram causadas pelos seus sistemas elétricos. Em 1907, Carlo Maserati alterou a voltagem do seu sistema eléctrico Bianchi, assim resolvendo a falha da ignição no interior da câmara de combustão. Uma solução que melhorou consideravelmente a fiabilidade, além de incrementar a performance e de garantir um débito de potência mais contínuo. <https://www.maserati.com/br/pt/brand/A-history-of-innovation>

1907 j – “Primeiro cartaz português publicitando o Turismo”

Seria, aliás, em 1907 que surge o primeiro cartaz genuinamente dedicado ao turismo em Portugal (Pina, 1988). Como admite Pina (1988), urgia prover o turismo nacional com estruturas e equipamentos que atraíssem e fixassem o visitante, já que o país se encontrava carente de uma organização específica, com uma circulação penosa nas vias de comunicação e um parque hoteleiro arcaico e de baixa capacidade. Sá (2021:55)

1907 l – “Artes e Indústrias por uma nova estética artística e produtiva”

“(…) um grupo de fabricantes mais ousados, em colaboração com alguns arquitectos, artistas e escritores, decidira fundar uma nova sociedade chamada Wekbund, com a aspiração de «reunir os melhores representantes da arte, da indústria, dos ofícios e do comércio para (...) trabalho industrial de alta qualidade (...)” Pevsner (1975:41)

1907 m – “Provas automobilísticas intercontinentais”

Entre 10 de junho e 10 de agosto concretizou-se (...) o raid Pequim-Paris, para o qual concorreram dois Dion-Bouton franceses, um Spyker holandês, um Itala italiano e um motociclo contal também francês, que viria a desistir pouco depois do início. (...) o Itala entrava triunfalmente em paris, e somente vinte e um dias mais tarde terminariam os Dion-Bouton e o Spyker. Abreu (1996:39)

1907 n – “Indústria em Portugal”

Montagem pela C.U.F. duma fábrica de adubos químicos no Barreiro. Serrão (1986:203)

1908

1908 a – “Ação do Real Automóvel Club em contexto de regicídio”

Em sinal de luto pelo assassinato do Rei D. Carlos e do Príncipe D. Luís Filipe, em 1908, o Real ACP não realizou corridas nem concursos, mas prosseguiu a sua ação no que se refere à luta em prol dos direitos dos automobilistas. Durante o período que antecedeu

a República, o Real ACP obteve ainda outros benefícios importantes, conseguindo que o Governo mandasse reparar várias estradas e construir novos troços. <https://www.acp.pt/institucional/historia>

1908 b – “Henry Ford e a produção automóvel”

Em Outubro de 1908, surge aquele que seria o fenómeno mais importante da história do automóvel antes da II Guerra Mundial: o Ford T. Abreu (1996:50)

1908 c – “Estatística da produção do modelo Ford T”

Entre 1908 e 1926 a Ford construiu cerca de 15 milhões de Modelos T, fazendo com que em 1926 cerca de dois terços dos automóveis a circular nas estradas fossem Modelos T. É apenas em 1972 que este modelo é destronado como o mais produzido no mundo. Faria (2018:45)

1908 d – “Prova de competitividade financeira do Ford T no contexto industrial mundial”

A indústria automobilística se estabelecia de fato. Nos EUA, Henry Ford e seu Model T chegavam ao mercado, além dos primeiros passos do grupo GMC. Enquanto na Europa diversas companhias como Daimler, Opel, Renault e Peugeot estavam sendo reconhecidas como fabricantes de automóveis. Em seu lançamento, o Ford Model T era o carro mais avançado na sua faixa de preço, US\$850,00. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1908 e – “1ª ação de reconhecimento da sinalética rodoviária vertical, adotando-se o modelo francês”

*No congresso de 1 de Dezembro de 1908, as diferentes associações de automobilistas na Europa decidiram também adoptar os principais sinais de trânsito definidos em França, colocados em postes com 3,70 metros de altura ao solo.*⁵⁰⁸ Rodrigues (2012:149)

1908 f – “Início da produção automóvel em série sustentada em linha de montagem adequada ao objetivo de maximização produtiva”

Em 1908, é apresentado na cidade de Detroit, Estados Unidos da América, o primeiro automóvel a ser produzido em série — o Ford T. O objectivo do seu inventor, Henry Ford, é tornar possível a todos os cidadãos americanos a aquisição de um automóvel. Foi o americano Henry Ford (1863-1947) que construiu o primeiro carro movido a gasolina (1893). Dez anos depois, ele passou a fabricar carros em série na sua fábrica em Detroit, reduzindo seus custos drasticamente e tornando o automóvel um meio de transporte acessível. Os primeiros foram os modelos T, construídos de 1908 a 1927. Venderam mais de 15 milhões de unidades. «Faço carros de qualquer cor, desde que sejam pretos» dizia ele. Explicação técnica: a tinta preta era mais barata e secava mais rápido. <https://www.educacao-rodoviaria.pt/index.php/home/noticias/3-destaque/lazer/83> (6.8.2021)

1908 g – “Estandardização automóvel instituída por Henri Ford”

Proseguem as inovações até que, em 1908, acontece um dos mais importantes marcos da história do automóvel. Henri Ford apresenta o Ford “T”. Este era um automóvel seguro, resistente e de fácil condução. Para além disso, também foi o primeiro a ser produzido em

série, tendo vendido mais de 15 milhões de exemplares. Esta era uma viatura que atingia os 70 km/hora e dispunha de um design minimalista, recorrendo à utilização de peças standardizadas. [https://www.infopedia.pt/\\$automovel](https://www.infopedia.pt/$automovel)

1908 h – “Alfieri Maserati ganha prova com carro de quatro cilindros”

Quando Carlo finalmente deixou a Isotta Fraschini, em 1908, Alfieri ficou. Em 1908, no seu Isotta Fraschini número 41, participou no Grande Prémio de Voiturette, em Dieppe. Ficou em décimo-quarto, sendo primeiro entre os automóveis de quatro cilindros. <https://www.maserati.com/br/pt/brand/A-history-of-innovation>

1908 i – “Transição do automóvel da condição de invenção para a maturidade e estatuto de luxo, lazer e utilidade quotidiana”

Entre 1908 e 1929 desenrola-se um período de maturidade técnica e social do automóvel, em que este deixa definitivamente o estatuto de novidade e de invento para se tornar progressivamente um objeto de luxo, lazer e comodidade. Madureira (2017:23)

1908 j – “Edições da Sociedade de Propaganda de Portugal”

Para uma maior operacionalidade na prossecução dos seus objectivos, a Sociedade organizou-se em várias comissões que iam desde a Comissão de Hotéis à Comissão de Excursões, por iniciativa da qual se publicou, em 1908, a obra Portugal: seus múltiplos aspectos como paiz de excursões. Matos & Santos (2004:8)

1908 l – “Criação de Colónias balneares”

A crença nas virtudes terapêuticas e revigorantes dos ares marítimos conduziu à criação de colónias balneares, como a da Trafaria, nascida graças à iniciativa do jornal O Século. Lousada (2010:69) e Nota 36, p.73.

1908 m – “Assassinato régio em Lisboa”

[1 de Fevereiro] Assassinato do rei D. Carlos e do príncipe herdeiro D. Luís Filipe. Vitorino (2007:349)

1908 n – “Raid Nova Iorque-Paris”

(...) cujo trajecto inicial compreendia a passagem pelo Alasca e a travessia da Rússia, através das águas geladas do Estreito de Bering, mas que acabou por se realizar por terra de Nova Iorque até S. Francisco, seguindo os seis concorrentes de barco, para Vladivostoque e daí para Paris, percorrendo (...) trinta e oito mil quilómetros. Abreu (1996:39)

1908 o – “Na floresta de Surrey (Inglaterra) na pista de Brooklands construída para provas automobilísticas”

O primeiro feito notável realizado nessa pista, foi protagonizado pelo inglês S. F. Edge que (...) estabeleceu um duplo record de resistência e de velocidade, ainda hoje assombroso: conduzir durante vinte e quatro horas seguidas num Napier de 6 cilindros, à média de 104.6 Km/h. Nesse ano, porém, o recorde de velocidade seria batido por Felice Nazzaro, em Fiat, à velocidade incrível de 180 Km/h. Abreu (1996:39)

1908 p – “Delegação portuguesa a exposição no Brasil”

Chefiada por António Arroio. Mendes (1998:263)

1908 q – “Periódico automóvel especializado”

Para além da tauromaquia, apenas o automobilismo conseguiu fazer emergir novos periódicos desportivos especializados durante a segunda metade da década de 1900, publicando-se a revista quinzenal Auto 73 (Porto, 1908) e o semanário O Automobilista (Lisboa, 1910). Pinheiro (2009:119)

1909

1909 a – “Fundação da empresa Maserati”

Em 1909, Carlo Maserati fundou a sua própria empresa. Naturalmente, não tinha perdido a sua paixão pelos automóveis, mas o objetivo do seu novo negócio era a conceção e produção de um avião excecional. Carlo começou de imediato a trabalhar neste projeto, mas, em 1910, uma doença pulmonar pôs fim à sua vida e aos seus sonhos. A perda foi devastadora para os seus irmãos, mas Carlo permaneceu como um exemplo brilhante, que jamais seria esquecido. Nesta altura, a responsabilidade caiu sobre os ombros de Alfieri. <https://www.maserati.com/br/pt/brand/A-history-of-innovation>

1909 b – “Incorporação da Cadillac no grupo General Motors”

A Cadillac era vendida para William Durant, em outras palavras, ao grupo General Motors (GM). Henry Leland continuou como presidente da Cadillac até 1917, quando finalmente rompeu com o grupo GM. Tempos depois, Leland, criara outra marca, a Lincoln Motor Company. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1909 c – “Final da aventura da primeira produção de carros eléctricos na Europa”

Ao contrário do que sucedeu nos Estados Unidos, a viatura eléctrica não teve grande popularidade na Europa. No século XIX iniciaram a sua actividade nesta área 28 marcas distintas: dez no Reino Unido, dez em França, seis na Alemanha e duas na Bélgica. A que durou mais foi a francesa Krieger, que terminou a sua actividade em 1909. Jeantaud, que lutou como poucos em prol dos automóveis eléctricos, foi forçado a fechar as suas instalações em 1906, suicidando-se por essa razão.¹⁰³ Rodrigues (2012:38)

1909 d – “1º avião a voar em Portugal no Hipódromo de Belém-Lisboa”

Seria, aliás, nos terrenos do Hipódromo que “voaria” em Portugal o primeiro avião, em 27 de Outubro de 1909, quando o francês Armand Zipfel, aos comandos de um Voisin-Antoinette, equipado com um motor de 40 cv, faria um “salto” de 200 metros, atingindo a altura máxima estimada de 8 metros, acabando a aventura com uma queda não programada que provocaria alguns danos materiais.³³⁰ Rodrigues (2012:99)

1909 e – “Criação de certificados internacionais para facilitar a mobilidade automóvel entre países”

Em Outubro de 1909, uma Conferência diplomática internacional,⁵⁰⁶ realizada em Paris, reunindo delegados da Alemanha, Áustria, Bélgica, Estados Unidos, França, Grã-Bretanha,

Espanha, Itália, Montenegro, Mónaco, Holanda, Portugal, Rússia, Roménia, Hungria, Sérvia, Suécia e Suíça “estabeleceu a criação para todos os estados de certificados internacionais para a circulação de automóveis, dispensando a adopção dos trópticos que o referido certificado substituíra perfeitamente”.⁵⁰⁷ Rodrigues (2012:149), Taveira (1923:641-644)

1909 f – “O jornalista Eduardo de Noronha publicou um livro sobre as suas viagens de automóvel em território continental.”

Quando o automóvel se começou a generalizar, ao longo da primeira década do século XX, os relatos de viagens eram circunspectos e limitavam-se a indicar as localidades atravessadas e o tempo efectuado entre elas, que passava por ser o grande desafio dessa nova espécie de turista, fascinada com a velocidade proporcionada por esse novo veículo. Porém, em 1909, o jornalista Eduardo de Noronha publicou um livro, provavelmente o primeiro, que embora ficcionado relatava as viagens do seu autor através do território continental, em automóvel.⁵¹⁰ Neste livro, faz-se uma descrição cirúrgica das principais regiões de Portugal continental, com apontamentos históricos, orográficos e sociais relevantes e são publicadas 50 fotogravuras dos locais mais representativos para além de algumas explicações técnicas sobre automóveis. Rodrigues (2012:149)

1909 g – “Primeira viatura automóvel, da marca Richard-Brazier, para condução do Comando de Bombeiros-Lisboa”

(...) em 1905 é noticiada a “(...) aquisição da primeira viatura automóvel, da marca Richard-Brazier, para condução do pessoal superior aos fogos”, iniciando-se uma nova etapa na motorização dos Bombeiros de Lisboa.⁷²⁸ Acrescem, ainda em 1905, a aquisição de um “auto-pronto socorro” Brazier com bombas Delahaye, o primeiro automóvel operacional dos bombeiros e, em 1909, a compra do primeiro “Autoescadas Renault. Rodrigues (2012:201)

1909 h – “Fundação das primeiras organizações nacionais de turismo”

A nível oficial, só no início do século XX surgiram as primeiras iniciativas para a criação de organizações nacionais de turismo embora já existissem algumas de carácter privado. Com efeito, o primeiro organismo oficial do Turismo foi criado na Áustria, em 1909, seguido do Office National du Tourisme francês em 1910, países onde o turismo assumia já uma dimensão económica muito relevante: em França o saldo da balança turística já contribuía, em 1913, para o financiamento de quase metade (48,9%) do seu défice comercial (Câmara Corporativa, 1952). Cunha (2010:136)

1909 i – “Movimento estético futurista: os Artistas vêm potencial estético-artístico no automóvel e na velocidade, a velocidade da sociedade moderna e industrial”

Em 1909, Marinetti afirma no seu manifesto fundador do futurismo: «o esplendor do mundo se enriqueceu com uma beleza nova: a beleza da velocidade. Um automóvel de corrida com o seu capot adornado de grandes tubos como serpentes de hálito explosivo...um automóvel rugindo como se corresse numa metralha, é mais belo do que a Vitória de Samotrácia.»¹¹¹ Com efeito os futuristas vão ser bastante influenciados pelos avanços tecnológicos do seu tempo, que servirão de mote na sua teorização artística, sendo um deles, naturalmente o automóvel. O manifesto de 1909 dá a entender claramente que estes artistas vêm potencial estético-

artístico no automóvel e na velocidade, a velocidade da sociedade moderna e industrial, representada na perfeição pelo desporto automóvel e por um carro de corridas, que Marinetti associa à Vitória de Samotrácia, uma imagem cara à Arte Clássica. Madureira (2017:39)

1909 j – “Produção e venda de automóveis construídos nas fábricas de Henry Ford”

(...) será a partir de 1909 com a aplicação do sistema de produção de Frederick Taylor (1856-1915), por cadeia de montagem, que o volume de produção crescerá até atingir o máximo de 1.817.891 unidades produzidas em 1923, o que constituía cerca de metade de toda a produção americana, permanecendo como recorde até 1927, data em que foi batido pela Chevrolet. Abreu (1996:50)

1910

1910 a – “A República e o Automóvel”

É lícito discutir de que forma o golpe republicano de 1910 alterou o percurso da automobilidade em Portugal e se a clivagem de regime introduziu alguma rutura ou algum progresso significativo na sua evolução. É indiscutível que, nos primeiros tempos, o automóvel foi visto pela imprensa republicana como “fantasias da locomoção das classes preponderantes”,⁷⁵⁷ um mero capricho de ricos que, como tal, merecia ser taxado de forma severa. A adesão da família real e de alguns dos principais titulares portugueses ao automobilismo constituiu, por outro lado, uma forma de conotar esse novo meio de transporte com a aristocracia, criando um incontornável estigma social e político aos novos veículos. Rodrigues (2012:210)

1910 b – “ACP – designação republicana”

Alguns dias após a implantação da República, em 28 de outubro de 1910, a Direção do clube depôs o seu mandato nas mãos do Vice-Presidente da Assembleia Geral, sob a presidência do Marquês de Castelo Melhor, que se reuniu 6 de março de 1911 e, além de proceder à eleição de novos corpos gerentes, decidiu eliminar o título Real, que perdera o significado com o termo da Monarquia, passando a designar-se Automóvel Club de Portugal. A Direção eleita era presidida pelo Dr. António Macieira. <https://www.acp.pt/institucional/historia>

1910 c – “A propaganda da marca Michelin a pneus e guias turísticos”

Mais tarde, será o automóvel a dar um novo impulso à publicação de guias, libertando os turistas das limitações associadas aos caminhos de ferro, com a primeira década do século XX a ficar marcada pela edição de vários guias direcionados ao automobilista. Neste contexto, surgem guias patrocinados ou editados por empresas relacionadas com o automóvel, com o primeiro guia Michelin sobre Portugal a surgir em 1910 “como forma de lembrar aos turistas com carros dos pneus Michelin” (Zuelow, 2016, p. 124),(...). Sá (2021:44)

1910 d – “Viagem de propaganda ao automóvel titulada de Circuito de Portugal”

Finalmente, no âmbito daquilo das grandes viagens domésticas, dever-se-á igualmente destacar a viagem empreendida pelo importador da Ford no Porto, Albino Moura, que com mais três companheiros empreendeu entre 1 e 10 de Outubro de 1910 uma volta de propaganda comercial ao país, numa operação denominada Circuito de Portugal.⁵⁴⁴ Rodrigues (2012:157-158)

1910 e – “Carros de aluguer e taxímetros”

Na cidade do Porto, há referências sobre a existência de uma viatura de aluguer logo em 1906, um Decauville, fruto da iniciativa da empresa de João Garrido que, em 1910, disponibiliza um Charron de 12 cv equipado com taxímetro,⁷¹¹ ano em que em Lisboa também deverão ter sido adoptados.⁷¹² Estes dispositivos de controlo de distância já eram conhecidos dos veículos hipomóveis de praça e haviam sido introduzidos nos taxis de Paris, em 1904.⁷¹³ É importante assinalar que os chauffeurs profissionais, cientes das dificuldades e das particularidades da sua profissão, resolveram associar-se no dia 18 de Outubro de 1907, criando para isso a “Liga dos Chauffeurs de Portugal”.⁷¹⁴ Rodrigues (2012:198-199)

1910 f – “Semanário “O Automobilista” dedicado ao automobilismo”

O automóvel foi um fenómeno que despertou o interesse de muitos e que motivou desde logo nas primeiras décadas do séc. XX uma proliferação de publicações periódicas que lhe foram dedicadas em vários países, Portugal não sendo uma exceção, tendo logo em 1910, o semanário: O Automobilista,¹⁷ uma tentativa de estabelecer uma publicação dedicada ao automobilismo que não logrou para além desse ano. Madureira (2017:16)

1910 g – “Filme sobre uma corrida de automóveis”

Cedo o automóvel serviu de tema para vários filmes, entre gravações de corridas e de salões do automóvel. Em Portugal, tem logo em 1910 a gravação de uma corrida de automóveis.¹⁴⁷ Madureira (2017:48)

1910 h – “Constituição da fábrica da Alfa Romeo em Milão”

Alfa Romeo se estableció oficialmente en Milán, Italia, el 24 de junio de 1910. Ese año, un grupo de emprendedores y empresarios adquirió la Società Italiana Automobili Darracq, la sucursal italiana del fabricante de automóviles francés, y sus talleres Portello en las afueras de la ciudad y establecieron A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili - “Fábrica Lombarda de Automóviles Sociedad Anónima”). <https://www.alfaromeo.cl/wp-content/uploads/2020/07/ebook-alfa-romeo-110-anios-2020.pdf>

1910 i – “Primeiro voo de avião em Portugal”

Aquele que, com propriedade, poderá ser chamado o primeiro voo de avião em Portugal, foi realizado no ano de 1910, em 21 de Abril. Tripulava a aeronave, um Bleriot, o piloto Taddeoli, que se viu obrigado, por falha mecânica, a fazer uma aterragem forçada poucos quilómetros à frente do hipódromo de Belém, transformado para o efeito em aeroporto, ferindo na cara e na cabeça uma menina de quatro anos que brincava nos campos perto de sua casa (O Século, p. 4, 22 de Abril de 1910)³. Fraga (2001:2)

1910 j - “Guia de Viagem – o papel de Paul Joanne”

Guide Joanne illustré : Paris in a week (1910) Molnier (2011:19)

1910 l - “Automóveis em circulação”

Entre 1910 e 1920, “o número de automóveis em circulação nas deficientes estradas portuguesas aumenta seis vezes”, com o Porto à cabeça no que respeita à taxa de motorização. Henriques e Lousada (2010:110)

1910 m – “A marca Rolls-Royce e mudança da sua iconografia no mundo automóvel”

A seguir à morte de C. S. Rolls, que se despenhou em 1910 num biplano Wright, os Rolls-Royce passaram a ser vendidos com uma tampa de radiador da autoria de C. V. Charles Sykes, cujo nome formal era “Spirit of Ecstasy” e que era conhecido vulgarmente como “Dama Voadora”, com os dois R’s entrelaçados pintados a negro, ao contrário da cor encarnada que era utilizada até àquela data. Abreu (1996:62)

1910 n – “Marca Alfa-Romeu”

A A.L.F.A. (Anónima Lombarda Fabbrica di Automobili) foi fundada em 1910, após falência da Darracq italiana. (...) Desde o início a Alfa se mostrou vocacionada para as provas desportivas. Abreu (1996:83)

1910 o – “Periódico automóvel especializado”

Para além da tauromaquia, apenas o automobilismo conseguiu fazer emergir novos periódicos desportivos especializados durante a segunda metade da década de 1900, publicando-se a revista quinzenal Auto 73 (Porto, 1908) e o semanário O Automobilista (Lisboa, 1910). Pinheiro (2009:119)

1911

1911 a – “Circulação dos automóveis na fronteira”

O Decreto de 27 de Abril de 1911 que regula a circulação dos automóveis, tanto na entrada como saída pela fronteira terrestre e marítima fixa que este assunto “(...) foi ponderado pela associação Automóvel Clube de Portugal”, Taveira (1923:633).

1911 b – “Crise no ACP- Automóvel Clube de Portugal”

O Automóvel Clube não se limitou a perder o estatuto de Real: perdeu também quase toda a estrutura dirigente que tinha desenvolvido a associação internamente e lhe tinha conferido prestígio externo. Por essa razão, o ACP, entre 1911 e 1925, apenas organizou duas provas, sendo as restantes concebidas e levantadas por outras organizações, espalhadas pelo país.⁷⁶⁶ Rodrigues (2012:213)

1911 c – “Criação do Conselho de Turismo em Portugal”

Compreendendo a importância que o turismo podia ter para o desenvolvimento económico do país, a Sociedade de Propaganda de Portugal foi uma das entidades que pressionou o governo republicano para que criasse, no Ministério do Fomento, uma estrutura ligada ao turismo. Medida que foi posta em prática pelo decreto de 16 de Maio de 1911, que instituía um Conselho de Turismo coadjuvado por uma Repartição de Turismo, para a qual foi nomeado o advogado José de Ataíde. Matos & Santos (2004:9)

1911 d – “Congresso de Turismo”

Realiza-se, em Lisboa, o IV Congresso Internacional de Turismo. O turismo, um dos novos prazeres conquistados pelas classes médias no princípio do século, conheceu um notável incremento com o aparecimento do comboio e do automóvel, aliados à criação gradual de infra-estruturas e de novos hábitos e modas. Vitorino (2007:363)

1911 e – “Pista de Indianapolis, nos Estados Unidos”

(...) contagiados pela febre da velocidade (...) construíram um autódromo com curvas adaptadas a altas velocidades. (...) as 500 Milhas de Indianapolis tornar-se-iam uma das competições automobilísticas mais espectaculares de todo o mundo. Abreu (1996:39)

1911 f – “Moeda em Portugal, indústria química e demografia”

Criação do “escudo”, como unidade monetária. Ferreira da Silva funda a Sociedade de Química Portuguesa. A população portuguesa é de 5 547 708 habitantes. Serrão (1986:208)

1911 g – “Periódico o Automobilista e a promoção do automobilismo”

Entre setembro de 1910 e abril de 1911 “(a secção «Echos do Automobilismo no Estrangeiro» foi uma das que maior prestígio granjeou, sendo uma montra do que sucedia a nível internacional, promovendo a modalidade e incentivando a organização «de provas de resistência e velocidade».” Pinheiro (2009:120)

1912

1912 a – “Citroen como empresa de produção de engrenagens e influência fordiana”

Em 1912, a sociedade Citroën-Hinstin, se transforma em uma sociedade anônima das engrenagens Citroën. No mesmo ano, numa viagem aos Estados Unidos, Citroën visita as fábricas de Henry Ford e se familiariza com os princípios de organização do trabalho nas oficinas. <https://www.portalsaofrancisco.com.br/automoveis/historia-da-citroen>

1912 b – “Guia de Viagem – o papel de Paul Joanne”

*La monographie Lisbonne a été spécialement commandée en 1912 à l'éditeur Hachette par la Librairie Ferreira de Lisbonne qui voulait pouvoir proposer à sa clientèle internationale un Guide Joanne sur sa ville*⁴² Molnier (2011 :15)

1912 c – “Introdução do motor de arranque”

*O conceito de fácil utilização foi ganhando força. Em 1912 foi eliminada a alavanca de arranque com a introdução do motor de arranque elétrico, chauffage²⁶ e limpa para-brisas passaram a ser equipamento standard. Os carros fechados estavam rapidamente a substituir os carros abertos, dando todo um novo sentido ao habitáculo.*²⁷ Faria (2018:46)

1912 d – “Generalização das excursões de automóvel”

Gradualmente, as excursões de automóvel iam-se generalizando. Em 1912, a revista Ilustração Portuguesa noticiava - «o automobilismo desenvolve-se. Já há entre nós quem faça excursões de meses, o largo percurso através dos países como por exemplo o sportsman sr. Joaquim Lory, que regressou há dias duma viagem pela Cote d’Azur» [35]. Matos & Santos (2004:9)

1912 e – “Portugal como província de Espanha em alguns guias estrangeiros...”

A edição de guias de iniciativa estrangeira mantém-se constante ao longo do período em análise, sendo de destacar um maior número de publicações estrangeiras sobre Portugal do que de autores nacionais. O levantamento efetuado torna também visível a constante partilha

de guias com Espanha ao longo do tempo, levando a que em 1912 a autora Aubrey F. G. Bell admitisse que com “demasiada frequência Portugal é considerado como uma continuação, e por vezes como uma província de Espanha” (Bell, 1912, p. V). Aliás, Cabete (2010) deteta nos guias franceses do início do século XX que Portugal ainda era apresentado como um complemento da viagem a Espanha. Sá (2021:46)

1913 - Em 1913, foi introduzido um caminhão de duas toneladas que posicionou a Austin como fabricante de veículos comerciais. <https://www.planetcarsz.com/index.php/fabricantes/austin/170>

1912 f – “Sobre a numeração/matricula de automóveis”

No “Artigo 1º - Nenhum automóvel sairá da Alfândega sem receber e trazer afixado o número que lhe fôr dado pela Comissão Técnica de Inspeção e Exame de Automóveis e Condutores”, conforme decreto de 31 de Agosto de 1912., Taveira (1923:631).

1912 g – “Comunicações por telegrafia”

[22 de Fevereiro] Assina-se, com a Casa Marconi, o contrato para a introdução da telegrafia sem fios em Lisboa, Porto, S.Miguel, Funchal e S. Vicente de Cabo Verde. Vitorino (2007:369)

1912 - h “Marca Aston-Martin”

Fundada em 1912 por Lionel Martin, a reputação da Aston Martin, devido aos seus êxitos desportivos, sempre ultrapassou a sua pequena produção que no total não excedeu as 11.000 unidades. Abreu (1996:100)

1912 i – “Artes em Portugal”

Salão dos Humoristas. Serrão (1986:210)

1913

1913 a – “Publicado o 1º Mapa das Estradas da ACP e da Vacuum Oil Company”

Como parte integrante do “Guia Oficial do Automóvel Club de Portugal”, é lançado o 1º Mapa das Estradas ACP, em parceria com a Vacuum Oil Company. Para além do Mapa, este guia incluía ainda um exemplo do cartão de sócio, os corpos gerentes do ACP, o código da estrada e sugestão de itinerários. <https://www.acp.pt/institucional/historia>

1913 b – “Marca Maserati como sociedade anónima”

A 1 de Dezembro de 1913, Alfieri mudou-se para Bolonha, onde arrancou com um centro de assistência para a Isotta Fraschini. Mas em breve, seguindo as pegadas de Carlo, decidiu prosseguir sozinho, envolvendo os irmãos no seu novo negócio. O resultado foi a fundação da “Società Anonima Officine Alfieri Maserati”, uma garagem automóvel com uma oficina agregada, no número 1 da via de’ Pepoli. Cinco meses depois, Itália entrava em guerra. Alfieri e Ettore foram recrutados para o serviço militar. <https://www.maserati.com/br/pt/brand/A-history-of-innovation>

1913 c - “Guia de Viagem – o papel de Paul Joanne”

Guide Joanne illustré : La Côte d’Azur. Molnier (2013 :19)

1913 d - “Relatório da Repartição do Turismo”

(...) a principal novidade que a República trouxe foi a de procurar fomentar o automobilismo. O relatório de atividades que José de Athayde produziu em 1913 (...) insistia enfaticamente em que, nos dias que corriam, o turismo se fazia crescentemente de automóvel e que, por isso, era necessário ter boas estradas. Henriques e Lousada (2010:109)

1913 e - “Marca Aston-Martin e competição automóvel”

A inclusão do nome Aston na designação da marca resulta do facto de Lionel Martin ter vencido a corrida de Aston-Clinton, em 1913. Abreu (1996:100)

1913 f - “Publicações em Portugal”

Publica-se, pela primeira vez, uma súmula de “O Capital”, de Karl Marx. Serrão (1986:211)

1913 g - “Novo periódico automobilista”

(...) passou-se a publicar, no Porto, em finais de 1913 a Revista Automobilista Portuguesa, dirigida por António A. Santos, também seu proprietário. Pinheiro (2009:129)

1914

1914 a - “Empresa Austin e a guerra 1914-1918”

Em 1914, a empresa tinha 2.000 pessoas em sua equipe, e em fevereiro passou a ser propriedade pública com seu capital social sendo ampliado para 50.000 libras. A expansão estava planejada, mas pouco depois estourou a 1ª Guerra Mundial. A fábrica se viu forçada a fabricar munições para a guerra assim como veículos militares e aviões. <https://www.planetcarsz.com/index.php/fabricantes/austin/170>

1914 b - “1º Salão Automóvel do Porto”

Realizado a 22 de junho de 1914, no Palácio de Cristal - Porto. Seguiram-se mais dois nesta cidade, antes do 1º Salão Automóvel de Lisboa. Os dois primeiros salões que se realizaram na cidade do Porto, não foram considerados oficiais. O 1º Salão Automóvel de Lisboa, e o primeiro a ser considerado verdadeiramente oficial foi organizado pelo ACP e teve lugar entre os dias 4 e 13 de julho de 1925, no Coliseu dos Recreios de Lisboa. <https://www.acp.pt/institucional/historia>

1914 c - “Apresentação do carro de marca portuguesa ATA (Ateliers Teixeira Automobiles)”

Em Portugal, a primeira exposição de automóveis tem lugar em 1914 no Porto, representado «indubitavelmente, um agigantado passo no “sport” automobilista português», como refere um artigo da Ilustração Portuguesa, dedicado ao salão e à presença em particular das marcas F.N. e Ariés.²⁰⁸ Nesta ocasião foi ainda apresentado o ATA (Ateliers Teixeira Automobiles), um carro concebido e construído por portugueses,²⁰⁹ que por falta de infraestruturas e matéria prima, foi fabricado na Bélgica.²¹⁰ Madureira (2017:62)

1914 d – “Constituição da empresa Maserati em Bolonha”

Foi no dia 1 de dezembro de 1914, em Bolonha, que os irmãos Maserati fundaram a Maserati, uma marca destinada a ficar na história do automóvel. Inicialmente, o negócio da Maserati era uma oficina que operava em Bolonha, no nº 1 da Via de' Pepoli; os irmãos Maserati começaram a trabalhar nos seus próprios projetos de automóveis no eclodir da Primeira Guerra Mundial. <https://www.maserati.com/br/pt/brand/A-history-of-innovation>

1914 e – “Características do carro nacional de marca ATA”

Em junho de 1914, o Palácio de Cristal recebeu o I Salão Automóvel do Porto, o primeiro do género a ter lugar em Portugal, onde um protótipo do ATA foi apresentado, com grande sucesso. Mais tarde, já com a ATA desfeita, Henrique Teixeira iria contar a um jornal que nesse salão receberam 25 encomendas de automóveis. O modelo ATA tipo B 16 HP atingia 70 km/hora e estimava-se ter um consumo de 16 litros aos 100 km. Jornalista David Mandim - 30 Janeiro 2017 – artigo “O primeiro carro português ainda tem a sua marca na Bélgica- Alfredo e Henrique Teixeira produziram o ATA em Trooz, onde hoje existe a Place Teixeira. A I Guerra Mundial desfez o sonho”. <https://www.dn.pt/sociedade/o-primeiro-carro-portugues-ainda-tem-a-sua-marca-na-belgica-5635553.html>

1914 f – “Aprovação do Regulamento para Chauffeurs e Automóveis”

Aprovado em sessão plenária da Câmara Municipal de Lisboa em 21 de agosto de 1914 e estabelecia que no Artigo 1º “Todos os condutores profissionais de automóveis deverão estar inscritos na Repartição de Polícia Municipal de Lisboa, a exemplo do que está estabelecido para cocheiros, carroceiros e velocipedistas, cumprindo-lhes apresentar a sua carta no acto da inscrição a fim de ser selada sobre o retrato, com o selo branco da Câmara. Taveira (1923:645).

1914 g – “Impacte comercial do automóvel: criação da Câmara Sindical de Vendedores de Automóveis”

Com efeito, em 1914, por ocasião da organização do primeiro Salão automóvel realizado em Portugal, na cidade do Porto, um grupo de empresários do comércio automóvel, encabeçados por Albert Beauvalet, sentiu necessidade de lançar a ideia de formação de uma Câmara Sindical de Vendedores de Automóveis, provando-se assim que a velha Associação de Classe pouco mais tinha representado que um diploma oficial do ministério. Rodrigues (2012:212)

1914 h – “I Salão Automóvel do Palácio de Cristal, no Porto”

(...) são expostos perante uma população entusiasmada os automóveis que haviam participado no II Circuito do Minho, realizado no ano anterior. Abreu (1996:40)

1914 i – “Henry Ford, a sua produção automóvel e o seu modelo de gestão”

Em 1914, para intensificar o ritmo de produção, Ford aplicou o princípio da participação do pessoal nos lucros da empresa. Abreu (1996:50)

1914 j – “Legislação bancária em Portugal”

Publicação da lei sobre crédito agrícola. Serrão (1986:211)

1915

1915 a – “A Maserati produziu velas de ignição para a aviação italiana”

Quando Itália entrou na guerra, os irmãos Maserati foram recrutados mas permaneceram bem atrás das linhas de batalha. Na verdade, por terem concebido e produzido velas de ignição especiais para motores de aviões, o exército beneficiou da sua competência técnica.

<https://www.maserati.com/br/pt/brand/A-history-of-innovation>

1915 b – “Guia de Viagem – o papel de Paul Joanne”

Guide Joanne illustré: Londres en 8 jours (1915). Morlier (2011 :19)

1915 c – “Criação do Curso de automobilismo para oficiais de artilharia”

Revista Militar, N.º 2 Fevereiro de 1916 Ano LXVII. Lisboa: Coelho da Cunha Brito & C.ª. *Espanha - Curso de automobilismo para oficiais de artilharia. - No mês de novembro ultimo, efectuou-se o terceiro curso de informação de automobilismo na Escola de automobilismo a cargo da Comissão de experiencias de artilharia. Estes cursos teem por fim difundir entre os oficiais da arma conhecimentos praticos deste sistema de transporte, para que no futuro, quando se aumentar o numero de brigadas automobilistas, se organisem colúuas de munições e parques moveis, e se dotem as praças com automoveis para as remoções de material, exista o maior numero possível de oficiais conhecedores do funcionamento, serviço e manejo desta especie de viaturas.* (1915:114-115)

1915 d – “Cursos médios e inscrição de diplomados nos cursos do IST”

(...) lei votada pelo parlamento permite matricular diplomados do antigo Instituto Industrial e Comercial de Lisboa e pelos cursos industriais da Escola de Construções Indústria e Comércio, directamente nos cursos do IST sem passar pelo curso preparatório aí ministrado. Isso provocou a mobilização imediata dos alunos do IST, que impedem fisicamente as inscrições e beneficiam da movimentação solidária dos estudantes do ensino superior de Lisboa, Porto e Coimbra e dos alunos dos liceus. Grácio (1996:514)

1915 e – “Situação política em Portugal”

Eleições gerais. Serrão (1986:212)

1916

1916 a – “Publicado o Regulamento para o Serviço Automóvel do Exército”

Em julho de 1916 foi elaborado o Regulamento para o Serviço Automóvel do Exército³⁴ e este serviço passa a compreender: A Inspeção do Serviço Automóvel Militar. A Comissão técnica da Automobilismo Militar. As Tropas Automobilistas. O Parque Automóvel Militar. Emídio (2019:16)

1916 b – “O Automóvel Club de Portugal organizou a I Gincana do Estoril”

Outra das modalidades que então mais se divulgou foi o automobilismo, visto que, nesse mesmo ano, por meio da adaptação da pista do Concurso Hípico, o Automóvel Club de

Portugal organizaria a I Gincana do Estoril, evento que bisou em 1916 e ao qual se sucederam importantes competições, como a Prova de Resistência e Consumo Lisboa-Sintra-Cascais-Lisboa, quatro anos depois; ou o I Circuito do Estoril, em 1925. Henrique (2014:24)

1916 c – “Marca Mitsubishi e sua expansão ao mundo automobilizado”

A gestão da Mitsubishi foi modernizada ainda mais quando o filho de Yanosuke, Koyata, substituiu Hisaya na presidência em 1916. Koyata, formado pela Universidade de Cambridge, transformou as divisões em empresas semiautónomas. Conduziu a Mitsubishi à liderança em setores como maquinaria, equipamentos elétricos e produtos químicos. As empresas que mais tarde se viriam a tornar na Mitsubishi Heavy Industries produziram automóveis, aviões, tanques e autocarros. Daí que a Mitsubishi Electric se tenha tornado líder na produção de maquinaria elétrica e eletrodomésticos. https://emea.mitsubishielectric.com/pt/about/global/history/overview/group_history/index.html

1916 d – “Modernização das vias rodoviárias rurais nos Estados Unidos”

É nos EUA no entanto onde o impacto do automóvel vai ser mais visível. Logo em 1916 é aprovado pelo governo o «Federal Aid Road Act», com o objetivo de modernizar todas as vias rurais no país que fossem utilizadas pelo serviço nacional de correios.⁸⁰ Madureira (201:33)

1916 e – “Estoril: primeiro destino turístico nacional de criação a partir de plano urbanístico e arquitetónico”

Aquele que constitui o primeiro projecto de destino turístico, à luz dos conceitos de então e actuais, é o da “Estação Marítima Climatérica, Termal e Desportiva” do Estoril, grande empreendimento de vocação internacional, lançado com o objectivo de atrair correntes turísticas externas. A iniciativa foi idealizada pelo beirão Fausto de Figueiredo que, apelando ao apoio estatal, submeteu o projecto à apreciação do Parlamento vindo a ser contemplado com as facilidades criadas pelo governo da República para estímulo à hotelaria. Em 1916, com a presença do então presidente da República, Bernardino Machado, é colocada a primeira pedra do grandioso empreendimento que transformaria o Estoril no primeiro centro turístico internacional do País. Cunha (2010:142)

1916 f – “Lançamento da primeira pedra para construção do Casino do Estoril”

Na nota 102 informa-se o leitor de que: Após o lançamento da primeira pedra em Janeiro de 1916, o Casino do Estoril seria inaugurado em Agosto em 1931. Em exposição organizada em Maio de 2011 no Espaço Memória dos Exílios observámos um exemplar de caixa, cápsula e auto de lançamento assinado pelos intervenientes, tendo outro sido enterrado sob o edifício. Cf. António Carvalho e João Miguel Henriques (coord.) – O Estoril e as Origens do Turismo em Portugal/ Estoril and the Origins of Tourism in Portugal, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2011, p.50. Anjos (2012:29)

1916 g – “Automóveis a circular em Portugal”

Existem em Portugal cerca de 3211 automóveis. Vitorino (2007:386)

1916 h – “Iniciais BMW e motores de avião”

As primeiras iniciais BMW derivam de uma firma de motores de avião, registada em 7 de Março de 1916, data de nascimento oficial da companhia. (...) A BMW construiu motores de avião que combateram na I Grande Guerra, alguns deles pilotados pelo Barão Manfred von Richthofen, o destemido aviador que ficaria conhecido como o Barão Vermelho. Abreu (1996:107)

1917

1917 a - “A Austin e sua ação industrial em tempo de guerra”

Em 1917, a Austin havia triplicado seu tamanho e contava com seu próprio campo de aviação em uma colina local. Nessa altura, 22.000 pessoas já trabalhavam na fábrica. Nesse mesmo ano, Austin foi condecorado com um título de nobreza por seus serviços na Guerra. <https://www.planetcarsz.com/index.php/fabricantes/austin/170>

1917 b – “Soldados portugueses do Exército integrados na instrução de chauffeur, no Núcleo de Automobilismo”

A falta de motoristas na África portuguesa, especialmente em Moçambique, levou a que o Ministério das Colónias solicitasse ao ministro da guerra, em 1917, que fosse autorizado o concurso às praças do Exército para receberem instrução de chauffeur, no Núcleo de Automobilismo, a fim de servirem na Colónia, oferecendo-lhes um vencimento de 54\$00 e alimentação igual à dos sargentos 72 . Isto porque existia uma grande disparidade entre os vencimentos dos chauffeurs civis em relação aos militares na companhia de transportes automóveis. Emídio (2019:50)

1917 c – “Entretenimento na vila de Nazaré”

Os concursos hípicas em Cascais ou nas Caldas da Rainha, as regatas na Trafaria, na Figueira da foz ou em Vila do Conde, as “corridas sportivas de automóveis” na Curia eram um dos atractivos dessas estâncias. Mesmo em praias menos snobs como a Nazaré, formou-se um clube recreativo, em 1917, com o objectivo de “explorar todos os géneros de sport organizando regatas, corridas de natção, burricadas, picnics (...) law-tennis e gyncanas”. Henriques e Lousada (2010:115)

1917 d – “Movimento futurista em Portugal”

Sai a revista modernista Portugal Futurista. Dirigida por José de Almada Negreiros, um dos principais mentores do futurismo em Portugal, a revista foi uma das raras concretizações conjuntas de vários autores que perfilhavam o movimento [Almada, Pessoa, Sa-Carneiro (póstumos), Santa-Rita ou Sousa Cardoso, e autores estrangeiros]. Conta, no seu único número com o texto de uma conferência produzida por Almada, no Teatro da República, em 14 de Abril de 1917, e que representa o principal manifesto futurista em língua portuguesa, com o título Ultimatum Futurista às Gerações Portuguesas do Século XX. Vitorino (2007:390)

1917 e – “Religião em Portugal e vitalidade industrial e comercial”

«Aparições» de Fátima. Inquérito Industrial. Criação do Ministério do Comércio. Serrão (1986:214)

1918 a – “A empresa portuguesa de automóveis, ATA, falida, foi vendida e absorvida pela empresa alemã Imperia”

Acabou por ser a localização na Bélgica a ditar o fim prematuro da ATA. A Primeira Guerra Mundial rebentou e a Alemanha invadiu o vizinho, matando o sonho dos irmãos Teixeira. Os registos indicam que, pelo menos, três carros foram distribuídos em Portugal e dois circularam durante anos na cidade do Porto. Hoje, além das referências escritas aos ATA não resta nenhum exemplar, tendo os carros provavelmente sido abatidos. Os portugueses tiveram de deixar a Bélgica e toda a maquinaria. A fábrica esteve encerrada até 1918 e no ano seguinte os irmãos portuenses não tinham condições para retomar a laboração. A ATA acabou vendida ao holandês Mathieu van Roogen, um engenheiro que colaborava com os Teixeira e que veio a criar das cinzas da ATA uma nova empresa, a Imperia, também no ramo de fabrico de automóveis. A tomada da fábrica ATA pela Alemanha em 1914 acabou por ser incluída nas reclamações portuguesas à Sociedade das Nações (antecessora das Nações Unidas) pelos danos provocados antes de Portugal entrar na Primeira Guerra Mundial. A 30 de maio de 1930, o tribunal arbitral que julgou as indemnizações de guerra deu razão aos portugueses, considerando que a Teixeira & Irmãos viu-se impossibilitada de manter a atividade por ação do exército alemão. Os juízes deram como provado que a maquinaria foi removida e que, apesar de ter havido devolução de alguma, a empresa ficou sem capacidade de prosseguir. Fixou a indemnização em 200 mil marcos. Jornalista David Mandim - 30 Janeiro 2017 – artigo “O primeiro carro português ainda tem a sua marca na Bélgica- Alfredo e Henrique Teixeira produziram o ATA em Trooz, onde hoje existe a Place Teixeira. A I Guerra Mundial desfez o sonho”. <https://www.dn.pt/sociedade/o-primeiro-carro-portugues-ainda-tem-a-sua-marca-na-belgica-5635553.html>

1918 b – “Publicado o Plano de Instrução da Escola de Recrutas das Tropas Automobilistas”

A Comissão Técnica de Automobilismo Militar foi a responsável pela elaboração, ainda em 1918, do Plano de Instrução da Escola de Recrutas das Tropas Automobilistas e do Plano da Instrução para as Escolas de Sargentos das mesmas tropas. Emídio (2019:27)

1918 c – “Hotelaria portuguesa e alimentação vegetariana no Porto”

Não era tanto a falta de estabelecimentos como o mostra o facto de só o Porto dispor, em 1918, de 21 hotéis, entre os quais o Hotel—Fructi—Vegetariano com alimentação especial para atrair naturistas e vegetarianos, e vários outros do “género popular”. Era principalmente a má qualidade e as más instalações, a falta de asseio e o mau serviço. Cunha (2010:143)

1918 d – “Sociedade de Propaganda de Portugal e sua ação editorial”

Esta, reconhecendo a importância crescente que as praias e as termas tinham como destino de vilegiatura, publicou em 1918 a obra “As nossas praias: indicações gerais para o uso de banhistas e turistas”[25]. Matos & Santos (2004:8)

1918 e – “Portugal não possuía uma britadeira, fundamental para a pavimentação das estradas...”

A construção e conservação da rede viária, sempre esteve dependente de grandes verbas, sendo por isso muitas vezes necessário recorrerem a empréstimos. No governo de Sidónio Pais em 1918, foi autorizado um empréstimo, pois no país não havia uma única britadeira, os cilindros para a compactação de aterros eram, na grande maioria, de pedra, não havia camiões para o transporte de materiais e existiam apenas dois automóveis para a fiscalização dos trabalhos. Como consequência, o governo ficou autorizado a adquirir, através de verbas destinadas às estradas ou de empréstimos, ferramentas, máquinas, camiões e automóveis. Maré (2011:16)

1918 f – “Estado das estradas nacionais”

*Um artigo saído na **Revista de Turismo** em 1918, assinado por Adelino Mendes (...) é elucidativo da aventura que constituía circular de automóvel pelas estradas de Portugal: os buracos nas vias e a má manutenção das bermas (...) ausência de iluminação; o abastecimento de combustível, que se fazia em pipas, não era facilmente assegurado na província, onde de resto também não havia quem fizesse reparações nos veículos. Henriques e Lousada (2010:109)*

1918 g – “Conceito de Terras de Turismo”

(...) Data de 1918 uma primeira relação oficial do que então se designou de “terras de turismo” (Decreto nº 4819, de 19 de Setembro), conjunto referenciado de 65 localidades a que estava associada uma hierarquia (1ª e 2ª classes) que reflectiria a sua diferente relevância turística: 12 localidades de 1ª classe e 53 de 2ª classe. Ferreira e Simões (2010:82)

1918 h – “Hotelaria no Porto”

O Porto dispunha de camas, mas os problemas dos (...) 21 hotéis, entre os quais o Hotel-FructiVegetariano com alimentação especial para atrair naturistas e vegetarianos, e vários outros do “género popular”, eram principalmente a má qualidade e as más instalações, a falta de asseio e o mau serviço. Cunha (2010:135)

1918 i – “Crise sanitária em Portugal”

Surto em todo o país da gripe pneumónica que matou 102 750 pessoas. Serrão (1986:215)

1919

1919 a – “Iniciavam-se os trabalhos de constituição da Sociedade dos Grandes Hotéis de Portugal”

Em Portugal, onde a indústria hoteleira conhecia um grande atraso em relação ao que se verificava nos principais países europeus, em 1919 encontrava-se em organização a Sociedade dos Grandes Hotéis de Portugal. Matos & Santos (2004:11)

1919 b – “Início industrial da marca Citroën”

A Citroën, marca francesa de automóveis, surgiu em 1919 por iniciativa de André Citroën, um engenheiro nascido em 1878. André Citroën começou por trabalhar numa fábrica

de caixas de velocidade e, em 1908, foi convidado para mudar para a Automobiles Mors, estreando-se assim na indústria automóvel. [https://www.infopedia.pt/\\$citroen](https://www.infopedia.pt/$citroen)

1919 c – “Fixação da jornada de trabalho em 8 horas diárias”

Resultado das reivindicações a OIT (Organização Internacional do Trabalho) aprovou a jornada de trabalho de 8 horas por dia ou 48 horas por semana. Isto aconteceu em 1919 e significou um feto muito importante na história da humanidade. Pérez (2009:20)

1919 d – “Reestruturação ministerial”

Em 1919 o Ministério do Fomento daria lugar ao do Comércio e Comunicações e, ao outrora Conselho de Turismo suceder-se-ia o Conselho de Administração de Estradas e Turismo, ambos mediadores entre o ministro devido e a Repartição de Turismo. Na sequência do golpe de 28 de Maio, em 1927 a Repartição passou para a alçada do MI, sob supervisão, em 1929, do CNT. Legalizados os Jogos de Fortuna e Azar, a Repartição passaria a designar-se Repartição de Jogos e Turismo (RJT). Anjos (2012:123)

1919 e – “Famílias da elite Monárquica viajando na República pela Europa e Portugal”

A queda da Monarquia, volvido o tempo do exílio, também não impediu que as velhas elites mantivessem a sua “rotina “ mundana. ⁴⁵ As famílias Palmela e Asseca (...) Seguiram o rei até Inglaterra, onde frequentaram as estâncias da moda. (...) Em 1919, após terem assistido às corridas de Ascot viajam até Portugal (...) De carro, durante o mês de Outubro, percorrem um itinerário que os leva de Mafra ao Porto, passando por Alpiarça, , S. Martinho, Batalha, Coimbra (com visita ao Museu Machado de Castro), Buçaco e Caramulo. Lousada (2010:70)

1919 f – “Produção em série e aquisição de automóveis”

Graças à produção em série e à standardização, os preços do automóvel tornam-se mais razoáveis, e este passa a ser acessível às classes médias, sociologicamente em expansão. Modelos como o Citroen 10 HP, passam a ser vendidos em 1919 pelo preço de 750 francos, com todos os acessórios incluídos. Abreu (1996:45)

1919 g – “Automóveis em Portugal”

Existem no país cerca 5 mil automóveis, 2531 assinantes de telefone do Estado (não contando Lisboa e o Porto, cujo exclusivo pertencia a uma companhia inglesa, que contaria com um número superior à dezena de milhar). Vitorino (2007:398)

1919 h – “Marca de Automóveis Alvis”

Fundada em 1919 por Thomas George John, a Alvis Company manteve em actividade na sua fábrica de Coventry até 20 de Agosto de 1967, data em que foi produzido o último modelo da marca. Abreu (1996:66)

1919 i – “Marca Bentley”

Empresa formada por Walter Owen Bentley a i de Janeiro de 1919, a Bentley Motors Ltd (...) triunfando em Le Mans cinco vezes entre 1924 e 1930. Abreu (1996:84)

1920

1920 a – “Marca Alfa-Romeu e seu começo industrial”

Robert Bamford deixa a Aston Martin, e Lionel Martin seguiu a frente da marca que se tornaria um sucesso anos depois; A Alfa passa a se chamar Alfa-Romeo, e o primeiro produto da nova marca é o motor G1 de 6,3l. August Horch desliga-se da Audi, esta passou a ser gerida por um grupo de diretores. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1920 b – “Primeiros edifícios de estacionamento na forma de silos-andares, na Europa”

Em 1920, na Europa, tendo em conta o exponencial aumento do número de automóveis em circulação, inicia-se o investimento em edifícios de estacionamento em altura, com percursos desenhados em sistemas de rampas. Alves (2017:9)

1920 c – “Criação do logótipo da Maserati”

Alfieri, Ernesto e Ettore trabalharam arduamente na criação do primeiro Maserati. Contudo, outro dos seus irmãos, Mario, que era um artista e nada sabia de motores, foi chamado para desenhar o logótipo. Mario escolheu utilizar um dos mais caraterísticos símbolos de Bolonha: o tridente da estátua de Neptuno na Piazza Maggiore, um símbolo de força e vigor. Adotou também as cores vermelha e azul da bandeira da cidade de Bolonha, que até hoje permanecem como as cores da Maserati. <https://www.maserati.com/br/pt/brand/A-history-of-innovation>

1920 d – “Criada a Repartição do Turismo em Portugal”

Com efeito, em 1920, em consequência da reestruturação do Ministério do Comércio e Comunicações que, em 1919, substituíra o Ministério do Fomento, cria-se a Administração Geral das Estradas e Turismo na qual é integrada a Repartição do Turismo e extinto o Conselho de Turismo. Cunha (2010:138)

1920 e – “Fim da gratuidade dos guias turísticos”

Entretanto, os guias deixaram de ser gratuitos em 1920, uma vez que os leitores não reconheciam qualidade a um guia gratuito. Sá (2021:45)

1920 f – “Introdução de maquinaria moderna em Portugal para manutenção das vias rodoviárias”

Segundo o Decreto nº7037, de 17 de Outubro de 1920, este novo organismo devia abandonar a mão-de-obra braçal, substituindo-a por maquinaria moderna e adequada existente já noutros países, abandonado também o tipo de pavimento em uso. No mesmo Decreto estavam também indicados os tipos de pavimento a utilizar nas estradas de grande circulação, como o tarmacadame (onde se incorporava o ligante nos materiais britados antes da aplicação sobre o leito) e o betão armado (pavimento de betão com armadura incorporada), mais resistentes ao desgaste provocado pela circulação automóvel. Maré (2011:17)

1920 g – “Formação Industrial”

Os anos 30 confirmam a importância crescente, que já se desenhava nos anos 20, da formação de serralheiros, torneiros, fresadores e electricistas, bem como do ensino comercial, em detrimento dos cursos operários de índole mais artesanal. Grácio 81996:517).

1920 h – “Início de uma indústria automóvel em crescendo”

A partir de 1920, no que pode ser visto como sinal de uma difusão cada vez maior do automobilismo, começou a ser frequente encontrar nos periódicos publicidade a automóveis, pneus e acessórios, garagens e oficinas, mostrando que em torno desta forma de transporte se começava a organizar também uma indústria. Henriques e Lousada (2010:110)

1920 i – “Marca Ferrari e Enzo Ferrari (1898-1988)”

Em 1920 consegue enfim realizar os seus intentos, entrando para a Alfa-Romeu, primeiro como experimentador, depois como piloto de automóveis. nesse mesmo ano termina a Targa Florio em segundo lugar. Abreu (1996:108)

1920 j – “Luz elétrica pública em Portugal e demografia”

Inaugura-se a luz eléctrica em Aveiro. Censo da população: 5 621 977 habitantes. Serrão (1986:217)

1920 l – “Nova publicação de automobilismo”

Quinzenário dedicado ao »Automobilismo, Aviação, Turismo e Moto-Cultura« (era o seu subtítulo), O Automóvel apareceu em 15 de Janeiro de 1920 com o objectivo de preencher «uma lacuna»³⁸. Pinheiro (2009:177)

1921

1921 a – “Sistema de Estradas dos Estados Unidos e planeamento rodoviário”

Em 1921 é aprovado o «Federal Highway Act»,⁸¹ que vai ser essencial para o desenvolvimento de um sistema nacional de estradas a partir de 1925, do qual faz parte a histórica Route 66.⁸² A sua importância na história e na paisagem americana é tal que em 1999 foi assinada pelo governo uma lei para restaurar e preservar a estrada e vários pontos históricos ao longo desta.⁸³ Madureira (2017:33)

1921 b – “Novo sistema oficial de produção de automóveis”

Até ao segundo decénio do séc. XX a produção de automóveis era maioritariamente oficial, seguindo os métodos construtivos herdados do fabrico de coches e carroças. Como tal a madeira foi durante esse tempo o principal material usado na construção de carroçarias. Em 1921 desenvolve-se o método Weymann,²¹² em que a base (o chassis) é reforçado de forma a suportar todo o peso da carroçaria, recorrendo a aço para reforçar as juntas. Madureira (2017:62-63)

1921 c – “Invenção automobilística na Alemanha em termos aerodinâmicos”

Em 1921 o engenheiro e desenhador aeronáutico austríaco Edmund Rumpler vai desenvolver, e apresentar em Berlim, o Tropfenwagen (carro gota) (Fig. 137),²³⁴ cujas capacidades aerodinâmicas estavam bastante avançadas para a época. Madureira (2017:66)

1921 d – “Turismo de Saúde e fundação do Museu automóvel do Caramulo”

A localidade do Caramulo nasce em 1921, na vertente sul da Serra do mesmo nome, fruto da iniciativa de um médico, Jerónimo de Lacerda que, do nada, criou a maior estância sanatorial do País e da Península Ibérica. (...) Cientes de que o progresso da medicina ditaria o fim do Caramulo enquanto centro de tratamento, Abel, que enveredara pela carreira de economista, e o seu irmão João, médico, iniciam a procura de ideias que assegurem a sobrevivência da sua terra e a continuação da obra herdada. Decidem programar a transformação das estruturas existentes em turismo de altitude e retirar ao nome Caramulo o epíteto de doença, convertendo o cenário serrano em polo de atracção cultural e artística. É com esta ideia em mente que Abel e João de Lacerda fundam, nos anos cinquenta, um invulgar museu, situado numa montanha no centro de Portugal, com luxuriante vegetação, virada a Sul, sobre um vale extenso de 80 Km: o mais vasto panorama do país. Abel de Lacerda, apaixonado pela arte, constrói um edifício, com os mais modernos conceitos de museologia, para expor uma invulgar colecção de objectos de arte constituída por 500 peças de pintura, escultura, mobiliário, cerâmica e tapeçarias, que vão do antigo Egipto até Picasso. João de Lacerda, apaixonado por automóveis, constrói outro edifício anexo ao primeiro, vocacionado para expor 100 automóveis e motos, dentro do princípio de que todos os veículos pudessem sair facilmente, para exibição e conservação. Com a morte prematura de Abel de Lacerda em 1957, criou-se a Fundação Abel de Lacerda – hoje Fundação Abel e João de Lacerda – detentora do Museu do Caramulo. Aberto ao público todo o ano, o Museu do Caramulo já recebeu mais de um milhão e meio de visitantes desde a sua criação. <https://museudocaramulo.pt/o-museu/historia>

1921 e – “Criadas as Comissões de Iniciativa, orientadas ao fomento do Turismo nacional”

Na prática os resultados foram medíocres porque a regulamentação dos serviços da Administração Geral das Estradas só veio a ser aprovada em 1924 mas nela teve origem a criação das Comissões de Iniciativa (1921) e o Fundo de Turismo que, sobretudo, a partir dos anos sessenta, teria um papel relevantíssimo no desenvolvimento do turismo. Cunha (2020:138)

1921 f – “Legislação para as «estâncias hidrológicas» beneficiando a atividade turística nacional”

Por isso a novel Repartição do Turismo, entendendo que os serviços instalados em Lisboa dificilmente actuavam na província, decidiu proceder ao estudo de uma organização que permitisse “realizar na província a obra turística necessária” já que as câmaras municipais não davam garantias de zelarem as questões do turismo. “São organismos que têm uma função própria e que () dificilmente se dedicariam a assuntos que demandam aptidões e conhecimentos especiais” (Ataíde, 1932). A primeira proposta de lei foi apresentada ao Parlamento em 1914 mas só em 1921, agora, por proposta do Ministro do Comércio, Ernesto Navarro, veio a ser aprovada a lei nº. 1.152 que permitiu a criação “em todas as estâncias hidrológicas e outras, praias, estâncias climáticas, de altitude, de repouso, de recreio e de turismo” de Comissões de Iniciativa com o fim de promover o desenvolvimento das respectivas localidades. Cunha (2020:140)

1921 g – “Produção legislativa em Portugal – Criação das Comissões de Iniciativa”

No âmbito local público, a década de 1920 seria pródiga em produção legislativa e reformulação de competências. A 23 de Abril de 1921 a Lei nº1:152 criaria comissões de iniciativa⁷⁹⁶ em todas as estâncias hidrológicas e climáticas, a fim de as promover. No artigo 2º definia-se a sua constituição (onde pontuava um delegado da SPP) e o 5º criava a Taxa de Turismo, paga pelos frequentadores das estâncias e os concessionários da exploração das águas minero-medicinais ou que exercessem funções comerciais ou industriais. Assim se obteria o fundo financeiro para as comissões melhorarem as condições in situ. A 24 de Fevereiro de 1922 o decreto nº8:046 aprovava o regulamento da Lei anterior, aprumando competências (turísticas e administrativas). Anjos (2012: 123-124)

1921 h – “Emprego de maquinaria em Portugal”

Realização, em Lisboa, de uma Feira Agrícola e Regional. Refira-se, que a partir de 1920 se intensificou a campanha para utilização de maquinaria agrícola. Vitorino (2007:402)

1921 i – “Concursos de beleza em Portugal”

[23 de Junho] O Diário de Notícias de Lisboa lança o primeiro concurso para a eleição da Rainha de Beleza em Portugal. Vitorino (2007:403)

1921 j – “Escritores e o fenómeno automóvel”

Segundo as novas exigências do urbanismo nos anos vinte, “Em 1921, Maurice Sachs, caracterizando a sua época, escrevia assim: “Eu vivi um tempo ainda próximo em que não se sabia o que era o cinema, em que ninguém se servia do rádio num apartamento em que só os muito ricos tinham automóvel e em que ninguém praticava desporto. Hoje Paris, e até o campo, estão cheios de automóveis, o telefone é automático e faz-se desporto.”. Abreu (1996:45)

1921 l – “Austin e o seu modelo Twelve”

Em 1921, é lançado o Twelve – um dos mais robustos automóveis de sempre – e em 1922, é apresentada a primeira versão daquele que viria a ser o mais popular dos carros pequenos: o Seven. Abreu (1996:87)

1922

1922 a – “A fábrica que deu origem ao sidecar...”

Dois entusiastas por motocicletas, William Lyons e William Walmsley, fundam a Swallow Sidecar Company, que fabricava motocicletas com assentos laterais. Esta pequena fábrica é a raiz da luxuosa Jaguar. A Ford comprou a marca Linconl, criada pelo consultor Henry Leland, que já havia trabalhado com Henry Ford na antiga Henry Ford Motor Company; A Austin lança o primeiro Austin Seven, um carro económico e barato; <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1922 b – “O primeiro autorrádio...”

Em maio de 1922, um americano de 18 anos, George Frost, inventou e instalou o primeiro auto-rádio em seu Ford modelo T. A novidade começou a ser fabricada em escala industrial apenas cinco anos depois. Chamavam-se Philco Transitone e eram construídos pela Philadelphia Storage Battery Company. <https://www.educacao-rodoviaria.pt/index.php/home/noticias/3-destaque/lazer/83> (6.8.2021)

1922 c – “Comercialização da marca automóvel Austin”

Em julho de 1922, o novo carro projetado por Stanley Edge e chamado de Austin Seven foi apresentado ao público. Rapidamente ficou conhecido popularmente como “Chummy” e era vendido inicialmente por 165 libras. Apesar do excelente preço, as vendas começaram lentamente. <https://www.planetcarsz.com/index.php/fabricantes/austin/170>

1922 d – “Corridas e vitórias da Maserati”

Depois de reformular por completo o motor, Alfieri venceu a corrida Susa-Moncenisio num Diatto, à extraordinária velocidade média de 69 km/h. Em parceria com Ernesto, repetiu o feito pouco depois, na corrida Aosta-Gran San Bernardo. <https://www.maserati.com/br/pt/brand/A-history-of-innovation>

1922 e – “Provas automobilísticas em Lisboa”

Em 1922, realiza-se o “Quilómetro de Arranque da Avenida da Liberdade” organizada pelo A.C.P. e pelo jornal “O Século”, (...) participaram 30 concorrentes (...) assistiram à volta de 20.000 pessoas. O seu vencedor foi Abílio Nunes dos Santos (...) ao volante de um Mercedes. Abreu (1996:46)

1922 f – “Produção da Alfa-Romeu”

El Alfa Romeo RL, desarrollado por Merosi, comenzó la producción en 1922, convirtiéndose en el primer modelo deportivo de Alfa Romeo después de la Primera Guerra Mundial. El vehículo tenía un motor 6 cilindros con válvulas en la cabeza. Se desarrollaron tres versiones: Normale, Turismo y Sport. <https://www.alfaromeo.cl/wp-content/uploads/2020/07/ebook-alfa-romeo-110-anios-2020.pdf>

1922 g – “Travessia do Atlântico Sul”

[22 de Março] Partem de Lisboa para a travessia aérea do Atlântico, em direcção ao Rio de Janeiro, Gago Coutinho e Sacadura Cabral pilotando o Lusitânia. Vitorino (2007:406)

1922 h – “Minerva Motors, S.A., marca de automóveis”

Fundada em 1897 por Sylvain de Long e o seu irmão (...) começaria por ser uma fábrica de bicicletas (...). Em 1922, a empresa emprega 16.000 operários e a produção anual atinge as 2.000 unidades, que são exportadas para todo o mundo. Abreu (1996:36)

1922 i – “Marca Lancia”

Da primeira fase (da empresa), perdura ainda a memória de um modelo mítico: o Lancia Lambda, apresentado em 1922. Abreu (1996:81)

1922 j – “Periódico automóvel francês”

Foi apresentada a revista “Auto et Sports (1922-1931)”. Pinheiro (2009 :218)

1923

1923 a – “Publicação do Regulamento do Parque Automóvel Militar em Portugal”

*Com a publicação, em 23 de agosto de 1923, do Regulamento do Parque Automóvel Militar, este passa a ter como função primordial a guarda, conservação e reparação do material automóvel, sendo, portanto, substituído na parte do serviço de transportes pelas Companhias de Transporte e pela Garagem Militar*⁴⁰ Emídio (2019:28)

1923 b – “Inovação na indústria automóvel”

*Por volta de 1923 começam a surgir as primeiras carroçarias em aço.*²¹³ Madureira (2017:63)

1923 c – “Publicação do Manual de Condutor de Automóveis”

O autor, *Engenheiro Industrial diplomado pelo Manchester School of Technology*, refere no prefácio que: *O desenvolvimento crescente da indústria automobilista, aperfeiçoando sem cessar os maquinismos e variados órgãos dos automóveis, junto à expansão do emprego deste meio de transporte, tornara necessária a publicação de um manual que desse aos condutores, os conhecimentos técnicos que lhes tornasse fácil o manejo de todos aqueles organismos mecânicos.* Taveira, (1923)

1923 d – “Fundo de Viação e Turismo”

Criado pelo Decreto nº 9131, de 20 de setembro de 1923 regulando (...) a cobrança e arrecadação ...estabelecendo taxas de imposto de trânsito para automóveis, motocicletas, etc. Taveira (1923:613)

1923 e – “Marca Chrysler”

É uma das três grandes marcas automobilísticas norte-americanas, que foi fundada, em 1923, por Walter Percy Chrysler (1875-1940), um engenheiro especializado em locomotivas a vapor, que iniciara a sua actividade na Buick, para onde entrara em 1911, chegando a ser nomeado vice-presidente da General Motors, e daí saindo em 1920 para salvar a Willys da falência. Em 1923 adquire a Maxwell-Calmers que atravessara uma crise financeira, e converte esta sociedade na Chrysler Corporation. Abreu (1996:51)

1923 f - “Motociclos da BMW”

Os primeiros motociclos apareceram em 1923, equipados com o motor de dois cilindros opostos de 500 cc, projectado por Max Fritz. Abreu (1996:107)

1924

1924 a – “Primeiro camião Chevrolet, na Europa”

A Chevrolet montou o primeiro veículo da marca fora dos EUA, um caminhão em uma fábrica em Copenhague, Suíça. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1924 b – “Evolução da engenharia da Austin”

Em 1924, a potência do motor do Austin Seven foi aumentada e foram introduzidos outros refinamentos, tais como uma partida elétrica. <https://www.planetcarsz.com/index.php/fabricantes/austin/170>

1924 c – “O automóvel como objeto de atenção da indústria do cinema – Porto”

Em 1924, a 3ª Exposição de Automóveis do Porto, no Palácio de Cristal, vai ser filmada pela Invicta Filmes.¹⁴⁸ Madureira (2017:48)

1924 d – “Expedição automóvel da Citroen no continente africano”

Entre 1924 e 1925 teve lugar a Expedição Negra, um raid através de África com carros da Citroën, que percorreram o continente de norte a sul. [https://www.infopedia.pt/\\$citroen](https://www.infopedia.pt/$citroen)

1924 e - Indústria automóvel e expressões artísticas no 1º quartel do século XX”

Em 1975 dá-se início a um projeto simbiótico entre o automóvel e as artes plásticas que ainda hoje dá frutos. O BMW “Art Cars” consiste numa série de automóveis BMW “pintados” por artistas contemporâneos convidados. Não é a primeira vez que um automóvel serve de “suporte” artístico, logo em meados dos anos 20, Sonia Delaunay vai pintar a carroçaria de um Bugatti Type 35 (Fig. 73) em 1924¹²⁵ e de um Citroën B12 (Fig. 74) em 1925,¹²⁶ segundo as suas pesquisas artísticas no campo da cor e do Orfismo. Madureira (2017:43)

1924 f – “Invenção do microcarro como automóvel cidadão”

Lentamente as carroçarias envolventes vão também ser experimentadas nos automóveis de produção, sendo um exemplo relevante o Hanomag 2/10 PS (Fig. 138) desenhado por Fidelis Böhler logo em 1924.²³⁵ Com menos de metade do peso e mais 10 cm de comprimento de um Smart atual, e um consumo anunciado de 4L/100Km – ainda poucos cidadãos contemporâneos conseguem esta marca,²³⁶ o Hanomag é um dos pioneiros dos conceitos de carro cidadão e microcarro hoje amplamente conhecidos. Madureira (2017:66)

1924 g – “Guia de Portugal, coordenado pelo Escritor Raúl Proença”

Ao longo dos séculos XIX e XX, as editoras deixam transparecer também as mudanças no turismo, nos transportes e no desenvolvimento tecnológico. É também nesta conjuntura que surge em 1924 o “Guia de Portugal” da responsabilidade de Raul Proença e cujo desenvolvimento atribuído se iria arrastar por várias décadas. Sá (2021:46)

1924 h – “Desaparecimento de Sacadura Cabral, em viagem aérea”

[10 de Fevereiro] Sacadura Cabral pede a demissão do quadro dos oficiais da marinha. Virá a desaparecer, no mar do Norte, a 15 de Novembro de 1924, num voo de regresso da Holanda. Vitorino (2007: 409)

1924 i – “Vitalidade do comércio e indústria em Portugal”

Realização de uma Feira Industrial, no Porto. Foi nesta feira que a Sociedade Industrial Aliança lançou no mercado, pela primeira vez, a sua primeira gama de chocolates. Vitorino (2007: 410)

1924 j – “Turismo em Portugal”

Raul Proença, *Guia de Portugal*. Vitorino (2007: 411)

1924 l – “Automóvel presente na paisagem urbana”

Observando fotografias (...) de 1924, é já habitual encontrar nos “clichés” de Lisboa, imagens onde o automóvel está presente, mesmo sem constituir o assunto que se pretende documentar. Abreu (1996:46)

1924 m – “Marca MG”

A MG, sigla de Morris Garages, surge nos anos vinte quando Cecil Kimber (1888-1945) é admitido por William Morris para director-geral da Morris Garages de Oxford: uma sucursal da W. R. Morris Motors da vizinha Cowley.(...) em 1924 Kimber produz um protótipo (...) que ostenta sobre o radiador as letras MG, cercadas de um octógono (...). Abreu (1996:79)

1925

1925 a – “Fundação da empresa Chrysler”

Walter P. Chrysler fundou a Chrysler Motor Corporation. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1925 b – “Prova automóvel do ACP”

*O Automóvel Clube não se limitou a perder o estatuto de Real: perdeu também quase toda a estrutura dirigente que tinha desenvolvido a associação internamente e lhe tinha conferido prestígio externo. Por essa razão, o ACP, entre 1911 e 1925, apenas organizou duas provas, sendo as restantes concebidas e levantadas por outras organizações, espalhadas pelo país.*⁷⁶⁶ Rodrigues (2012:213)

1925 c – “1º Campeonato Mundial de Automóveis e Alfa-Romeu como marca vencedora”

El Alfa Romeo P2 ganó el primer Campeonato Mundial de Automóviles en 1925. En total el P2 ganó 14 Grandes Premios y varias carreras importantes, incluyendo la Targa Florio, y se convirtió en uno de los coches deportivos icónicos de de aquella década. <https://www.alfaromeo.cl/wp-content/uploads/2020/07/ebook-alfa-romeo-110-anios-2020.pdf>

1925 d – “Delegações em diversos locais da Sociedade de Propaganda de Portugal”

Procurando estender a acção às várias regiões do país a Sociedade de Propaganda de Portugal, cuja sede se localizava em Lisboa, estabeleceu delegações em várias regiões do país e do estrangeiro. Em 1925, possuía delegações em Albufeira, Amarante, Braga, Cartaxo, Elvas, Faro, Guimarães, Lagoa, Leiria, Luso, Manteigas, Monchique, Penacova, Portalegre, Portimão, Póvoa do Varzim, Régua, Silves, Sintra e Viana do Castelo, além de postos de informação em Pombal e Trancoso. No estrangeiro possuía bureaux em Paris, Berna, Genebra, Lausanne, Lorient, Madrid, Saint-Malo e Vichy, e postos de informação em Henda e Irun. Em Évora, a delegação da Sociedade encontrava-se sediada na papelaria Nazareth. Matos & Santos (2004:7)

1925 e – “Logótipo da marca Renault”

Em 1925, o diamante da Renault surgiu pela primeira vez, tendo sido apresentado no sedan 40 CV Tipo NM. O logotipo foi redesenhado várias vezes, mas o diamante mantém-se associado à Renault até aos dias de hoje. [https://www.brincarautomoveis.pt/blog/1098753/historia-da-renault-\(parte-1\)#](https://www.brincarautomoveis.pt/blog/1098753/historia-da-renault-(parte-1)#)

1925 f – “A solução automóvel para a nova cidade segundo Le Corbusier”

A propósito de um outro plano de Le Corbusier, o Plano Voisin (1925), podemos ver uma preocupação profunda com o futuro da cidade e a sua crença de que a solução está no automóvel, que é clara no desenho dos seus planos, em seguida apresentados:

“O automóvel matou a grande cidade, O automóvel dele salvar a grande cidade” (Corbusier, 1929, pág. 188). Alves (2017:35)

1925 g – “O automóvel como objeto da cinematografia e, esta, com base na literatura”

*Em pouco tempo a velocidade e as geometrias típicas da era industrial vão se aliar à Arte Nova para dar origem à Art Deco, cuja primeira e oficial demonstração será em 1925, na Exposição de Artes Decorativas de Paris. Com a Art Deco estabelece-se definitivamente o design industrial e de produto, ou seja o desenho torna-se uma forma de marketing valiosa, transformando objetos quotidianos em peças de arte. O automóvel será destes produtos, um dos que será mais influenciado por esta tendência, ao mesmo tempo que se torna um importante símbolo da folia económica e cultural da época, tal como por exemplo retrata o filme *Great Gatsby* dirigido por Jack Clayton em 1974 (e recentemente reeditado com direção de Baz Luhrmann), e baseado na obra literária de F. Scott Fitzgerald de 1925. Madureira (2017:41)*

1925 h – “A emancipação feminina na sua relação com o mundo automóvel”

Tamara de Lempicka, uma artista deste período, faz-se retratar ao volante de um Bugatti por volta de 1925 (Fig. 57),¹¹⁷ numa atitude de emancipação feminina, que demonstra a importância e o papel do automóvel na sociedade já na época. Madureira (2017:41)

1925 i – “Criação da União Internacional dos Organismos Oficiais da propaganda Turística”

A Federação Franco — Hispano — Portuguesa de Sindicatos de Iniciativa e Propaganda e, em particular, o seu IV Congresso, foram os grandes pioneiros do turismo moderno e estabelecem a primeira iniciativa de coordenação oficial de turismo a nível internacional. Alguns anos mais tarde os dirigentes do turismo de vários países europeus decidiram, em 1925, criar a União Internacional dos Organismos Oficiais da Propaganda Turística, de que Portugal foi fundador, nela se subsumindo a Federação. Cunha (2010:136)

1925 j – “Fernando Pessoa publica a obra sobre o que o Turista deverá ver em Lisboa – edição bilingue Português-Inglês”

Falamos de textos que se afastam da estrutura padrão dos guias de viagem, ainda que reunidos sob esta designação. Textos de autores canónicos como Lisboa: O que o turista deve ver (1925), de Fernando Pessoa, como o Guia de Ouro Preto (1938), de Manuel Bandeira ou como Banhos de caldas e águas minerais (1875) e As praias de Portugal: O guia do banhista e do viajante

(1876), de Ramalho Ortigão. Estas produções textuais vão para além da tradicional listagem de atrações e monumentos (tão específica dos guias de viagens) e, no contexto da análise realizada nos estudos em literatura e turismo, oferecem retratos fiéis das épocas a que se referem, tanto ao nível da história social, política e económica como ao nível do turismo, da sua história, da evolução das atividades disponíveis e até mesmo dos próprios conceitos de visitante e património, por exemplo. Quinteiro & Baleiro (2017:25)

1925 l – “Fernando Pessoa na obra sobre Lisboa descreve a importância do automóvel”

No texto de 1925, o turista é convidado a utilizar o automóvel e a parar para admirar o movimento das pessoas, os monumentos e os museus, os largos e avenidas, as praças, etc. *O nosso automóvel vai andando, percorre a Rua do Arsenal, e passa junto à Câmara Municipal, um dos mais belos edifícios da cidade. É notável não só pelo seu exterior como também pelo seu interior e deve-se ao Arquitecto Domingos Parente, sendo visível a colaboração de famosos artistas, na cantaria, nas pinturas, etc.* Pessoa (2006:37)

1925 m – “Provas regulares de competição automóvel em Portugal”

Em 1925, assiste-se à 1ª prova automobilística realizada no país com carácter de regularidade: o “Rallye Nacional de Automóveis”. (...) “prova cronometrada onde cada qual parte de onde quer e se concentra num ponto que é Chaves”, sendo a classificação atribuída em função da distância percorrida, do número de pessoas transportada, da velocidade média e da potência do motor. Abreu (1996:47)

1925 n – “Automóveis Citroen em travessias intercontinentais”

Nos anos vinte e princípios dos anos trinta, a Citroen integrando a sua produção em agressivas campanhas publicitárias construiu modelos não convencionais (...) travessia do Sara em 1923, por Haardt e Audion Dubreill em veículos com rodado de lagartas, a expedição a África que chegou a Moçambique em 14 de Junho de 1925 (...). Abreu (1996:53)

1925 o – “O modelo Phantom II da marca Rolls-Royce”

Em 1925, começam a surgir as séries Phantom a que se seguem os modelos Silver Shadow, Silver Cloud, Silver Wraith, Silver Spirit e Corniche, cujas carroçarias são criadas pelos maiores estilistas europeus, todas com acabamentos de luxo revestidos a madeiras exóticas e estofados com os melhores couros de Connolly. Abreu (1996:63)

1925 p – “Automóveis em Portugal”

Generalização do automóvel e da camionagem. Serrão (1986:2128)

1925 q – “Periódico automóvel brasileiro”

Foi apresentada a “Revista Automobilismo (1925)”. Pinheiro (2009 :218)

1926

1926 a – “A produção de automóveis Ford atinge a marca de 15 milhões de Modelos T”

Entre 1908 e 1926 a Ford construiu cerca de 15 milhões de Modelos T, fazendo com que em 1926 cerca de dois terços dos automóveis a circular nas estradas fossem Modelos T. É apenas em 1972 que este modelo é destronado como o mais produzido no mundo. Faria (2018:45)

1926 b – “Criação da marca Mercedes-Benz”

Com a situação econômica da Alemanha no vermelho, as duas principais companhias automobilísticas decidiram unir forças, ao invés de sucumbir à falência. Então a Daimler-Mercedes e a Benz determinaram que trabalhariam em conjunto na manufatura e vendas de seus veículos e novos projetos. Nascia então a Daimler-Benz AG, e seus carros ostentavam a marca Mercedes-Benz, com o emblema constituído pela coroa de louros da Benz e a estrela de três pontas da Mercedes. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1926 c – “A Austin atinge as 14.000 unidades na produção automóvel”

Em 1926, o projeto de Austin já era considerado um sucesso e a produção superou as 14.000 unidades ao ano. <https://www.planetcarsz.com/index.php/fabricantes/austin/170>

1926 d – “A marca Bugatti inicia a produção das suas carroçarias”

Em 1926 a Bugatti passa a produzir as suas próprias carroçarias, concebidas por Ettore Bugatti e Joseph Walter;²⁵⁵ e mais tarde também por Jean Bugatti.²⁵⁶ Madureira (2017:69)

1926 e – “A Madeira e sua paisagem”

*O deslumbramento com a paisagem foi um tema transversal à literatura diversificada que vendeu a Madeira entre 1800 e 1926. (...) Mais tarde, a venda deliberada do ambiente tranquilo para o descanso tomou expressão na publicidade dos guias e, em 1928, Hutcheon sublinhava, nas suas impressões de estadia na ilha, tudo o que apelava a um **spirit of quieteisureliness**.* Câmara, (2010:103)

1926 f – “Golpe de Estado em Portugal”

[28 de Maio] Desenvolve-se a partir de Braga, sob a liderança emblemática do general Gomes da Costa («herói» da Primeira Guerra Mundial), o golpe militar fundador da Ditadura militar, regime de tipo autoritário que substitui a I República demoliberal a partir do qual se estruturará o Estado Novo. Nunes (2007:417)

1926 g – “Estabelecimento da Censura à Imprensa em Portugal”

[22 de Junho] Os jornais da capital recebem da Polícia Cívica de Lisboa um ofício, com nota de urgente, no qual se afirmava o seguinte: «Por ordem superior levo ao conhecimento de V. que a partir de hoje, é estabelecida a censura à Imprensa, não sendo permitida a saída de qualquer jornal sem que 4 exemplares do mesmo não sejam presentes ao Comando-Geral da GNR, para aquele fim.» Era assim instituído um mecanismo «oficial» de controlo e repressão que, sob diversas modalidades concretas e com diversos níveis de intensidade, se manteve até à Revolução de 25 de Abril de 1974. Nunes (2007: 419)

1926 h – “Novo automóvel Marca Chrysler”

Em 1926, é construído um modelo de 3 litros e 4 cilindros, destinado a substituir o Chrysler Imperial de 6 cilindros e 4,7 litros, que custava 3.095 dólares. com este modelo competiu em Le Mans, tendo conquistado o 3º e 4º lugares da geral. Abreu (1996:51)

1926 i – “A marca Maserati”

A Oficina dos irmãos Alfieri e Ettore Maserati “(...) tornou-se em 1926 a Officine Alfieri Maserati (...) e nesse mesmo ano foi projectado e contruído o primeiro carro: um bilugar

equipado com motor sobrealimentado de 8 cilindros em linha, com 1.500 cc de cilindrada. Nesse primeiro carro aparece sobre o radiador aquele que viria a ser o emblema da marca: o tridente de Neptuno, símbolo da cidade de Bolonha.” Abreu (1996:101)

1926 j – “Criação do jornal O Volante que seria editado até 1971”

(...) que se converteria num dos mais importantes títulos do jornalismo automobilístico português do século XX (...). Pinheiro (2009:244)

1927

1927 a – “A Chevrolet torna-se a maior fabricante de automóveis”

A Chevrolet atingia a marca de 1 milhão de veículos vendidos, dessa forma ultrapassou a gigante Ford e tornou-se a maior fabricante de automóveis do mundo.

A Peugeot compra as marcas Ballanger e De Dion, expandindo-se ainda mais no mercado automobilístico. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1927 b – “Fotografia automóvel como integração dos veículos automóveis nos modos de vida e na arquitetura urbana do Modernismo”

A célebre foto da mulher encostada a um automóvel em frente ao edifício de Le Corbusier no Weissenhof Siedlung, em 1927, que pretende mostrar a importância e influência que o carro e o Movimento Moderno tiveram no conceito, desenho e construção da obra, é um exemplo claro de um pensamento arquitetónico integrado, estético e funcional, assumido, que deve ser premissa na conceção dos edifícios que servem o automóvel ou que por ele são servidos. Alves (2017:58-59)

1927 c – “Inovação no fabrico de camiões a diesel”

No setor de veículos comerciais, a Daimler-Benz apresentou o primeiro caminhão a diesel de seis cilindros com pré-câmara em 1927. <https://www.daimler.com/konzern/tradition/geschichte/1920-1933.html>

1927 d – “Mais de 27 milhões de automóveis em circulação em todo o Mundo”

Em 1927, à data da saída do último Ford T da fábrica, já se tinham vendido mais de 15 milhões de unidades deste modelo⁵⁶ (tendo a certa altura representado cerca de metade de todos modelos em circulação a nível mundial),⁵⁷ e haviam mais de 27 milhões de automóveis em circulação no mundo.⁵⁸ Madureira (2017: 27-28)

1927 e – “Criação da Junta Autónoma das Estradas”

Em Portugal, o Estado Novo vai ser responsável por um extenso programa de modernização e construção de redes viárias e de infraestruturas a nível nacional através da Junta Autónoma de Estradas, criada em 1927.⁷⁷ Por toda a Europa o automóvel vai ser o veículo político para a modernização das suas cidades e infraestruturas. Madureira (2017: 32)

1927 f – “Na pista de Daytona Henry Segrave atinge a velocidade de 320Km por hora”

Em 1927, Henry Segrave vai ultrapassar os 320km/h em Daytona, no Sunbeam 1000 HP (Fig. 134).²³⁰ Este apresenta uma carroçaria envolvente tipo tanque, com saias de roda traseiras,

frente perfilada e cauda alongada, notando-se claramente a influencia dos progressos do aerodinamismo automóvel e da pesquisa de Jaray. Madureira (2017:65)

1927 g – “Inicia-se a sistemática americana do Design automóvel com a Cadillac”

Entretanto, nos EUA, a GM contrata Hearley Hearl para desenhar o próximo modelo da Cadillac, o LaSalle, cujo sucesso vai motivar a criação em 1927 – dois anos após a Exposição de Artes Decorativas de Paris – da divisão Art & Color, dedicada exclusivamente ao desenho das carroçarias para as várias marcas da GM, e que será chefiada por Hearl.²⁵⁷ A GM torna-se assim a primeira empresa a usar o “estilo”, o apelo estético dos seus automóveis, como estratégia de marketing. Madureira (2017:69)

1927 h – “O design automóvel e a comunicação de estatuto que proporciona aos compradores”

Pode-se considerar a fundação em 1927 da Art & Color Section, a formalização do design enquanto parte essencial no processo do desenvolvimento de automóveis. O aspeto do automóvel torna-se fulcral no momento da venda ao público. Com efeito, desenvolve uma imagem própria e individual, com que cada comprador se pode identificar. O desenho do automóvel torna-se uma forma de “comunicação” na medida em que transmite uma determinada ideia a quem o observa, seja a ideia de potência, de luxo, ou de simplicidade e economia. Madureira (2017:104)

1927 i – “Receitas do Jogo para a administração pública do Turismo em Portugal”

Desde 1927 até agora é o jogo que financia a promoção turística, do país no estrangeiro, mantém em funcionamento alguns organismos e, sobretudo, proporciona as receitas através das quais o Estado tem financiado milhares de projectos de carácter turístico. O Fundo de Turismo, durante toda a sua existência, financiando empreendimentos, a promoção e a formação profissional, teve uma intervenção notável em todo o país com as receitas que o jogo lhe proporcionou. O seu sucessor, Turismo de Portugal, deve-lhes também a sua capacidade de intervenção e, seguramente, o turismo português teria passado maiores vicissitudes e seria mais pobre se não fora o jogo. Cunha (2010:146)

1927 j – “Com a JAE modernizou-se a estrutura de construção e manutenção de vias rodoviárias”

Na década de 20, do século XX, em Portugal, os cilindros eram de pedra ou metálicos, manuais ou puxados por animais. Na altura já se falava de cilindros movidos a vapor com o peso de 12 a 16 toneladas. A maquinaria utilizada nos trabalhos, tanto na Europa como nos Estados Unidos, era adequada às novas técnicas e formas de aplicação dos materiais, contudo foi sendo lentamente introduzida em Portugal, que apresentava um parque de máquinas em completa penúria, em 1927 quando apareceu a JAE. Maré (2011:55)

1927 l – “Jogos de azar e financiamento do turismo”

Desde 1927, é o jogo que financia a promoção turística do País no estrangeiro, mantém em funcionamento alguns organismos e, sobretudo, proporciona as receitas através das quais o Estado tem financiado milhares de projectos de carácter turístico. Cunha (2010:137)

1927 m – “Convenção de Genebra e regulamentação do tráfego automóvel”

(...) Portugal adere à “Convenção de Genebra” que estipula a obrigatoriedade de circulação pela direita e ultrapassagem pela esquerda (...) Essa decisão representou um esforço de informação enorme para o país, numa época em que o desenvolvimento das comunicações era ainda muito incipiente, abrindo mão as autoridades dos meios que tinham ao seu alcance (...), como por exemplo, (...) a circular enviada a 27 de Maio pelo “Conselho Superior de Viação” a todos os párocos, solicitando que “à hora da missa e em dias seguidos chamem a atenção dos paroquianos para a doutrina do artigo 9º do Código da Estrada (...). Abreu (1996:47)

1927 n – “Automóveis da marca Delage e inovação”

Louis Delage (...) engenheiro formado na Escola de Artes e Ofícios de Angers (...) Trabalhou muito tempo na Peugeot antes de formar a sua empresa em 1905. (...) E, 1914 um Delage venceu em Indianapolis, e em 1927 o título mundial de construtores era conquistado pela marca (...) com modelos equipados de motores V12. Abreu (1996:49)

1927 o – “Celebidades e Automóveis: história da Bugatti”

Sobre o modelo Bugatti 35B: “Era o carro mais potente da Bugatti na década de vinte, e alcançou mais de 1.000 vitórias em competições desportivas em todo o mundo. Foi num carro destes que na sequência de um passeio nocturno na Côte d’Azur que a bailarina Isadora Duncan (1878-1927) precursora do ballet moderno encontraria tragicamente a morte, com o esvoaçante lenço que trazia ao pescoço a enrolar-se nas rodas traseiras do Bifgatti, como aparece reconstituído no filme Isadora.” Abreu (1996:52)

1927 p – “Indústria do tabaco em Portugal e da camionagem”

Criação da Companhia Portuguesa de Tabacos e da Tabaqueira. Desenvolvimento da camionagem. Serrão (1986:219)

1927 q – “Periódico automóvel italiano”

Foi publicada a revista “L’Auto Italiana (1927)”. Pinheiro (2009 :218)

1928

1928 a – “Atributos e gestão comercial automóvel no exemplo da Austin”

Em 1928 surgiu uma nova versão chamada “Superior”. <https://www.planetcarsz.com/index.php/fabricantes/austin/170>

1928 b – “Transações entre empresas marcando a indústria automóvel”

Chrysler Motor Corporation compra a Dodge Brothers, numa das maiores transações da história do automóvel. A CMC passava pertencer as três grandes; Chrysler Motor Corporation funda duas marcas subsidiárias para atender a mercados de menor poder aquisitivo, a Plymouth e De Soto. Jorgen S. Rasmussen, um engenheiro dinamarquês e fabricante de motocicletas DKW, adquire parte da Audi para tornar real seu projeto de automóvel. A Peugeot lança o 201, um veículo simples feito para ser barato, mas que ficou marcado por ser o primeiro a iniciar o padrão de nomenclatura da marca, três números sendo um zero no meio. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel/>

1928 c – “Surgimento dos CIAM e ligação do urbanismo e arquitetura com o mundo automóvel”

Entretanto, com a chegada em força do Movimento Moderno e de todas as inovações e oportunidades, foi sentida a necessidade de não descurar a parte académica, que levou, em 1928, ao nascimento dos CIAM – Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna. A esta organização pertenciam vários arquitetos de renome, entre eles Le Corbusier, que tinham em vista a discussão do rumo da arquitetura, em todas as suas vertentes. Alves (2017:35)

1928 d – “Oferta da fábrica Daimler ao mercado automóvel”

Em 1928, a montadora alemã oferecia apenas quatro tipos básicos de carros médios e luxuosos. <https://www.daimler.com/konzern/tradition/geschichte/1920-1933.html>

1928 e – “A teoria de Le Corbusier sobre a sua ideia da «máquina de habitar» e absorção do objeto «automóvel» no seu programa estético”

Neste contexto torna-se pertinente lembrar o caso da Villa Savoye, (1928), projetada pelo arquiteto Le Corbusier, que resume na sua construção os cinco pontos para uma nova arquitetura. Tal como as ideias do arquiteto ditavam, houve aqui uma tentativa muito clara de criar uma “máquina de morar”, sendo esta uma habitação desenhada tendo em vista a potencialização do uso do automóvel. Para tal, a planta do piso térreo desenha-se de acordo com a curvatura correspondente ao raio de circulação do automóvel, para entrada facilitada na garagem. Alves (2017:55)

1928 f – “Modernismo na arquitetura da Linha do Estoril”

No domínio imobiliário, Raquel Henriques da Silva refere que a reforma da contribuição predial de 1928¹²⁵ trouxera alento às companhias de urbanização sediadas em Lisboa, tornando-se muito activas no Estoril após a electrificação da linha e face às parcelas de terrenos disponibilizados a privados: várias seriam as residências de gosto modernista que, a partir de 1929, pontuariam a paisagem do Parque. Anjos (2012:33)

1928 g – “Criação em Portugal da Repartição de Jogos e Turismo”

Com o intuito de dar uma melhor arrumação aos serviços do turismo e do jogo, a Repartição do Turismo foi, em 1928, transformada em Repartição de Jogos e Turismo. A ligação do jogo com o turismo veio, mais tarde, a ser propícia para este mas, na altura, só dele retirou benefícios indirectos e reduziu a capacidade de manobra que lhe era necessária. Nunca o Ministério do Interior seria uma boa área de acolhimento do turismo: a liberdade que o turismo pressupõe não se dá com os controlos que são apanágio do Ministério do Interior. Cunha 2010:138)

1928 h – “Terminal ferroviário do Cais do Sodré - Lisboa”

Em Agosto de 1928 inaugurar-se-ia o renovado terminal do Cais do Sodré, edifício modernista de Porfírio Pardal Monteiro⁹⁷, substituindo a decadente estrutura Oitocentista que não servia os interesses do Turismo e da imagem do destino «Riviera Portuguesa»⁹⁸ que pretendia divulgar-se no exterior. A nível artístico a gare⁹⁹ era claro sinal do progresso do país, como se lê em artigo do Diário de Lisboa, referindo-se que “Pardal Monteiro... soube conciliar as necessidades do fim a que se destina... com a arquitectura moderníssima que se afirmou na

Exposição das Artes Decorativas, de Paris.100” Perante as mais altas individualidades, Fausto Figueiredo recordou que a estrada rumo a Cascais necessitava de atenção¹⁰¹ e, nos Anos 30, parte da secular rodovia que bordejava a frente oceânica seria convertida na primeira estrada turística de Portugal, a Marginal; nesse decénio projectar-se-ia ainda a auto-estrada Lisboa-Cascais. Anjos (2012:29)

1928 i – “Marca Dodge Brothers”

Absorvida em 1928 pela Chrysler, a sua produção manteve-se ao longo dos anos, ajudando a perpetuar a imagem de opulência e imponência dos automóveis norte-americanos. Abreu (1996:42)

1928 j – “Vias rodoviárias e sua conservação”

A nível local, uma das preocupações da CITC fora a concretização de vias transitáveis, sobretudo, entre Estoril e Cascais, facto que justificava os constantes problemas orçamentais. Na prática, em finais de 1928 Raúl Ressano Garcia, engenheiro consultor da CMC, seria convidado a auxiliar a comissão, “elaborando plantas e orçamentos das obras a fazer e encarregando-se da sua fiscalização.”⁹⁰⁶ Anjos (2012:138)

1928 l – “Literatura e automóveis, em Fernando Pessoa”

(...) Fernando Pessoa, sob o heterónimo de Álvaro de Campos, nostalgicamente, escrevia: Ao volante do Chevrolet pela estrada de Sintra,/Ao luar e ao sonho, na estada deserta,/ Sozinho guio, guio quase devagar... Abreu (1996:13)

1928 m – “Grupo Chrysler e indústria”

O Grupo Chrysler, rival da General Motors e da Ford, absorveu em 1928 a Dodge, e com as marcas Plymouth e Desoto, tornar-se-ia o 3º grande fabricante dos Estados Unidos. Abreu (1996:51)

1928 n – “Marca Studebaker conquista a independência na produção automóvel”

Em 1928 (...) a Studebaker torna-se a mais importante marca independente norte-americana, não englobada dentro das “três grandes” (General Motors, Ford e Chrysler). Abreu (1996:65)

1928 o – “Criação da marca Plymouth”

A marca Plymouth foi criada e, 1928 pela Chrysler Corp, para conquistar o mercado de automóveis mais económicos. (...) O nome Plymouth evoca o 1º Porto onde desembarcaram os ingleses que, em 1620, chegaram à América do Norte. Abreu (1996:67)

1928 p – “Marca Aston-Martin vence em Le Mans”

A participação de Lionel Martin “(...) nas 24 Horas de Le Mans entre 1928 e 1939, foi coroada de grandes êxitos.” Abreu (1996:100)

1928 q – “A BMW e o acordo para um novo modelo”

(...) com a celebração em 1 de Outubro de 1928 de um acordo com a Companhia Dixi de Eisenbach, a BMW adquiria o direito de montagem do modelo Dixi 3/15: o Austin Seven. Abreu (1996:107)

1928 r – “Indústria em Portugal”

Estabelecimento. Em Setúbal, da unidade industrial da Sapec. Serrão (1986:220)

1928 s – “Convenção de Paris define o conceito de Exposição Internacional”

«Considera-se exposição internacional oficial ou oficialmente reconhecida toda a manifestação, seja qual for a sua designação, para a qual são convidados países estrangeiros pelas vias diplomáticas, que tem, em geral, um carácter não periódico, cujo fim principal é mostrar os progressos realizados pelos diferentes países num ou mais ramos da produção e onde se não faz em princípio distinção alguma entre compradores e visitantes para entrada nos locais da exposição»³ Mendes (1998:250)

1928 t – “Imagem internacional de Portugal”

(...) Portugal, como membro do Bureau Internacional des Expositions (BIE), integrou o grupo de 40 países que assinaram a convenção de 1928 e, bem assim, as que se lhe seguiram, sobre as referidas exposições ⁴⁸. Mendes (1998:267)

1928 u – “Periódico automóvel belga”

Foi publicada a revista “*Le Commerce Automobile Belge (1928)*”. Pinheiro (2009 :218)

1929

1929 a – “Movimento de aquisição e parceria empresarial no mercado automóvel”

A BMW entra para o ramo automobilístico ao comprar a marca Dixi, que fabricava o esportivo Austin Seven sob licença em Eisenach. A Toyota vende sua patente de produção de tear, abrindo mão desse ramo de negócio, e passa a investir na indústria automobilística. Enzo Ferrari funda a Scuderia Ferrari, de começo a marca trabalhava em competições automobilísticas, tornando-se equipe da Alfa-Romeu. <https://carrosinfoco.com.br/linha-do-tempo-do-automovel>

1929 b – “Identificação Peugeot de veículos e produção industrial mais sofisticada”

Em 1929, a marca Peugeot lançou um veículo de 6 CV chamado 201: a primeira viatura a utilizar a nomenclatura com um zero central que, ainda hoje, serve para identificar os veículos Peugeot. O interessante é que hoje em dia, o motor de entrada tem mais cavalos que o 201! Produzido em série na Unidade fabril de Sochaux-Montbéliard, o 201 assinalou, para a Peugeot, a passagem da era da produção artesanal para a era da produção industrial. <https://www.desafiomundial.com/br/a-historia-da-peugeot-e-os-segredos-dessa-grande-montadora/?view-all&chrome=1>

1929 c – “Turismo em Automóvel nos Loucos Anos 20!”

Em 1929, 45 milhões de pessoas por ano usavam os automóveis como meio de deslocação para férias, o que levou à necessidade de criação de pontos de paragem para reabastecer e dormir, ao longo destas novas e longas estradas. Estes pontos de apoio não eram nada de novo, pois nas estradas romanas, bastantes séculos antes, já eram uma realidade tomando o nome de Mansionis e Mutationis, como já referido. Faria (2018:53)

1929 d – “Ano de grande desenvolvimento do Automóvel Clube de Portugal”

Com a eleição, em 1928, de uma nova direção presidida por Ricardo O'Neill, o ACP entrou numa fase de enorme desenvolvimento. Foi neste período, em que as iniciativas se sucederam a ritmo acelerado, que surgiu em 1929, a 2ª edição do Mapa das Estradas.
<https://www.acp.pt/institucional/historia>

1929 e – “Ano de criação da Junta Autónoma das Estradas”

Nota 123 - *O primeiro Código da Estrada surgiu pelo decreto nº14:988 de 30 de Janeiro de 1928 e, mau grado a crise energética inerente à Depressão de 1929, o aumento do fluxo automóvel levaria à fundação da Junta Autónoma das Estradas pelo diploma nº16:866 de 22 de Maio de 1929.* Anjos (2012: 33)

1929 f – “Primeiros certames automóveis sob o mote da elegância”

*Oficialmente, os primeiros concursos de elegância surgem nos anos 20, com destaque para os de Villa D'Este, em Itália, que surgem em 1929, sendo o mais antigo testemunho deste tipo de mostra automóvel que ainda se realiza.*⁶⁸ Madureira (2017:30)

1929 g – “Concursos de elegância automóvel em Portugal. no Campo Grande -Lisboa sob patrocínio do ACP”

*Os primeiros concursos de elegância em Portugal foram promovidos pelo ACP, pelo menos desde 1929, quando se realizou no Campo Grande em Lisboa um concurso do género, coincidindo com as provas do 2º Quilómetro de Arranque do Campo Grande.*⁶⁹ *Ainda hoje se realizam este tipo de concursos a nível internacional, no entanto, desde os anos 80 que figuram neles apenas automóveis clássicos e carros atuais de produção limitada ou protótipos.* Madureira (2017:30)

1929 h – “O Papa Pio XI recebe um automóvel da marca Fiat”

No final dos anos 20 o automóvel é já o meio de locomoção preferido pelo Papa Pio XI, tendo-lhe sido oferecido pelo patrão da FIAT⁷⁴ em 1929 um FIAT 525N⁷⁵ (Fig. 6), um modelo de alta gama na época. Madureira (2017:31)

1929 i – “Desenvolvimento de um automóvel para vendas para as massas populares”

*Ao longo da década de 20 foram aparecendo várias tentativas de realizar um carro económico e acessível, como o já referido Hannomag. Na Alemanha, Josef Ganz estava desde 1929 a desenvolver e experimentar protótipos para um carro para as massas, cujo resultado seria o Standard Superior, (Fig. 168) apresentado ao público em Berlim em 1933.*³⁰⁹ Madureira (2017:76)

1929 j – “Última publicação da Revista Guiauto Ilustrado”

Datada de 30 de novembro de 1929, nº 5. Na página 20 ficava assinalado o pedido de desculpa aos Leitores porque: “(...) o atraso com que sai o presente numero, facto que teve origem, alem doutras razões, na fatalidade que feriu o nosso Redactor Principal . o falecimento de sua sogra, com quem vivia – e na doença que desde há bastantes dias retém no leito o nosso Director, a quem apeteçemos o mais completo e rapido restabelecimento.”
http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Guiauto/N05/N05_master/GuiautoIlustrado_N05_30Nov1929.pdf

1929 l – “Sociedade de Propaganda de Portugal e o eixo Estoril-Cascais”

Esta sociedade, criada pelo Decreto nº 6:440, em 3 de março de 1920, desempenhou papel institucional relevante e: *Em termos de promoção, a Sociedade de Propaganda de Portugal*¹⁸³ (SPP) expressaria, por ofício⁸⁴, o intento de fixar, em Cascais, um escritório de informações (a Sociedade de Propaganda da Costa do Sol ou SPCS) que, não só seria estabelecido no Pavilhão Estoril (Avenida de Sabóia), como a partir de 1 de Agosto de 1929 publicaria a Costa do Sol – Revista Quinzenal de Propaganda e Turismo. Anjos (2012:27)

1929 m – “Hotelaria, Golfe e Entretenimento em Cascais”

O ano de 1929 pautou-se pela inauguração do campo de golfe (equipamento benquisto para o turista britânico) e do Hotel do Parque; no Verão seguinte verificar-se-iam a abertura do Hotel Palácio, a chegada do Sud-Express que uniria (Londres-)Paris-Lisboa-Estoril, e regatas associadas à dupla celebração. Anjos (2012:29-30)

1929 n – “Exposição de Sevilha e promoção turística do país”

Na brochura redigida por José Athayde²⁰⁴ para promover o país na Exposição de Sevilha de 1929, constata-se elogios generalistas às condições hoteleiras e um longo parágrafo dedicado à apresentação das virtudes do clima local. De acordo com Athayde: *El clima del Estoril es excepcional, estando cientificamente demonstrado, por autoridades dignas del mayor credito, que esta playa tiene una fisionomia muy especial que la coloca al frente de todas las estancias marítimas de Europa, constituyendo una de las mejores estaciones de invierno conocidas.*²⁰⁵ Anjos (2012:47)

1929 o – “Edição de livro «Álbum de Portugal» para promover o turismo nacional”

Para consumo interno resgatamos a obra Turismo – Álbum de Portugal, na qual se seduziam nacionais recém-regressados das colónias, sobretudo, africanas, para uma estada no Estoril, pois o seu clima era, de facto, o mais próprio para os africanistas, isto é, para aqueles que, enfraquecidos e depauperados por longas e demoradas permanências nas regiões insalubres, consumidos e martirisados pelas febres constantes ou abatidos pela demolidora neurastenia, procuram salvar-se.²⁰⁶ Alfredo Cândido (dir.) – Turismo – Álbum de Portugal, Tomo I, Lisboa, Oficinas Gráficas, 1929, p.67 Anjos (2012:47)

1929 p – “Abertura das Termas do Estoril”

Segundo João Miguel Henriques, a 25 de Agosto de 1918 noticiar-se-ia o efectivo funcionamento das termas, as quais seriam re-inauguradas oito anos depois²²⁸. Em Junho de 1929 anunciava-se a abertura da época termal a 1 de Junho e publicitavam-se as indicações terapêuticas das águas do “Estabelecimento Hidro-mineral e Fisioterapico do Parque Estoril... recomendadas nos reumatismos, sciatica, gota, doenças do aparelho circulatório, doenças de senhoras e no aparelho gastricointestinal e da pele.”²²⁹ Anjos (2012:50-51)

1929 q – “Feira de Amostras do Estoril”

A Feira de Amostras do Estoril foi a 1ª do género no Sul de Portugal²⁹⁴, pois a principal cintura industrial situava-se no Grande Porto²⁹⁵, destinando-se a abastecer o mercado interno e as

colónias africanas. O último trimestre de 1929 seria marcado pelo início da Depressão que afectou nações líderes mundiais, como a Grã-Bretanha; Anjos (2012:61)

1929 r – “A Associação Industrial Portuguesa diversifica a sua estrutura interna”

O reconhecimento da AIP à indústria do Turismo, mais concretamente ao ramo da Hotelaria, seria registado no Relatório de Gerência de 1929, pois ao abrigo dos seus estatutos tinham sido constituídas as seguintes novas secções: Pirotécnica, Hotelaria e Bancária³³². Após a organização do certame do Estoril, em 1929, a AIP encarregar-se-ia de convocar o I Congresso da Indústria Portuguesa, em 1933. Anjos (2012:65)

1929 s – “Arquitetura e modernismo – a Vila Monserrate de Cascais”

Dos tesouros do Modernismo sobreviventes destacamos a Vila Monserrate, de 1929. A propriedade do engenheiro Álvaro Pedro de Sousa resultou da colaboração entre os arquitectos Porfírio Pardal Monteiro e Luís Cristino da Silva, aliados na renovação de uma estrutura pré-existente, que cativaria pelas volumetrias, emprego do betão e “terraço-mirante, terminando em “pérgola”, elemento que será inúmeras vezes repetido na arquitectura do Parque.³⁵⁴ Anjos (2012:69)

1929 t – “Mobilidade ferroviária e conexões rodoviárias na Linha do Estoril”

Retome-se a reflexão no Verão de 1929, aquando da chegada de duas das cinco automotoras⁴³¹ encomendadas para a então única linha electrificada do país, num período em que existiam carruagens e tarifas para três classes de passageiros. O fascínio tecnológico inerente à veloz ferrovia rumo a estâncias de sofisticação, divulgariam o termo «Linha» para se designar a extensão Lisboa-Cascais, e prova da popularidade foi a farsa em dois actos levada à cena no Politeama, em 1930, intitulada «A Linha de Cascais»⁴³². Visando o interesse turístico do triângulo Lisboa-Sintra-Cascais/Estoril, noticiava-se, em Junho de esse ano, a criação de um serviço combinado entre a CP, a SE e a Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs, com bilhetes à venda e horários afixados nas gares do Rossio e do Cais do Sodré, desde 5 de Junho⁴³³ Anjos (2012:80)

1929 u – “Capacidade Hoteleira na Linha do Estoril”

Acedendo às edições do Anuário Comercial de Portugal do lustro em voga, nota-se que em Cascais havia o Hotel Riviera de Francisco Rodrigues Mera, e nenhuma pensão; o Monte Estoril tinha três hotéis (Itália, Miramar e Estrade⁵¹³), e se em 1929 apenas se listava a Pensão Gonçalves, em 1933 referiam-se as pensões Central-Família, Zenith⁵¹⁴, Panorama e Elisa; no Estoril, os clientes podiam escolher entre os hotéis do Parque, Paris, o Palácio e a Pensão Hotel Atlântico⁵¹⁵. Anjos (2012:90)

1929 v – “Praia do Tamariz, ex-líbris da Linha do Estoril”

Sobre o Tamariz recorde-se que, em finais do século XIX a Praia do Juncal ganharia a designação de «Praia do Tamariz», após Ernesto Schrötter⁵⁶⁷ ter arrematado terrenos que incluíam o (desactivado) forte de Santo António do Estoril, erguido um palacete e introduzido, vinda de Biarritz, a tamargueira ou tamariz⁵⁶⁸. (...) Nota 568 - Árvore que “medra muito bem nas costas marítimas do Atlântico e do Mediterrâneo e ali [no Estoril] se tem desenvolvido tão bem. Cf. Costa do Sol, 1 de Agosto de 1929, p.5. Anjos (2012:95)

1929 x – “Cinema ao ar livre na Praia do Tamariz, ex-líbris da Linha do Estoril”

Como indicámos, em Outubro de 1929 ainda havia cinema ao ar livre e, no Verão⁵⁷⁴ seguinte, a Ilustração apresentava, não só fotos do mundanismo de chás de caridade⁵⁷⁵ no interior⁵⁷⁶ do edifício ou de sorridentes banhistas de bonés americanos, maillots franceses e sapatos britânicos⁵⁷⁷, como ainda o artigo de Castelo de Moraes que relatava a conversa «moderna» de três raparigas. Ao som da banda de Jazz elas bebiam chá e, “puxando fumaça dos cigarros janotas”⁵⁷⁸, debatiam rapazes, os carros deles e vícios como a cocaína. Ressalve-se que o perímetro do Tamariz fora remodelado para acolher, sobretudo, famílias com crianças que ali confraternizavam ao Domingo: as festas para os mais novos incluíam gincanas de bicicleta, provas atléticas destinadas a diferentes idades⁵⁷⁹, distribuição de chocolates Tobler, concursos de construções na areia⁵⁸⁰, entre outras actividades. No espaço circundante do palacete decorriam ainda festas nocturnas para o público adulto, tais como o «1º Festival regional»⁵⁸¹ em honra da visita da Miss Europa; este apresentava actuações de cariz bem nacional, como Tricenas de Coimbra, Fado, música e dança populares. Anjos (2012:96)

1929 z – “O Ténis em Cascais – Costa do Sol”

O Ténis era uma modalidade que desde a segunda metade do século XIX se praticava na Parada, sendo os courts do Estoril aliciantes ao público, pela novidade. Em Outubro de 1929, a Ilustração dedicaria uma página ao desporto na Costa do Sol, recordando o encontro Porto-Lisboa em Lawn-Tennis⁶²⁷; um ano depois, Cascais seria palco do «Campeonato Internacional de Tennis»⁶²⁸, que contaria com a presença do campeão olímpico, Turnbull⁶²⁹, além de jogadores nacionais, franceses, ingleses e japoneses⁶³⁰. Anjos (2012:102)

1929 aa – “Provas automóveis no Estoril - Costa do Sol”

Em termos cronológicos e objectivos, mencionaremos como uma das primeiras provas do género na baliza temporal entre 1929-1933, a «Ginkana» de 13 de Julho de 1930; organizada pelo Automóvel Club de Portugal (ACP) e a SPCS, Mateus Ferraz de Oliveira Monteiro arremataria a «Taça da Imprensa» ao volante de um Durand⁶⁵⁶. Embora a grande prova prevista para 1931 não se tenha realizado por falta de adesão⁶⁵⁷, o ano seguinte teria um calendário com três provas de interesse: (1) o «Grande Prémio de Resistência e Turismo»; (2) o «I Rallye de Automóveis Antigos»; (3) a «Ginkana do Estoril». As duas primeiras iniciativas foram organizadas, em Maio, por O Volante, com meta no Estoril. O «GPRT»⁶⁵⁸ teve Leopoldo Roque de Almeida como vencedor, num Buick, e o «I RAA», Fernando Mancelos, num Hurter⁶⁵⁹. A «Ginkana» automobilística⁶⁶⁰ decorreu a 25 de Setembro, no Parque Estoril, e a revista ACP enalteceria a SPCS por saber “elaborar programas desportivos à altura da magnífica estância de turismo, sem duvida alguma análoga às melhores do estrangeiro.”⁶⁶¹ Anjos (2012:105-106)

1929 bb – “Festival náutico em Cascais - Costa do Sol”

Apesar de o advento da República ter desviado a atenção vertida sobre Cascais para centros emergentes como o Estoril, a criação da delegação do Grupo Náutico Português⁶⁶⁵, em Cascais, e a realização de um festival pelo CNP⁶⁶⁶, ambos em 1929, levaria ao renascimento da prática na vila. Na verdade, as regatas voltariam em Setembro de 1927⁶⁶⁷ e as de 1928 inovariam ao incluir hidroaviões⁶⁶⁸, num retorno triunfal à mística da Armada Nacional que a ditadura militar

resgatava de décadas de negligência. Em Julho de 1929 registou-se uma corrida de monótipos entre Pedrouços e o Tamariz, vencida pelo «Inferno» de Fiuza; no almoço de confraternização no Casino Internacional Mário de Noronha, presidente do CNP, alertou ser necessária “uma estreita união entre todos aqueles que cultivam o desporto náutico em Portugal”⁶⁶⁹. As regatas anuais de Setembro primariam pela pluralidade ao incluírem “provas de vela, de aviação, de remo, de natação e de motor.”⁶⁷⁰ Em 1929 realizar-se-ia uma convocatória sui generis por parte da Associação Naval de Lisboa (ANL), ao oficial os sócios proprietários a comparecer “com os seus barcos na praia do Mont’Estoril por ocasião do chá oferecido a Madame Virginie Heriot”, delegada oficial do Yacht Club de France.⁶⁷¹ Anjos (2012:106-107)

1929 cc – “Criação do CNT – Conselho Nacional de Turismo”

O CNT foi criado pelo decreto nº16:999 de 21 de Junho de 1929 para coordenar o Turismo oficial; a sua génese devera-se à realização de exposições em Barcelona e Sevilha, tentando cativar a Portugal viajantes sul americanos. Anjos (2012:125)

1929 dd – “Criação da CPTPE – Comissão de Propaganda do Turismo de Portugal no Estrangeiro”

Na promoção externa, em Maio de 1929 procedeu-se à re-organização do MNE, criando-se serviços de propaganda turística no decreto nº18:624 de 16 de Julho de 1930, o que daria origem à Comissão de Propaganda do Turismo de Portugal no Estrangeiro (CPTPE): entre os seus elementos constava Fausto Figueiredo, enquanto delegado do Conselho do Comércio Externo⁶³⁹. A aposta do governo na abertura ao exterior seria reforçada por diploma que incumbiria o vogal Luiz de Arenas de Lima de estudar as organizações de propaganda externa do Turismo italiano.⁶⁴⁰ Anjos (2012:131)

1929 ee – “Propaganda do Turismo de Portugal no Estrangeiro - Inglaterra”

Nota 845 - Em 1929 António dos Santos Mendonça, Director da futura representação em Londres, fora incumbido de estudar um plano de propaganda turística em Inglaterra. Cf. Diário do Governo, II Série, nº84, de 12 de Abril de 1929. Anjos (2012:132)

1929 ff – “O relevo do Automóvel nos anos 20-30 do século XX”

Na década de 1930 o automóvel era a máquina de eleição, rolando sobre rodovia revestida a esse material novo, o betão, num movimento de locomoção impregnado de deleite individual e libertador do «Homem Moderno». Em Portugal, a JAE surgira em 1927⁹⁰³, o primeiro curso livre de automobilismo em 1929⁹⁰⁴ e o Código da Estrada no ano seguinte⁹⁰⁵. Anjos (2012:138)

1929 gg – “Colapso no mercado bolsista mundial”

(...) ainda não havia terminado a década, já o Crash da Bolsa de Wall Street em 25 de Outubro de 1929 desencadeava uma profunda depressão económica a nível mundial, e o espectro da crise regressava de novo em força, pondo fim à “dolce vita” e ao bem estar. Abreu (1996:46)

1929 hh – “A marca MG e a competição desportiva”

(...) em 1929, com o modelo M de 847 cc. Kimber decide abrir um departamento de competição (...) Abreu (1996:79)

1929 ii – “A produção da BMW e a depressão de Wall Street”

A produção do pequeno carro inglês (o direito de produção do Austin Seven adquirido em 1928), bem adequado à pressão económica que se avizinhava com o Crash da Bolsa de Wall Street, começaria em Abril de 1929. Abreu (1996:107)

1929 jj – “Marca Ferrari”

Sobre Enzo Ferrari (1898-1988). *“Em 1929, funda a Scuderia-Ferrari, utilizando carros da Alfa-Romeu, começando então a usar o célebre emblema do «cavallino rampante», que durante os tempos de guerra o piloto da força aérea italiana Francesco Baracca, adoptara como símbolo.”* Abreu (1996:108)

1929 ll – “A revista CINEGRAFIA e a cultura fílmica em Portugal”

A revista anunciava na página 12 o título no exemplar Ano I, N.º 4, 27 Junho 1929 “*Scenas nas Berlengas da nova produção de Mello, Castello Branco, lda : A castelã das Berlengas*”. https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/Cinegrafia/N04/N04_item1/index.html

1929 mm – “Exposição internacional em Espanha”

(...) as delegações portuguesas passaram a contar menos com a participação de intelectuais, artistas e cientistas e mais com a de políticos. Assim, (...) a Exposição Ibero-Americana de Sevilha 1929 foi chefiada pelo brigadeiro Manuel Silveira de Azevedo e Castro ⁴¹.

1929 nn – “Periódico automóvel brasileiro”

Foi apresentada no Rio de Janeiro a revista “*A Voz do Chauffeur (1929)*”. Pinheiro (2009 :218)



Luís Mota Figueira

18.12.1956

Riachos

ORCID

0000-0002-0103-5120

Ciência Vitae

3314-EA99-0861

NOTA BIOGRÁFICA

Livro

Professor na Unidade Departamental de Ciências Sociais do Instituto Politécnico de Tomar; Diretor do Laboratório de Turismo.

Licenciatura e Mestrado em História da Arte (Universidade de Lisboa).

Lecionou no Instituto de Artes e Ofícios e na Escola Superior de Artes Decorativas, da Fundação Ricardo do Espírito Santo Silva, e no Curso de Conservação e Restauro do IPT.

Coordenou as Oficinas de Conservação e Restauro do CEARTE (Coimbra).

Doutoramento em História da Arte (Universidade de Coimbra).

Estágio de Pós-Doutoramento em Turismo (Universidade de Aveiro).

Integrou o Conselho Geral do IPT.

Membro do Conselho Técnico-Científico da Escola Superior de Gestão-IPT.

Colaborador do Centro de Geociências (Coimbra), Techn&Art - Centro de Tecnologia, Restauro e Valorização das Artes (Tomar) e, GOVCOPP (Universidade de Aveiro).

Presidente da Assembleia-Geral do Centro de Ciência Viva de Constância.

Diretor Técnico do Museu Agrícola de Riachos.

Publicações em livro, capítulos, artigos nos domínios: Turismo-Cultura-Artes-Património-Roteirização Turística-Museologia-Artes e Ofícios.

Investigador Responsável do Projeto MovTour (IPT e FCT) disponível em https://portal2.ipt.pt/pt/ipt/unidades_de_i_d_tecnologico_e_artistico/l_tour/movtour_turismo_e_cultura_com_e_para_a_sociedade/ . E-books a título individual e em colaboração, disponíveis em <http://www.cda.ipt.pt/?pagina=ebooks>.



Cecília Baptista

21.11.1964

Entroncamento

ORCID

0000-0003-4664-6766

Ciência Vitae

5210-7F4F-5F4D

Scopus Author Id

36779562200

Capítulo 3- O petróleo: História e Aplicação

Professora da Unidade Departamental de Engenharias do Instituto Politécnico de Tomar.

Diretora da Escola Superior de Tecnologia de Tomar.

Diretora dos cursos de Licenciatura em Engenharia Química e Bioquímica e de Licenciatura em Tecnologia Química.

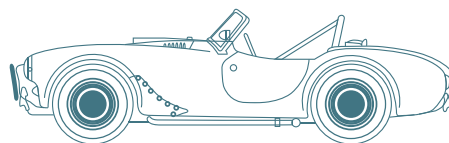
Docente do Mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural.

Investigadora do Centro de Investigação Techn&Art - Centro de Tecnologia, Restauro e Valorização das Artes.

Doutoramento em Química e Mestrado em Ciência e Tecnologia do Papel e Produtos Florestais pela Universidade da Beira Interior.

Licenciatura em Ciências Farmacêuticas pela Faculdade de Farmácia da Universidade de Lisboa.

Investigadora Responsável do Projeto OPExCATer (Techn&Art e FCT, em http://www.techneart.ipt.pt/pt/observatorio_parque_experimental_de_conhecimento_e_acao_territorial/. E-books em colaboração, disponíveis em <http://www.cda.ipt.pt/?pagina=ebooks>.



*Turismo **de e do** Automóvel em Portugal
a revista “Guiauto Ilustrado” e outras fontes*

Luís Mota Figueira

