



HAL
open science

A mobilidade automóvel em Portugal. A construção do sistema socio-técnico, 1920-1950

Maria Luísa de Castro Coelho de Oliveira E Sousa Sousa

► **To cite this version:**

Maria Luísa de Castro Coelho de Oliveira E Sousa Sousa. A mobilidade automóvel em Portugal. A construção do sistema socio-técnico, 1920-1950. History. Université de la Sorbonne nouvelle - Paris III; Universidade de Lisboa, 2013. Portuguese. NNT : 2013PA030175 . tel-01011200

HAL Id: tel-01011200

<https://theses.hal.science/tel-01011200>

Submitted on 23 Jun 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ SORBONNE NOUVELLE - PARIS 3
École doctorale 267 - Arts & Médias
UMR: Centre de Recherches sur le Lien Social

UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA - FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
Departamento de Ciências Sociais Aplicadas

Thèse de doctorat
(en cotutelle)
pour obtenir le grade de
Docteur de l'Université Sorbonne Nouvelle, Paris 3
Discipline : Histoire Culturelle
Docteur de l'Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências e
Tecnologia
Discipline : História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia

Maria Luísa de Castro Coelho de Oliveira e Sousa

**A mobilidade automóvel em Portugal.
A construção do sistema socio-técnico, 1920-1950**

**La mobilité automobile au Portugal.
La construction du système socio-technique, 1920-1950**

Le 19 Décembre 2013

Thèse dirigée par
Maria Paula Diogo
Catherine Bertho Lavenir

Jury

Catherine BERTHO LAVENIR, Professeur des Universités, Université de la Sorbonne
Nouvelle
Maria Paula DIOGO, Professora Catedrática, Faculdade de Ciências e Tecnologia da
Universidade Nova de Lisboa
Álvaro FERREIRA da SILVA, Professor Associado, Faculdade de Economia da
Universidade Nova de Lisboa
Anne-Françoise GARÇON, Professeur des Universités, Université Paris I - Panthéon-
Sorbonne
António Manuel NUNES dos SANTOS, Professor Catedrático, Faculdade de Ciências e
Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa
Magda PINHEIRO, Professora Catedrática, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa
Claudia PONCIONI, Professeur des Universités, Université de la Sorbonne Nouvelle
João ROCHA de ALMEIDA, Professor Associado, Faculdade de Ciências e Tecnologia da
Universidade Nova de Lisboa
Ana Paula SILVA, Professora Coordenadora, Escola Superior de Educação Almeida Garrett,
Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

*À minha Mãe
À memória do meu Pai*

Agradecimentos

Gostaria de agradecer a todos os que me acompanharam na realização deste trabalho, tornando-a menos solitária e melhor vivida.

Em primeiro lugar, agradeço às minhas orientadoras as Professoras Doutoras Maria Paula Diogo e Catherine Bertho Lavenir. A Professora Maria Paula Diogo acompanha-me no meu percurso na investigação em História da Tecnologia há mais de dez anos e é uma das grandes responsáveis por eu ter crescido nesta área, através do seu apoio, inspiração e motivação, e ao possibilitar-me, de diversas formas, o aprofundamento do trabalho de investigação. A Professora Catherine Bertho Lavenir acolheu desde o primeiro momento este projecto de investigação, possibilitou-me a apresentação do meu trabalho em seminários na Sorbonne e estimulou o meu pensamento sobre a História da Mobilidade e as representações culturais da tecnologia.

Agradeço também às redes e aos centros de investigação de que faço parte e que têm sido casas intelectuais fundamentais para o meu desenvolvimento. O Centro Interuniversitário de História das Ciências e Tecnologia (CIUHCT), onde sou membro integrado, possibilitou, nomeadamente através dos seus seminários com colegas doutorandos, pós-doutorados e com professores uma discussão aprofundada, mas informal e bem humorada de temas da História das Ciências e da Tecnologia e a partilha das experiências de fazer investigação nestas áreas. Em particular, agradeço à sua coordenadora, a Professora Doutora Ana Simões e aos meus colegas (entre eles pós-doutorados) do CIUHCT e do programa doutoral na FCT/UNL, pela discussão e pela partilha, Ana Paula Silva, Antonio Sánchez, Bruno Almeida, Bruno Barreiros, Bruno Navarro, Conceição Tavares, Daniel Marques, Denise Pereira, Elvira Callapez, Isabel Zilhão, Inês Gomes, José Barros Rodrigues, Júlia Gaspar, Luana Giurgevich, Marta Macedo, Nuno Figueiredo, Pedro Raposo, Ricardo Castro, Samuel Gessner e Teresa Nobre de Carvalho. Ao meu colega de curso do programa doutoral José Barros Rodrigues um agradecimento especial pelo incentivo e apoio. À Elvira Callapez agradeço o favor de me arranjar artigos e capítulos de livros nas suas deslocações a Berkeley. À Ana Paula Silva agradeço não apenas o estímulo intelectual das nossas discussões em História da Tecnologia, mas também a cumplicidade da amizade. Agradeço ao secretariado do Departamento de Ciências Sociais Aplicadas pelo apoio e a todos os professores do programa doutoral na FCT/UNL pelo estímulo, e, em particular, à Professora Doutora Ana Carneiro, com quem tive oportunidade de trabalhar quando iniciei a investigação nesta área e que continua a ser uma referência para mim (agradeço-lhe também a tradução que fez graciosamente do resumo da tese para o inglês). Ao Centro de Investigação em Sociologia Económica e das Organizações (SOCIOUS), onde sou membro colaborador, agradeço o apoio num projecto de investigação em que trabalhei e ao Professor Doutor Rafael Marques, coordenador desse projecto e meu orientador de mestrado, que sempre mostrou disponibilidade para discutir as questões que surgiam e concretizar projectos de artigos. As redes internacionais de que faço parte, a *Society for the History of Technology* (SHOT), a *International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility* (T2M) e a *Tensions of Europe* (ToE) através das conferências que promovem e das suas publicações têm sido arenas privilegiadas para perceber as questões destes domínios, nomeadamente o seu estado da arte. Relacionada com estas redes esteve também a minha participação parcial num curso de doutoramento em História da Tecnologia na Universidade Técnica de Eindhoven, a convite do Professor Doutor Gijs Mom, que foi uma das pessoas com quem, numa primeira fase, mais aprendi sobre História da Mobilidade e a quem também agradeço. Agradeço aos professores Alexander Badenoch, Johan Schot e Ruth Oldenziel que orientaram os seminários em que participei e aos meus colegas de então Emilia Karaboeva, Elitsa Stoilova, Ivaylo Hristov, Jiřa Janáč pela discussão e pela camaradagem. Um abraço especial à Emilia não apenas pelas discussões que tivemos devido à proximidade dos nossos temas, como também um agradecimento por me ter acolhido na sua família quando estive em Sofia para uma das conferências da ToE. Na rede da ToE agradeço ainda a possibilidade de ter participado num seminário de Verão, onde foram particularmente importantes os comentários do Professor Doutor Philip Scranton. De Eindhoven (de então) agradeço à Irene Anastasiadou o companheirismo, ao Sjoerd van der Wal e à Hanna Wolf a troca de artigos e as conversas e ao Frank Schipper a inspiração, a amizade e a disponibilidade para (ainda recentemente) discutir esta tese, que aborda temas próximos dos que ele já tratou. Também de Eindhoven agradeço o apoio dado pela Sonja Beekers e pelo Dick van den Brink, então secretário da T2M. De outros seminários e conferências, por outras paragens, agradeço o apoio que tive do Rodrigo Booth e da Claudia Giacomani numa das estadias em Paris e da Luma Gatejel que me convidou para um seminário (e me acolheu em Berlim) e com quem organizei uma sessão para uma conferência da T2M.

Dentro da História da Tecnologia em Portugal agradeço também ao Professor Doutor Álvaro Ferreira da Silva, com quem trabalhei num projecto de História Urbana, pela ajuda, pelas discussões na área, pela escrita conjunta e pela disponibilidade, nomeadamente para me emprestar bibliografia.

Agradeço ao Professor Doutor Tiago Saraiva pela assistência às suas aulas de História Ambiental e pelas conversas e a sugestão de artigos. Ao Bruno Cordeiro agradeço o seu apoio e as conversas numa fase inicial do desenvolvimento do projecto de doutoramento. Agradeço ainda ao Professor Doutor Emanuel Maranha das Neves com quem cheguei a falar, juntamente com o Professor Gijs Mom, da possibilidade do Congresso da *International Road Federation*, que se iria realizar em Lisboa, ter uma secção em História (o que não aconteceu), e que depois me ofereceu os três volumes do levantamento de fontes e bibliografia sobre estradas em Portugal coordenado pela Professora Doutora Amélia Aguiar Andrade.

Em termos institucionais um agradecimento é devido à instituição que financiou esta investigação, a Fundação para a Ciência e a Tecnologia, não apenas através da bolsa de doutoramento, mas também no apoio a deslocações a Paris e para a participação em conferências.

Um agradecimento também às instituições que me possibilitaram a consulta de arquivos, às bibliotecas onde trabalhei e às pessoas que o possibilitaram. Agradeço à Estradas de Portugal, S.A. a possibilidade de consultar o Fundo documental da Junta Autónoma de Estradas (JAE) e o Centro de Documentação e em particular à Dra. Alexandra Gonçalves, que me disponibilizou os Arquivos; à Dra. Paula Freire, que me mostrou o acervo do Centro de Documentação, manifestando um grande interesse pelo tema e dando sugestões extremamente úteis; à Alcinda Rosário e à Manuela Oliveira, pelo apoio, pela cumplicidade e pelo acolhimento no Centro de Documentação; à Dra. Joaquina Figueira e à D. Etelvina Poças que possibilitaram a consulta dos processos individuais dos engenheiros da JAE; e ao Eng. Jorge Zúñiga Almeida Santo, que se disponibilizou para várias conversas sobre a História das estradas e da JAE, chamando-me a atenção para diversos aspectos que na altura me eram estranhos. Agradeço ao Automóvel Club de Portugal (ACP) o acesso ao seu Centro de Documentação e aos Arquivos, e, em particular, à Dra. Luiza Valsassina, pela disponibilidade, pelo apoio, pela sua curiosidade e pela sua dedicação à preservação da História e da Memória do ACP e às suas colaboradoras Lurdes Tubarão e Paula Marques que me ajudaram no acesso ao material. Agradeço à Ordem dos Engenheiros e em particular à Dra. Paula Folgado, que me facultou diversas cópias de fontes. Agradeço ao Gabinete de Estudos Orlisiponenses, em particular à colaboração da Dra. Vanda Souto, Dra. Manuela Canedo e da D. Fernanda Ramos. Agradeço ao Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres e o acesso à sua biblioteca e, em particular, ao Dr. Gilberto Gomes, pelas conversas sobre este tema, a visita guiada à exposição sobre os transportes terrestres e a oferta de um livro sobre a rede ferroviária e o sistema de transportes. Agradeço ao Arquivo Histórico de Obras Públicas e ao Arquivo Nacional da Torre do Tombo e aos seus funcionários a consulta de fontes. Agradeço à Biblioteca Nacional de Portugal e aos seus funcionários, em particular à D. Clarinda Conceição, pela diligência com que são atendidos os pedidos de consulta. Agradeço à Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa e em particular à Dra. Isabel Pereira por me ter tratado de um empréstimo inter-bibliotecário. Agradeço à Biblioteca do Instituto de Ciências Sociais, em particular à Madalena Reis, que me ajudou na procura de artigos. Agradeço a todas as restantes bibliotecas e seus funcionários onde trabalhei e recolhi material, que foram espaços fundamentais para a realização desta tese: Biblioteca Municipal de Lisboa (Palácio Galveias); Hemeroteca Municipal de Lisboa; Bibliotecas das Faculdades de Ciências Sociais e Humanas e de Economia da Universidade Nova de Lisboa; Biblioteca da Faculdade de Ciências e da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa; Biblioteca Universitária João Paulo II da Universidade Católica Portuguesa; Biblioteca do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, do Instituto Superior Técnico e do Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa; Biblioteca Sainte-Geneviève (em Paris); Biblioteca Nacional Francesa (em Paris); Centro de Documentação do Comité des Constructeurs Français d'Automobile (em Paris).

Agradeço ainda a autorização de utilização das imagens na tese às seguintes entidades e pessoas: Automóvel Club de Portugal, Estradas de Portugal, S.A., Ordem dos Engenheiros, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, *Association Mondiale de la Route-AIPCR*, *Diário de Notícias*, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Joaquim Vieira e João Martins Barata Cabral.

Agradeço igualmente a Jean-Pierre Léger pela tradução que realizou do resumo alargado da tese em francês.

Um grande agradecimento aos meus amigos e familiares, que foram e são uma base fundamental para viver bem. Ao Carlos Pasadas e à Joana Ginja, para além da amizade, agradeço a resposta pronta aos meus s.o.s. sempre que tive problemas com o computador. À Alexandra Adão, velha amiga cúmplice dos tempos de faculdade, agradeço a amizade e o apoio. À Isabel Arroyo, agradeço o espírito lúcido, as conversas prolongadas e a amizade. Agradeço aos meus amigos dos tempos do teatro universitário, particularmente à Filipa Moraes, à Marta Antunes e ao Rui Santos, pelo incentivo, e aos amigos da associação cultural Artes e Engenhos, que nasceu desse grupo. À

Ana Caetano, à Paula Simões e ao Pedro Castaño agradeço as cumplicidades, os jantares, o interesse e o apoio. À Carla Simões, ao Nicolau Marques e à Carla Rocha Araújo agradeço a amizade e o apoio. À Vera Melo e ao António Afonso agradeço a ajuda. Agradeço, também, à Nadine Dias e ao Joaquim Caleiro pela partilha. Agradeço ainda à Alexandra Marques, colega da História da Ciência e amiga cúmplice com quem almocei muitas vezes nos intervalos da escrita. À Maria Bastião e ao Pedro Cerdeira, amigos que conheci nos territórios da História, um agradecimento pela curiosidade e incentivos mútuos. Agradeço aos meus vizinhos Catarina, Luís e Manuela, que, nos fins-de-semana quentes deste último Verão tornaram mais agradável o trabalho ininterrupto na tese. À minha Mãe, aos meus irmãos e cunhados, Tiago e Quetas, Chico e Vanda, Zita, Juca e Carolino, Ana Maria, João e Sandra, Mena e Carlos, Zé Paulo e Catarina e aos meus sobrinhos Tiago Delfim, Patrícia, Pedro, Cláudia, Mariana, Mafalda, Raquel e Ana Catarina um agradecimento pelo carinho e por serem uma base fundamental de apoio e de afectos. Agradeço, por último, ao meu companheiro de todas as horas, o Raul, que sempre me acompanhou e estimulou neste trabalho, dando-me alento para continuar.

A mobilidade automóvel em Portugal. A construção do sistema socio-técnico, 1920-1950

Resumo

Esta tese aborda a institucionalização do sistema socio-técnico que permitiu a mobilidade automóvel de 1920 a 1950, em Portugal, um país originalmente não produtor de veículos automóveis e tecnologicamente periférico, através do estudo de dois dos seus aspectos, que são complementares: a regulação da circulação dos automóveis e a adaptação das estradas aos novos veículos motorizados. É um estudo da apropriação e da construção deste sistema através das acções de utilizadores, engenheiros, legisladores, clubes automóveis, serviços de viação ou órgãos de administração rodoviária. No período analisado, apesar das taxas de motorização serem baixas, o sistema socio-técnico institucionaliza-se e estabiliza-se, acompanhando e dialogando com a definição de *standards* internacionais e criando estruturas que influenciariam o desenvolvimento deste sistema durante a segunda metade do século XX.

A forma como a institucionalização do sistema da automobilidade foi levada a cabo permitiu não apenas um importante aumento do transporte rodoviário comercial (em detrimento do desenvolvimento dos caminhos-de-ferro), como protegeu uma cultura elitista do uso dos automóveis particulares e o desenvolvimento do turismo automóvel, patente na regulação da circulação e na construção de estradas de turismo, com características técnicas e orçamentos especiais. Permitiu, ainda, o desenvolvimento da engenharia rodoviária em Portugal com a criação de um órgão autónomo de administração rodoviária e com a formação de vários engenheiros que construíram uma obra que foi apropriada pelo discurso do Estado Novo como símbolo da sua realização e de modernidade. Estes actores participaram na elaboração de conhecimento técnico e participaram também nas negociações de normas sociais e morais e na construção de representações ao nível das práticas dos utilizadores, dos discursos e da materialidade deste sistema.

Palavras-chave: Sistema socio-técnico; mobilidade automóvel, Portugal, Estado Novo, estradas, automobilistas.

La mobilité automobile au Portugal. La construction du système socio-technique, 1920-1950

Résumé

Cette thèse aborde l'institutionnalisation du système socio-technique qui a permis la mobilité automobile entre 1920 et 1950 au Portugal, un pays qui au départ n'est pas producteur de véhicules automobiles et demeure périphérique technologiquement, par l'étude de deux aspects qui sont complémentaires : la régulation de la circulation des automobiles et l'adaptation des routes aux nouveaux véhicules motorisés. C'est une étude sur l'appropriation et la construction de ce système en fonction des actions menées par les usagers, les ingénieurs, les législateurs, les clubs automobiles, les services de voirie ou les organes de l'administration routière. Pendant la période analysée et malgré des taux de motorisation assez faibles, le système socio-technique est institutionnalisé et stabilisé, accompagnant et dialoguant avec la définition des standards internationaux et en créant des structures qui ont influencé le développement de ce système pendant la deuxième moitié du XXe siècle.

La façon dont l'institutionnalisation du système a été menée à terme a non seulement permis une augmentation importante du transport routier commercial (au détriment du développement des chemins de fer), mais a aussi protégé une culture élitiste de l'usage des voitures particulières et le développement du tourisme automobile, visible dans la régulation de la circulation et dans la construction de routes touristiques avec des caractéristiques techniques et des budgets spéciaux. Elle a aussi permis le développement de l'ingénierie routière au Portugal avec la création d'un organe autonome d'administration routière et avec la formation de plusieurs ingénieurs qui ont construit une œuvre que s'est approprié le discours de l'*Estado Novo* comme un symbole de sa réalisation et de sa modernité. Ces acteurs ont participé à l'élaboration de connaissances techniques ainsi qu'aux négociations de normes sociales et morales et à la construction de représentations au niveau des pratiques des usagers, des discours et de la matérialité de ce système.

Mots-clés: Système socio-technique, mobilité automobile, Portugal, *Estado Novo*, routes, automobilistes.

Automobility in Portugal. The construction of the sociotechnical system, 1920-1950

Abstract

This dissertation focuses on the institutionalization of the sociotechnical system, underlying automobility, in Portugal, from 1920 to 1950. By taking into consideration that the country was technologically peripheral and originally no automobiles were locally manufactured, this work developed along two complementary aspects: the regulation of automobile circulation and the adaptation of roads to the new vehicles. This is a study focusing on the appropriation and construction of this system through the interventions of users, engineers, legislators, automobile clubs, road services and administration. In the period under consideration, despite the low rates of motorization, the sociotechnical system institutionalized and stabilized, by following and discussing the definition of international standards and creating structures, which influenced the development of this system, during the second half of the nineteenth century.

The way in which the institutionalization of the car system developed allowed not only an increase in commercial road transport in detriment of railways, but also protected an elitist culture regarding the use of private cars and the development of automobile tourism, as shown by circulation regulations and in the construction of tourism roads with special technical and budgetary characteristics. It also allowed the development of road engineering in Portugal, with the creation of an independent organ for road administration and the training of engineers whose works were appropriated by the rhetoric of the dictatorial regime known as New State (*Estado Novo*) as a symbol of its own accomplishments and modernity. All these actors participated in the construction of a technical discourse and in the negotiations of social and moral norms, as well as of representations at the level of the users' practices, discourses and the materiality of the sociotechnical car system.

Key-words: Sociotechnical system; automobile mobility, Portugal, *Estado Novo*, roads, motorists.

Índice

| | |
|--|------------|
| Índice de Figuras | xv |
| Índice de Gráficos..... | xvii |
| Índice de Quadros | xix |
| Abreviaturas | xxi |
| Résumé étendu de la thèse | 1 |
| Introdução | 45 |
| Objecto da tese | 45 |
| Estado da arte | 47 |
| A metodologia: estratégias de abordagem ao sistema sócio-técnico da automobilidade | 53 |
| Arquivos e fontes..... | 56 |
| Estrutura da tese | 57 |
| I Regular a circulação..... | 59 |
| 1 Regulação da circulação rodoviária nacional e internacional..... | 65 |
| 1.1 Os primeiros regulamentos de circulação nacional e internacional de automóveis..... | 65 |
| 1.2 Os primeiros códigos da estrada e a revisão da convenção de circulação internacional de 1909 | 70 |
| 2 O papel do Automóvel Club de Portugal na construção do sistema da automobilidade | 87 |
| 2.1 A criação dos serviços de viação | 97 |
| 2.2 A luta do ACP pela representação do turismo automóvel português..... | 101 |
| 3 A coordenação dos transportes terrestres como política de transportes | 115 |
| 3.1 O debate da coordenação dos transportes terrestres em Portugal e a evolução da sua regulação | 115 |
| 3.2 A distribuição de funções numa imaginada rede de transportes: a questão do longo curso | 140 |
| 4 Representações e práticas de circulação nas estradas..... | 149 |
| 4.1 A disciplinação das mobilidades através do ponto de vista do automobilista | 149 |
| 4.2 Regular a circulação durante a II Guerra Mundial: a falta de combustíveis e de pneus..... | 177 |
| II As estradas em Portugal na era da motorização | 193 |
| 5 Da “arcaica estrutura” à criação do primeiro órgão autónomo de administração rodoviária | 203 |
| 5.1 Das estradas reais às estradas nacionais | 203 |
| 5.2 O estado das estradas nos anos vinte e a novidade da administração rodoviária | 214 |
| 6 A afirmação da Junta Autónoma de Estradas como órgão da política rodoviária..... | 223 |
| 6.1 A JAE e a Ditadura Militar..... | 223 |
| 6.2 Estradas e o discurso da obra do Estado Novo | 231 |
| 6.3 A imagem da estrada na era da velocidade | 255 |
| 6.3.1 A sinalização criada para regular o tráfego motorizado | 258 |
| 6.3.2 A JAE e a construção de uma imagem das estradas nacionais | 264 |
| 7 Em torno da construção de uma rede circulatória: os planos e as realizações da JAE nos anos trinta e quarenta | 275 |
| 7.1 As estradas nacionais nos anos trinta e quarenta..... | 275 |
| 7.2 Estradas municipais e os “melhoramentos rurais” | 294 |
| 7.3 O Plano Rodoviário de 1945 e a modernização das características técnicas das estradas | 299 |
| 8 Discurso ruralista – prática elitista: as estradas das Comemorações dos Centenários | 321 |
| 8.1 As estradas de turismo em Portugal nos anos trinta e quarenta | 332 |
| 8.2 A estrada marginal Lisboa-Cascais | 335 |
| 8.3 O lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional | 351 |
| Conclusão | 373 |
| Bibliografia e fontes | 377 |
| Fontes impressas e manuscritas..... | 377 |
| Bibliografia | 407 |

Índice de Figuras

| | |
|--|-----|
| Figura 1: Sinais recomendados aos condutores (carros com volante à direita) | 74 |
| Figura 2: Início da circulação pela direita a 1 de Junho de 1928. Os sinais colocados pelo <i>Diário de Notícias</i> e pela <i>Vacuum Oil Company</i> | 75 |
| Figura 3: “Pela direita”. Em 31/5/1928, o “Sempre Fixe” de Pedro Bordallo e o “Ecos da Semana” de Carlos Botelho contornavam a censura, comentando a orientação do regime em paralelo com a mudança do sentido de circulação | 76 |
| Figura 4: Formato das placas com o número do registo da matrícula dos veículos em vigor a partir de 1937 | 77 |
| Figura 5: Comissão nomeada para o estudo da circulação internacional reunida no ACP | 83 |
| Figura 6: A estética do nacionalismo já se desenhava na ditadura com o cartaz de Almada Negreiros sobre a Exposição de Sevilha de 1929 | 108 |
| Figura 7: Os quatro itinerários de Lisboa a Sevilha | 109 |
| Figura 8: Mapas da rede de carreiras de serviço público para transporte de mercadorias (Mapa A) e de passageiros (Mapa B), em 31 de Dezembro de 1934 | 145 |
| Figura 9: ACP defende mandamentos da circulação: vias públicas servem para transporte e a velocidade em si não constitui perigo e não deve ter limites | 156 |
| Figura 10: Anúncios a marcas de gasogénios aprovadas pelo Instituto Português de Combustíveis na revista do ACP | 181 |
| Figura 11: Recurso ao trabalho intensivo de trabalhadores rurais para as obras em estradas nacionais | 235 |
| Figura 12: “A Lição de Salazar” (estradas) | 237 |
| Figura 13: Logótipo do IX Congresso Internacional da Estrada realizado em Lisboa, em 1951 | 250 |
| Figura 14: Primeira reunião de engenheiros e funcionários superiores da JAE, em Lisboa, em 1948 | 255 |
| Figura 15: Anexo D da Convenção internacional relativa à circulação de automóveis de 1909 | 258 |
| Figura 16: Anexo A do primeiro código da estrada português (1928) | 260 |
| Figura 17: Sinais de perigo nas estradas e de publicidade a gasolina confundiam-se na acção da <i>Vacuum Oil Company</i> | 260 |
| Figura 18: Comparação de alguns sinais de obrigação do regulamento do código da Estrada Português com a Convenção de Genebra de 1931 | 262 |
| Figura 19: Demarcação, sinalização e balizagem segundo o <i>Estatuto das Estradas Nacionais</i> (1949) | 266 |
| Figura 20: Camadas de fundação e de desgaste de pavimentos flexível, semi-rígido e rígido | 284 |
| Figura 21: Mapa do tipo de pavimentos das estradas nacionais, relativo a 1949, publicado pela Junta Autónoma de Estradas | 285 |
| Figura 22: Mapa do estado das estradas, 1949, publicado pelo Automóvel Club de Portugal | 285 |
| Figura 23: Mapa com destaques das zonas com maior intensidade de trânsito de acordo com a estatística de trânsito realizada em 1937 e 1938 | 290 |
| Figura 24: Mapa das estradas nacionais previstas no plano rodoviário de 1945 | 306 |
| Figura 25: Perfis transversais tipo para as estradas nacionais de 1ª classe | 312 |
| Figura 26: “Zona de estrada” e “faixas de respeito” para uma estrada nacional de 1ª classe segundo o <i>Estatuto Nacional de Estradas</i> de 1949 | 316 |
| Figura 27: <i>Planta da Costa do Sol</i> , direcção dos serviços de construção, Junta Autónoma de Estradas | 323 |
| Figura 28: Estrada Marginal Lisboa-Cascais contornando a praia do Lagoal em Caxias | 351 |
| Figura 29: Troço da auto-estrada Lisboa-Cascais numa das encostas da serra de Monsanto, na fase de construção | 364 |
| Figura 30: Arcos da passagem superior sobre a linha férrea em construção | 369 |
| Figura 31: Corte longitudinal do arco central do viaduto sobre o vale de Alcântara | 369 |

Índice de Gráficos

| | |
|---|-----|
| Gráfico 1: Gasolina e câmaras-de-ar e protectores importados (1932-45). | 182 |
| Gráfico 2: Densidade das estradas a cargo do Estado (reais/nacionais, distritais e de serviço) existentes por distrito (em quilómetros) por 100 km ² de área desse distrito para os anos de 1892, 1903, 1917 e 1925..... | 210 |
| Gráfico 3: Tipo de pavimento das estradas nacionais por distrito, nos anos de 1939, 1944 e 1949, em quilómetros | 282 |
| Gráfico 4: Densidade das estradas nacionais existentes por distrito (em quilómetros) por 100 km ² de área desse distrito para os anos de 1929, 1934, 1939, 1944 e 1949 | 287 |
| Gráfico 5: Número de quilómetros de estradas nacionais, por distrito, por mil habitantes, em 1929, 1934, 1939, 1944 e 1949..... | 288 |
| Gráfico 6: Comparação da densidade das estradas nacionais existentes por distrito (em quilómetros) por 100 km ² de área desse distrito em 1944 com a prevista no plano rodoviário de 1945..... | 303 |
| Gráfico 7: Comparação do número de quilómetros de estradas nacionais, por distrito, por mil habitantes, existente em 1944 com o previsto no plano rodoviário de 1945 | 304 |

Índice de Quadros

| | |
|---|-----|
| Quadro 1: Evolução das características geométricas das estradas (1864-1918) | 213 |
| Quadro 2: Algumas características técnicas das estradas nacionais previstas no plano rodoviário de 1945 | 313 |

Abreviaturas

ACP – Automóvel Club de Portugal
AGET – Administração Geral de Estradas e Turismo
AIACR – Associação Internacional dos Clubes Automóveis Reconhecidos (*Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus*)
AIPCR (ou PIARC) – Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada (*Association Internationale Permanente des Congrès de la Route/ Permanent International Association of Road Congresses* (PIARC)
AIT – Aliança Internacional do Turismo (*Alliance Internationale du Tourisme*)
CEMT – Conferência Europeia dos Ministros de Transportes
CGET – Conselho Geral de Estradas e Turismo
CNT – Conselho Nacional de Turismo
CP - Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
CSOP – Conselho Superior de Obras Públicas
CSTT – Conselho Superior de Transportes Terrestres
CSV – Conselho Superior de Viação
DGSV – Direcção Geral dos Serviços de Viação
DGTT – Direcção-Geral de Transportes Terrestres
EN – Estrada Nacional
EUA – Estados Unidos da América
FETT – Fundo Especial de Transportes Terrestres
FEUP – Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto
FNAT – Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho
GEPT – Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres
GITA – Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis
ICC – Câmara de Comércio Internacional (*International Chamber of Commerce*)
INE – Instituto Nacional de Estatísticas
IP – Itinerários Principais
IRF – Federação Rodoviária Internacional (*International Road Federation*)
IST – Instituto Superior Técnico
JAE – Junta Autónoma de Estradas
LIAT – Liga Internacional das Associações de Turismo (*Ligue Internationale des Associations Touristes*)
MOP – Ministério das Obras Públicas
MOPC – Ministério das Obras Públicas e Comunicações
RTA – Regulamento de Transportes em Automóveis
SPN – Secretariado de Propaganda Nacional
SPP – Sociedade Propaganda de Portugal
UNECE – Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (*United Nations Economic Commission for Europe*)

RÉSUMÉ ÉTENDU DE LA THÈSE

INTRODUCTION

Objet de la thèse

Cette thèse étudie le système de la mobilité automobile au Portugal à une période antérieure à la motorisation de masse, entre les années vingt et cinquante du XXe siècle. L'introduction de l'automobile a d'abord mené à une série de campagnes pour l'adaptation des rues et des routes à la nouvelle circulation et, dans un deuxième temps, à une réflexion sur la création d'infrastructures spéciales pour ce type de véhicules et de repenser l'organisation urbaine et rurale en fonction de ce nouveau moyen de transport. En Europe, la charnière entre ces deux périodes a eu lieu, de façon générale, dans les années vingt¹. C'est à cette période que commence la thèse bien que des références à une période précédente soient nécessaires. Pour les pays les plus développés, les décennies entre 1920 et 1950 ont été une période de transition entre les deux ères de l'automobile, celles qui correspondent à plusieurs modèles de consommation, selon la définition de David Gartman : l'époque « Bourdieusienne », caractérisée par l'usage de l'automobile par une élite, surtout pour des activités de loisir et d'ostentation, et l'époque de la massification de la consommation et l'usage de la voiture par le système *fordien* d'automobilisme dans lequel certaines contradictions ont commencé à apparaître, notamment au niveau de l'investissement dans la différenciation superficielle de l'esthétique des modèles annuels². Dans les décennies analysées, le Portugal se situait dans la première époque, présentant des niveaux de motorisation très bas. Malgré la prolongation de l'importance d'une culture élitiste d'un usage particulier, cette période a vu aussi se développer simultanément le transport routier commercial et l'institutionnalisation du système de l'automobilité. D'un côté, en ce qui concerne la régulation de la circulation sur les routes, on crée des services de l'État pour s'occuper spécifiquement de la circulation automobile au niveau national et d'un autre côté, en ce qui concerne les routes proprement dites et leur adaptation aux automobiles, des organes autonomes sont aussi créés pour administrer les routes nationales (le premier étant l'Administration Générale des Routes et du Tourisme (*Administração Geral de Estradas e Turismo*), en 1920). Le

¹ Marc Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, Bibliothèque illustrée des histoires (Paris: Gallimard, 2005), 201.

² David Gartman, "Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car", *Theory Culture Society*, 21, no. 4-5 (2004).

critère pour définir la période de cette étude est donc lié à la tentative de cerner l'institutionnalisation de ce système. L'étude commence dans les années vingt, décennie pendant laquelle le transport motorisé routier a gagné une signification évidente, notamment par rapport au transport ferroviaire, et pendant laquelle ont été aussi créés les organes étatiques autonomes d'administration routière avec l'objectif d'adapter les routes existantes (et d'en construire de nouvelles) à ce nouveau type de transport. Au début des années cinquante, limite temporelle supérieure de cette étude, l'institutionnalisation du système est stabilisée et une nouvelle phase commence, non seulement à cause des nouveaux niveaux de motorisation mais aussi à cause de l'influence américaine sur la mobilité routière européenne qui s'est aussi faite sentir au Portugal.

Cette thèse réfléchit sur la façon de comment au Portugal, un pays originellement non producteur de véhicules automobiles³ et périphérique technologiquement, l'étude de l'appropriation⁴ de leur usage et de la construction du système socio-technique peut être menée à partir de l'établissement de la régulation de l'utilisation et de la construction des infrastructures au moyen des actions des usagers, des ingénieurs, des législateurs, des clubs automobiles, des services de voirie ou des organes d'administration routière. Pendant la période analysée et malgré des taux de motorisation assez faibles, le système socio-technique est institutionnalisé et stabilisé, accompagnant et dialoguant avec la définition des standards internationaux et en créant des structures qui ont influencé le développement de ce système pendant la deuxième moitié du XXe siècle. On s'est demandé pourquoi, pour qui et comment ce système socio-technique a été construit. Cette période étant marquée simultanément par une culture élitiste de la part des automobilistes individuels et par la croissance du transport routier commercial, comment se sont déroulées les négociations autant au niveau de l'effort législatif de la régulation de la circulation et de la création de nouveaux organes étatiques pour gérer ce trafic qu'au niveau de la définition d'une politique routière ? Jusqu'à quel point ce système a été construit à cette période en privilégiant précisément une culture d'usage élitiste de l'automobile particulière autant au niveau de la régulation de la circulation sur les routes (et dans la

³ José Barros Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)" (Tese de doutoramento, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2013), 167-180. Ce n'est que dans les années soixante que sera installée une usine de montage automobile au Portugal à l'initiative du gouvernement. Voir José Barros Rodrigues e M. Luísa Sousa, "The Myth of the Portuguese Automobile: Dreams, Projects and Causes of Failure" (comunicação apresentada em Fifth Annual Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Helmond, The Netherlands, 25 - 28 October 2007), 49, 50, M. Luísa Sousa e Maria Paula Diogo, "Giving with one hand and taking away with the other: the automobile assembly industry in Portugal (1960-1988)", *Revista de Historia Industrial*, 48, no. 1 (2012).

⁴ Kostas Gavroglu *et al.*, "Science and technology in the European Periphery: some historiographical reflections", *History of Science*, 46, no. 152 (2008), Thomas J. Misa e Johan Schot, "Introduction. Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe", *History & Technology*, 21, no. 1 (2005).

négociation des nouveaux rôles de leurs usagers) qu'au niveau de la priorité de construction et de réparation des routes ? Comment l'*Estado Novo* a mené la construction de ce système socio-technique, symbole de modernité au niveau de son discours, de sa gestion des intérêts des différents acteurs et des pratiques concrètes ? Finalement, comment la connaissance technique et l'établissement de standards ont été appréciés et appliqués dans la construction de ce système et quels sont les acteurs impliqués de ce processus ?

Pour répondre à ces questions, cette thèse problématise le système de l'automobilité dans la phase de son institutionnalisation au Portugal (1920-1950), en abordant deux de ses aspects : la régulation de la circulation sur les routes et l'adaptation du réseau aux nouveaux véhicules motorisés. De cette façon, elle prétend contribuer à une historiographie portugaise, en se focalisant d'un côté sur un thème peu abordé (notamment pour cette période) et en apportant une problématisation et une méthodologie, basées sur l'Histoire des Techniques, qui mettent en lumière des acteurs et des réalités matérielles, peu abordés eux aussi, et qui sont fondamentaux pour pouvoir raconter cette histoire. D'un autre côté, en allant au-delà des sources imprimées pendant l'*Estado Novo*, avec les rapports de la Junta Autonome des Routes (*Junta Autónoma de Estradas*, JAE) ou des publications commémoratives du Ministère des Travaux Publics (et en les lisant de façon critique), en travaillant des archives et des publications contemporaines peu exploitées, cette thèse présente des lectures différentes par exemple du récit de la construction de routes pendant l'*Estado Novo* comme une histoire à succès (ce qui est implicite même dans des abordages qui parlent d'ouvrage de « façade » du régime⁵), révélant des tensions pendant leur planification et leur construction et permettant ainsi l'écriture d'une histoire plus nuancée. Au niveau de l'historiographie européenne, cette thèse a aussi contribué à une Histoire des Transports et de la Mobilité et à une Histoire des Techniques européennes en développant un cas peu étudié et peu intégré aux récits européens de ces disciplines. Les études récentes qui font des synthèses comparatives sur l'évolution du système de l'automobilité ont tendance à se focaliser sur les pays européens les plus développés comme l'Angleterre, la France, l'Allemagne, la Suisse, les Pays-Bas ou la Belgique⁶. Au contraire, cette thèse aborde le cas d'une périphérie technologique en Europe qui enrichit ces récits et qui pourrait

⁵ João Fagundes, "Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»", in *História de Portugal - dos tempos pré-históricos aos nossos dias. Estado Novo: o ditador e a ditadura*, ed. João Medina (Alfragide: Ediclube, 1998).

⁶ Ruud Filarski e Gijs Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, (Den Haag: Sdu Uitgevers, 2011). Gijs Mom e Laurent Tissot, eds., *Road history. Planning, Building and Use* (Neuchâtel: Éditions Alphil, 2006).

contribuer à une meilleure compréhension de l'Histoire de la Mobilité automobile dans les pays du Sud de l'Europe.

État actuel des connaissances

La mobilité automobile, c'est-à-dire l'automobilité, est un élément crucial dans la construction des sociétés européennes autant au niveau matériel que culturel. La possibilité de dominer l'espace de façon ordonnée et hiérarchisée et de l'utiliser selon un tempo défini individuellement a fait de l'automobile une icône du XXe siècle, génératrice de passions et de haines, et un outil au service des pouvoirs politique et économique. Cet objet de luxe et des élites, cette marchandise de choix de la classe moyenne, cette muse des artistes et des écrivains, cette inspiration de mouvements culturels comme la *Beat Generation* américaine et ennemi public numéro un, l'automobile et l'automobilité sont incontournables dans l'histoire des sociétés industrielles des XX et XXIe siècles et définissent une épistémologie de la modernité.

L'automobilité est une des principales institutions socio-techniques par laquelle la modernité est organisée. (...) C'est aussi une formation idéologique ou discursive, incorporant des idéaux de liberté, de vie privée, de mouvement, de progrès et d'autonomie, des thèmes au moyen desquels l'automobilité est représentée autant dans les discours populaires qu'académiques, et à travers lesquels ses principaux artefacts techniques – routes, voitures, etc. – sont légitimés. Finalement, elle implique une phénoménologie, un ensemble de façons d'expérimenter le monde qui servent à la fois à légitimer son domaine et aussi à mettre en cause des frontières qui séparent l'humain et la machine qui sont tenues pour acquises⁷.

Dans la perspective des sciences sociales, la mobilité automobile est un domaine fertile qui intègre des abordages anthropologiques, psychologiques, historiques et sociologiques. L'Histoire des Techniques cherche à intégrer des éléments de ces différentes disciplines dans une vision de l'automobile comme un système socio-technique où l'on cherche à comprendre les relations entre une infrastructure complexe, qui regroupe l'objet technique lui-même, les medias avec lesquels il devient opérationnel et les agents qui le rendent possible, et le comportement humain vu dans la perspective du groupe. Des concepts de plusieurs domaines théoriques sont convoqués pour cette vision, notamment ceux des *sociotechnical systems* (STS), des *social network analysis* (SNA) et de la *systems theory* (ST), et d'auteurs comme Bertrand Gille et Gilbert Simondon avec la notion de

⁷ Steffen Böhm *et al.*, "Introduction: Impossibilities of automobility", in *Against Automobility*, ed. Steffen Böhm, *et al.* (Oxford: Sociological Review Monographs, Blackwell Publishing, 2006), 3.

système technique⁸. Autour de ces instruments théoriques sont venues débattre des problématiques du déterminisme technologique et du déterminisme social, celui-ci étant une émanation de la théorie de la *social construction of technology* (SCOT), dans les deux cas, dans leurs versions les plus *hard* et les plus *soft*. Du côté de la Sociologie, dans la dernière décennie, nous retrouvons la problématisation de la mobilité comme une nouvelle forme de capital et d'inégalité sociale⁹, et le questionnement sur les conséquences de la domination de l'automobile¹⁰.

Ces réflexions sur le système de l'automobilité apparaissent comme des réponses à une contestation croissante et à une intensification du débat sur les problèmes sociaux, environnementaux (notamment le gaspillage des ressources¹¹) et de la santé publique (notamment les problèmes de sécurité routière¹²) provoqués par l'utilisation massive des automobiles, surtout dans les pays les plus développés à partir des années soixante et soixante-dix¹³.

Le sociologue anglais John Urry présente le système de l'automobilité comme un système presque autonome dans le sens où il a une capacité d'autoreproduction¹⁴. Les critiques de cette perspective insistent cependant sur le fait que l'action humaine est diminuée et que cela évite des questions politiques sur la forme du système¹⁵. Urry se rapproche du pessimisme culturel de Max Weber, visible dans la « cage de fer » de la bureaucratie et de la rationalisation, caractéristique de la modernité où « les moyens rationnels dont l'homme s'est doté pour atteindre ses objectifs ont fini par se superposer à ces derniers, enfermant l'homme dans une prison à laquelle il est difficile d'échapper »¹⁶. Urry utilise la métaphore de la « cage de fer » pour le système de l'automobilité, en le

⁸ Bertrand Gille, *Histoire des techniques*, (Paris: Gallimard, 1978), Gilbert Simondon, *Du mode d'existence des objets techniques*, (Paris: Éds. Montaigne, 1958).

⁹ Vincent Kaufmann, *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*, (Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2002).

¹⁰ Steffen Böhm *et al.*, eds., *Against Automobility* (Oxford: Sociological Review Monographs, Blackwell Publishing, 2006). Voir aussi le numéro spécial sur le thème « Automobilities » de la revue *Theory, Culture & Society*, Octobre 2004, Volume 21, Numéros 4 et 5.

¹¹ L'archéologue Paul Graves-Brown fournit quelques chiffres pour l'« empreinte » écologique de l'automobile : la production initiale de chaque voiture englobe 25 tonnes de déchets et, par exemple, la construction de routes et d'équipements pour l'automobile a, au Royaume-Uni entre 1985 et 1990, occupé 14 000 hectares de terrain, couvrant 1,5 % de la superficie du pays et 125 000 millions de tonnes de graviers ont été utilisées pour leur construction. Voir Paul Graves-Brown, "From Highway to Superhighway: The Sustainability, Symbolism and Situated Practices of Car Culture", *Social Analysis*, 41 (1997): 65. Voir aussi Daniel Miller, "Driven Societies", in *Car cultures*, ed. Daniel Miller (Oxford, New York: Berg, 2001), 7.

¹² Andrew Jamison, "Debating the Car in the 1960s and 1990s: Similarities and Differences", *Technology in Society*, 17, no. 4 (1995).

¹³ Ibid.

¹⁴ John Urry, "The 'System' of Automobility", *Theory Culture Society*, 21, no. 4-5 (2004): 27.

¹⁵ Böhm *et al.*, "Introduction: Impossibilities of automobility", 5.

¹⁶ José Maria Carvalho Ferreira *et al.*, *Sociologia*, (Amadora: McGraw-Hill de Portugal, 1995), 135.

comparant à un nouveau monstre Frankenstein, qui occupe l'espace de ses créateurs¹⁷. Urry et d'autres auteurs qui suivent la même ligne interprétative constatent que non seulement l'utilisation de la terre par des environnements dédiés exclusivement aux automobiles (*car-only environments*) est parfois énorme dans certaines villes (environ un quart de Londres et la moitié de Los Angeles¹⁸), en exerçant une domination sur le paysage urbain et rural et en transformant les façons de les expérimenter¹⁹, mais que le système de l'automobilité interfère avec la vie civique, avec la sphère et les espaces publics²⁰. Dans ce contexte de destruction, on préconise la fin du système de l'automobilité, dont les signes sont déjà visibles, en permettant la création d'un nouveau système. John Urry affirme que dans un futur proche « personne ne comprendra comment une créature aussi grande, gaspilleuse et destructrice de la planète ait pu gouverner la terre »²¹. Mimi Shelter écrit que tant que l'on n'aura pas pris en compte le lien émotionnel et les expériences permises par les disponibilités matérielles des choses avec lesquelles nous vivons, dans ce cas les voitures et leurs systèmes et que tant que l'on n'aura pas créé une éthique de consommation d'automobiles à un niveau global, « on ne les abandonnera pas les voitures facilement seulement (!) parce qu'elles sont dangereuses pour la santé et pour la vie, qu'elles détruisent l'environnement, qu'elles sont basées sur une consommation d'énergie insoutenable et qu'elles sont préjudiciables à la vie publique et à l'espace civique²². Mike Featherstone, devant d'autres alternatives au système de l'automobilité (défense des transports publics, notamment par les écologistes, ou un paradigme alternatif à la « voiture d'acier et de pétrole »²³), préconise la fin de l'autonomie de la conduite vers où, quand et comme on veut. Une espèce de vision panoptique, au moyen de l'électronique et des contrôles à

¹⁷ Urry, "The 'System' of Automobility": 28.

¹⁸ Ibid., 30.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Mentionnant le travail d'Henri Lefebvre, Mimi Sheller et John Urry montrent les effets négatifs de la voiture dans les espaces publics urbains, leur destruction et l'introduction d'un environnement construit superficiel qui reflète une « stratégie de bureaucratisation de l'état », comme celle de l'« haussmannisation » de Paris, couplée aux intérêts des compagnies pétrolières et des fabricants d'automobiles. Mimi Sheller et John Urry, "The City and the Car", *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, no. 4 (2000): 742. Cependant, Tiago Saraiva interroge ce « concept trop facile » sur les effets perverses du « sprawl » et de son association à la perte d'activité civique, rappelant que malgré la discontinuité, circulent dans ce nouveau paysage urbain des citoyens plus actifs civiquement, au moins dans le cas de la Grande Lisbonne : « Malgré tous les facteurs mentionnés pour une anomie des métropoles, c'est ici que les gens signent le plus de pétitions, participent à plus de manifestations, font des boycotts à des produits pour des raisons politiques, éthiques ou environnementales ou participent à davantage de forums de débat sur Internet ». Tiago Saraiva, "Cidadão cyborg: urbanismo cyborg", in *Cidade & cidadania. Governança urbana e participação cidadã em perspectiva comparada* ed. Manuel Villaverde Cabral, Filipe Carreira da Silva et Tiago Saraiva (Lisboa: ICS. Imprensa de Ciências Sociais, 2008), 122.

²¹ Urry, "The 'System' of Automobility": 36.

²² Mimi Sheller, "Automotive Emotions: Feeling the Car", *Theory Culture Society*, 21, no. 4-5 (2004): 236.

²³ Urry, "The 'System' of Automobility".

distance des automobilistes²⁴. Mark Dery considère l'automobile comme un objet anachronique dans la mesure où c'est « une caisse de métal sur des roues, mue par un moteur qui avale du combustible fossile et émet des effluves toxiques »²⁵. Paul Graves-Brown affirme que la culture automobile elle-même nous aliène des effets de la voiture, en créant un « cercle vertueux » où chaque problème impose un approfondissement de la matrice déjà existante et ainsi de façon successive dans une « illusion dangereuse »²⁶ de résolution des problèmes. Daniel Miller est d'accord avec le fait que la culture automobile s'est développée dans le sens que les conducteurs n'ont plus à faire face aux coûts réels de la conduite, les « externalités », vu que l'automobilité a été construite davantage comme un droit que comme une responsabilité²⁷.

Les débats dans les années soixante et soixante-dix sur le système de l'automobilité ont été encadrés par le rapport de 1972, *Les Limites de la Croissance*, élaboré par une équipe du MIT et commandé par le « Club de Rome »²⁸, connu aussi sous le nom de *Rapport du Club de Rome* ou *Rapport Meadows* (Dana Meadows était la coordinatrice de l'étude) traitait de problèmes cruciaux pour le futur développement de l'humanité, incluant bien sûr les sujets environnementaux comme la pollution des sols, de l'air et sonore créée par les automobiles²⁹.

En 1973, la première crise pétrolière a attiré l'attention sur les questions énergétiques liées aux véhicules motorisés, menant à ce que l'on ravive l'intérêt pour les alternatives au moteur à combustion interne, notamment avec la tentative de développement d'une voiture électrique³⁰,

²⁴ Mike Featherstone, "Automobilities: An Introduction", *Theory, Culture & Society*, 21, no. 4-5 (2004): 17.

²⁵ Mark Dery, "Always crashing in the same car: a head-on collision with the technosphere", in *Against Automobility*, ed. Steffen Böhm, et al. (Oxford: Sociological Review Monographs, Blackwell Publishing, 2006), 228.

²⁶ Graves-Brown, "From Highway to Superhighway: The Sustainability, Symbolism and Situated Practices of Car Culture": 71.

²⁷ Miller, "Driven Societies", 13 et suivantes. Simon Maxwell, "Negotiations of Car Use in Everyday Life", in *Car cultures*, ed. Daniel Miller (Oxford, New York: Berg, 2001), 207.

²⁸ Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 187.

²⁹ Ibid., 186-193, Federico Paolini, "Gli italiani e la motorizzazione (1950-1974). Appunti per una storia sociale e ambientale dell'automobile", in *Reti, Mobilità, Trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, ed. Andrea Giuntini e Claudio Pavese (Milano: FrancoAngeli, 2004). Sur le vaste thème de la relation entre mobilité et environnement, voir l'essai historiographique suivant: Tom McCarthy, "A natural intersection: a survey of historical work on mobility and the environment", in *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, ed. Gijs Mom, Gordon Pirie e Laurent Tissot, *T2M Yearbook* (Neuchâtel: Editions Alphil – Presses universitaires suisses, 2009).

³⁰ Michel Callon, "Society in the Making: the Study of Technology as a Toll for Sociological Analysis", in *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*, ed. Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes e Trevor J. Pinch (Cambridge, Mass./ London: The MIT Press, 1994 [1987]; reprint, 5), ———, "Pour une sociologie des controverses technologiques", in *Sociologie de la traduction. Textes fondateurs*, ed. Madeleine Akrich, Michel Callon e Bruno Latour (Paris: Mines Paris, les Presses, 2006).

alternative de traction motorisée qui avait déjà été en vigueur au début du XXe siècle³¹. Les années soixante-dix ont aussi été le début d'une époque de « post-modernisme et de post-fordisme » à propos de l'automobile, c'est-à-dire qu'une différenciation entre les voitures et les modèles n'était pas seulement esthétique mais existait aussi au niveau de leur structure et de l'ingénierie à cause des pressions des mouvements de consommateurs, des préoccupations environnementales, de sécurité et de congestion du trafic³². Cette époque a été caractérisée par Wolfgang Sachs comme la phase de « vieillissement du désir »³³, et a été accompagnée par la publication de romans dystopiques et technophobes comme *Crash*, de James Ballard³⁴ (1973), précédés par *The Death and Disaster Series*, d'Andy Warhol, créée en 1962-63 dans laquelle les accidents de voiture apparaissent côte à côte avec la chaise électrique, la bombe atomique, les émeutes raciales et l'empoisonnement des mers et des sols. Les dystopies, ou utopies noires, sur un monde dominé par l'automobilité étaient à l'extrême opposé des utopies blanches présentées précédemment par exemple à l'Exposition Internationale de New York en 1939 par les entreprises *General Motors* et *Ford*. Ces fabricants d'automobiles montraient alors dans leurs pavillons les autoroutes du futur³⁵, en utilisant des représentations qui se voulaient être des paysages idéaux, utopiques, sans problèmes et sans personne, où tous les facteurs qui pourraient représenter des coûts et des difficultés dans l'usage de ces technologies, comme le bruit, la pollution, l'(in)sécurité routière, la congestion urbaine, la pauvreté, la guerre, le chômage, étaient absents³⁶. Cela montrait une vision du monde et de paysages dominés par l'automobile, qui contextualise ce nouveau bien qui allait rapidement devenir une icône de la société de consommation qui apparaît au XXe siècle.

La contestation du système de l'automobilité n'est pas apparue au moment où les pays les plus développés ont atteint une motorisation de masse. Les études en Histoire des Techniques sur l'usage des automobiles ont montré que les mouvements de résistance et d'acceptation du système de l'automobilité existaient depuis son apparition³⁷, ainsi que la négociation de nouveaux rôles

³¹ Gijs Mom, *The electric vehicle. Technology and expectations in the automobile age*, (Baltimore: The John Hopkins University Press, 2004).

³² Gartman, "Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car": 185-192.

³³ Wolfgang Sachs, *For the love of the automobile: looking back into the history of our desires*, trad. Don Reneau (Berkeley, Los Angeles, Oxford: University of California Press, 1992), 176.

³⁴ James Graham Ballard, *Crash*, trad. Paulo Faria (Lisboa: Relógio D'Água Editores, 1996 [1973]).

³⁵ David E. Nye, *American Technological Sublime*, (Cambridge, Mass./London: The MIT Press, 1994), 215, 218.

³⁶ *Ibid.*, 219, 220.

³⁷ Sean O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, (Manchester, New York: Manchester University Press, 2001), Clay McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, (New York: Columbia University Press, 1994), Ronald R. Kline, *Consumers in the*

sociaux qu'elles laissaient configurer³⁸. La façon comment l'automobile et son système ont occupé l'espace des villes et les espaces ruraux a commencé à intéresser les historiens à partir des années soixante-dix du XXe siècle³⁹, bien qu'à propos d'une Histoire Culturelle de l'usage des automobiles, l'historiographie européenne soit très hétérogène et bien moins développée qu'aux Etats-Unis d'Amérique (EUA)⁴⁰. On a pu assister récemment à une augmentation du nombre d'études sur l'automobilité, spécialement dans le domaine de l'Histoire des Transports et de la Mobilité⁴¹: le domaine classique de l'étude des chemins de fer semble commencer à donner lieu aux routes et aux automobiles, ce qui peut être interprété comme un changement d'intérêt de l'étude d'un transport collectif vers celui pour le transport individuel⁴². Je choisis quatre ouvrages qui reflètent des changements d'abordage dans l'Histoire des Transports et de la Mobilité, apportant des questions de l'Histoire des Techniques et ont été essentiels pour penser cette thèse : *Down the Asphalt Path : American Cities and the Coming of the Automobile* (1994) de Clay McShane, *La Roue et le Stylo, comment nous sommes devenus touristes* (1999) de Catherine Bertho Lavenir, *Paysages et Mouvement : transports et perception de l'espace (XVII-XXe siècles)* (2005) de Marc Desportes et *Driving Europe : Building Europe on roads in the twentieth century* de Frank Schipper (2008)⁴³. McShane utilise un abordage de la construction sociale de la technologie pour étudier l'apparition de l'automobile dans les villes nord-américaines (en établissant des parallélismes avec les villes

Country: Technology and Social Change in Rural America, (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000), Ronald R. Kline e Trevor J. Pinch, "Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States", *Technology and Culture*, 37, no. 4 (1996). Voir, pour le cas Portugais, Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)".

³⁸ Kevin Borg, "The Chauffeur Problem in the Early Auto Era: Structuration Theory and the Users of Technology", *Technology and Culture*, 40, no. 4 (1999).

³⁹ Peter D. Norton, "Urban mobility without wheels: a historiographical review of pedestrianism", in *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, ed. Gijs Mom, Gordon Pirie e Laurent Tissot (Neuchâtel: Editions Alphil – Presses universitaires suisses, 2009), 113.

⁴⁰ Rudy Koshar, "On the History of the Automobile in Everyday Life", *Contemporary European History*, 10, no. 01 (2001).

⁴¹ Il y a eu des débats récents sur l'Histoire des Transports et l'Histoire de la Mobilité, qui se veut plus étendue. Une des propositions initiales a été faite par l'historien Gijs Mom, qui a proposé d'utiliser le terme "Histoire de la Mobilité" au lieu d'Histoire des Transports, et qui repose sur trois axes: comparaison intermodale, comparaisons entre pays et emphase mise sur le rôle de la technologie. Gijs Mom, "What Kind of Transport History did We Get? Half a century of JTH and the Future of the Field", *The Journal of Transport History*, 24, no. 2 (2003). Sur l'évolution de ce débat, voir aussi Mathieu Flonneau e Vincent Guigueno, eds., *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche* (Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2009). Un des résultats de ce débat a été la création en 2004 de la *International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility* (T2M).

⁴² Gijs Mom, Colin Divall e Peter Lyth, "Towards a paradigm shift ? A decade of transport and mobility history", in *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, ed. Gijs Mom, Gordon Pirie e Laurent Tissot (Neuchâtel: Editions Alphil – Presses universitaires suisses, 2009), 22, 38.

⁴³ McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, Catherine Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, (Paris: Editions Odile Jacob, 1999), Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIII-XXe siècles)*, Frank Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, ed. Ruth Oldenziel e Johan Schot, *Technology and European History Series* (Amsterdam: Aksant Academic Publishers, 2008).

européennes comme Londres, Paris ou Berlin) en croisant l'Histoire Urbaine, l'Histoire des Techniques et l'Histoire des Transports et de la Mobilité. Bertho Lavenir et Desportes abordent surtout le cas français en insérant les usages de l'automobile et des routes (et d'autres moyens de transport et des infrastructures) dans le développement du tourisme et de la perception du paysage, en se servant d'instruments de l'Histoire Culturelle. Schipper présente un abordage transnational pour étudier l'Histoire de l'Europe (et, en particulier, de l'intégration européenne) à la lumière de sa politique d'infrastructures et des transports et en particulier les routes et leur régulation. Pour tous ces auteurs, malgré des formes différentes, le concept de système socio-technique est présent ainsi que le questionnement sur les instruments et les niveaux d'organisation sociale sur lesquels reposent l'analyse.

Dans l'historiographie portugaise, il y a eu une domination évidente de l'étude des chemins de fer même si récemment on commence à aborder l'Histoire de la Mobilité routière⁴⁴. Le poids des chemins de fer fait écho naturellement à leur poids au XIXe siècle alors que le XXe siècle est peu étudié. En termes d'Histoire Générale du Portugal, ce thème est normalement très peu traité dans les livres de synthèse⁴⁵. Malgré tout, il faut mentionner certains travaux dédiés à l'histoire du système de l'automobile au Portugal. À propos des routes, en plus des études classiques d'Artur Teodoro de Matos et de Maria Fernanda Alegria⁴⁶ (qui ont traité d'autres moyens de transport), pour les périodes de 1750 à 1850 et de 1850 à 1910, il y a eu récemment un important relevé fait dans le domaine du projet « Les Routes au Portugal : Mémoire et Histoire » (*As Estradas em Portugal : Memória e História*), coordonné par Amélia Aguiar Andrade et publié en trois volumes, un de documentation (de 1756 à 1932), un de législation (de 1910 à 1933) et un de bibliographie sur les routes⁴⁷. Dans les dix dernières années ont été aussi réalisés certains travaux sur les routes notamment un article d'Amélia Aguiar Andrade sur l'image des routes pendant l'*Estado Novo*, la thèse de doctorat d'António Santa-Rita, qui a étudié les routes au Portugal dans la première moitié du XXe siècle, ou l'article d'Elisa

⁴⁴ M. Luísa Sousa, "History of Transport and Mobility in Portugal: a non-field", in *Mobility in History. Reviews and Reflections (T2M Yearbook 2012)*, ed. Peter D. Norton, et al. (Neuchâtel: Editions Alphil – Presses Universitaires Suisses, 2011), Álvaro Ferreira da Silva e Lara Tavares, "Transport history in Portugal: A bibliographical overview", in *COST 340 - Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons From History. A Critical Bibliography*, ed. Michèle Merger e Marie-Noëlle Polino (Paris: AHICF, 2004).

⁴⁵ ———, "Transport history in Portugal: A bibliographical overview", 126.

⁴⁶ Artur Teodoro de Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, (Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980), Maria Fernanda Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, vol. 12, Memórias do Centro de Estudos Geográficos (Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990).

⁴⁷ Amélia Aguiar Andrade, ed., *As estradas em Portugal: memória e história*, 3 vols. (Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002).

Lopes da Silva sur les routes au Portugal au XXe siècle⁴⁸. Ces trois travaux se basent surtout sur les sources publiées comme les rapports de la JAE et sur la législation (non exhaustive), le travail d'António Santa-Rita incluant certains rapports des Congres Internationaux des Routes. Sur les routes toujours, il y a le travail de João Rodil sur l'administration routière au XXe siècle qui est basé sur les rapports de la JAE⁴⁹. Sur d'autres aspects du système de l'automobilité, comme le transport routier proprement dit, notamment le transport commercial (camionnage et autocars), il y a des travaux d'historiens économiques pour la première moitié du XXe siècle comme celui d'António Lopes Vieira (un des travaux les plus importants en la matière et un des plus cités) et ceux de Lara Tavares, Maria Eugénia Mata et Álvaro Ferreira da Silva⁵⁰, et quelques travaux d'Histoire des Entreprises, comme c'est le cas de celui de Paulo Guimarães sur l'entreprise d'autocars *Barraqueiro*, qui a aussi étudié les migrations au long cours en autocars en Europe⁵¹. La thèse de doctorat sur l'implantation de l'automobile au Portugal par José Barros Rodrigues aborde plusieurs aspects du système de l'automobilité au Portugal jusqu'en 1910, comme les usages initiaux des automobiles, le transport routier commercial, la commercialisation de véhicules et la tentative de création d'une industrie automobile⁵². La partie industrielle de la production d'automobiles au Portugal (et ses différentes tentatives) est un des aspects importants du système de l'automobilité qui, bien que ne faisant pas l'objet de cette thèse, compte sur plusieurs travaux réalisés dans le domaine de l'Histoire Économique et de l'Histoire des Techniques⁵³. À propos d'autres aspects du système de l'automobilité, comme la

⁴⁸ ———, "Sobre a construção da imagem contemporânea de estrada", in *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX. Grandes Temas*, ed. Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito e Maria Fernanda Rollo (Alfragide: Dom Quixote, 2004), António José de Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, (Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas, 2006), Elisa Lopes da Silva, "Pontes e estradas no século XX", in *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX. Grandes Temas*, ed. Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito e Maria Fernanda Rollo (Alfragide: Dom Quixote, 2004).

⁴⁹ João Rodil, *75 anos da administração rodoviária portuguesa*, (Almada: EP-Estradas de Portugal, 2005).

⁵⁰ António Lopes Vieira, "Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940", *Revista de História Económica e Social*, 5 (1980), Lara Tavares, Maria Eugénia Mata e Álvaro Ferreira da Silva, "The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)" (comunicação apresentada em First International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility, Eindhoven, 6-9 November 2003).

⁵¹ Paulo Eduardo Guimarães, *O Grupo Barraqueiro: subsídios para a sua história*, (Lisboa Barraqueiro SGPS, 2007), ———, "The Peaceful Road to Europe: Migration and the Setting of the Regular long-distance coach lines in the South-western European corridor (1960s-1990s)" (comunicação apresentada em Eighth Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic & Mobility, "Transportation as a Lifeline of Development", National Rail Museum, New Delhi, India, 2-5 December 2010). D'autres travaux sur le camionnage sont par exemple, José Luís Gonçalves Covita, *História da camionagem no concelho de Almada: os homens e as empresas, 1905-1994*, (Almada: Câmara Municipal de Almada, 1995), Aníbal da Cruz Guerreiro, *História da camionagem algarvia (de passageiros) 1925-1975: da origem à nacionalização*, (Faro: 2005).

⁵² Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)".

⁵³ António Castro Guerra, "Formas e determinantes do envolvimento externo das empresas: internacionalização da indústria automóvel e integração da indústria portuguesa na indústria automóvel mundial" (Tese de doutoramento, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Economia e Gestão, 1990), Vitor Corado Simões, *Efeitos do Investimento Estrangeiro em Portugal: o Caso da Indústria Automóvel*, (Lisboa: CISEP, AIP, 2000), M. Luísa Sousa, "Uma perspectiva institucional do desenvolvimento: O caso da indústria automóvel em

régulation de la circulation sur les routes ou le rôle des usagers, il existe des références dans certains travaux comme celui d'António Santa-Rita, un livre commémoratif des 100 ans de l'Automobile Club de Portugal (*Automóvel Club de Portugal, ACP*) écrit par João Lopes da Silva et d'autres travaux de José Barros Rodrigues⁵⁴. Cependant les questions spécifiques de la régulation de la circulation et le rôle des usagers ne sont pas problématisés dans ces travaux.

La méthodologie : stratégies d'abordage du système socio-technique de l'automobilité

Le système de l'automobilité regroupe les normes de conduite, les éléments qui constituent les paysages motorisés⁵⁵, les guides et les itinéraires faits pour les automobilistes, les véhicules, la signalisation et le marquage⁵⁶, les usagers, les ingénieurs et les groupes d'intérêt qui tournent autour de l'usage et de la construction de la route, dans une définition plus large du système socio-technique lié à la mobilité automobile. La proposition d'un abordage plus large des éléments qui peuplent le territoire de la route est en grande partie inspirée par la définition proposée par l'historienne Catherine Bertho Lavenir, selon laquelle ce système socio-technique inclut des routes, des signalisations, des codes de la route (et d'autres législations), des réseaux de distribution commerciale, la relation avec d'autres modes de transport et de mobilité, des cultures d'usage, des ingénieurs routiers, des usagers, des législateurs, des associations et des clubs automobiles et de tourisme et leurs publications, leurs valeurs et leurs représentations entre autre, et les négociations formelles et informelles sur ces éléments entre les différents groupes⁵⁷. Le concept de système socio-technique est un élément clé de la théorie de la *social construction of technology* (SCOT) qui défend que la technologie et la société sont co-construites, se modelant mutuellement : « Les technologies deviennent des parties du tissu de la société, des parties de sa structure sociale et de sa culture, la transformant pendant ce processus »⁵⁸. Partant de certains de ses sous-groupes conceptuels, comme

Portugal (1960-1990)" (Tese de mestrado, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Economia e Gestão, 2005), Sousa e Diogo, "Giving with one hand and taking away with the other: the automobile assembly industry in Portugal (1960-1988)", Rodrigues e Sousa, "The Myth of the Portuguese Automobile: Dreams, Projects and Causes of Failure".

⁵⁴ João Lopes da Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, (Lisboa: Chaves Ferreira Publicações, 2003), José Barros Rodrigues, *Figueira da Foz-Lisboa (1902). A grande aventura*, (Lisboa: Estar, 2002), ———, *O trem do conde. História do primeiro automóvel que entrou em Portugal*, (Lisboa: Caleidoscópio, 2003).

⁵⁵ Tim Edensor, "Automobility and National Identity: Representation, Geography and Driving Practice", *Theory Culture Society*, 21, no. 4-5 (2004): 108.

⁵⁶ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 51.

⁵⁷ Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, 159-163.

⁵⁸ Philip Brey, "Theorizing Modernity and Technology", in *Modernity and Technology*, ed. Thomas J. Misa, Philip Brey et Andrew Feenberg (Cambridge (MA): The MIT Press, 2003), 52.

les *sociotechnical systems* (STS), la *social network analysis* (SNA) et la *systems theory* (ST), la SCOT permet une lecture de l'automobilité, d'abord au niveau des relations entre les personnes, dans le sens social du terme, et les technologies en tant qu'objets et systèmes de savoir, puis au plan de l'organisation de groupes d'intérêts et finalement en utilisant la ST dans le sens d'*action theory* de Talcott Parsons, dans la compréhension des actions à travers leurs principes, moyens et objectifs. Le concept de système socio-technique dialogue également avec les abordages des *large technological systems* (LTS) et ceux de la théorie *actor-network*⁵⁹, bien qu'elle ne corresponde pas exactement au concept *hughesien* des grands systèmes technologiques dont les marques de référence ne trouvent pas toujours une correspondance avec le système de l'automobilité. Par exemple, dans les systèmes de trafic, le facteur de capacité ou de charge (*load factor*) ne trouve pas de correspondance parce que la capacité maximum d'une route n'est pas sa capacité optimale (selon les caractéristiques techniques de la route, il y a une valeur d'automobiles en circulation à partir de laquelle la vitesse doit être diminuée). Un autre exemple est le caractère décentralisé du contrôle et d'administration des routes (souvent distribués sur différents niveaux administratifs comme des organes de gouvernement central, régional ou municipal)⁶⁰. De la théorie acteur-réseau, le concept le plus inspirateur pour l'analyse ici présente a été celui de *script*⁶¹. Le concept de script signifie un ensemble de fonctions imaginées pour un certain artefact par ses designers ou ingénieurs et qui est matérialisé par ses caractéristiques (les inscriptions ou *in-scriptions*). Le travail de l'historien, en essayant d'appréhender avec la matérialisation de ces caractéristiques et des archives quelles ont été ces inscriptions, est un travail de description ou de *de-description*⁶². Concrètement, il nous a paru intéressant d'étudier quelles étaient les inscriptions techniques et sociales des différents acteurs à propos du système de l'automobilité en construction, dans la double analyse de la régulation de la circulation et de l'adaptation du réseau routier aux automobiles. Un des outils utilisés a été celui de suivre ces acteurs⁶³, non seulement les

⁵⁹ Thomas P. Hughes, "The Evolution of Large Technological Systems", in *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*, ed. Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes e Trevor J. Pinch (Cambridge, Mass./ London: The MIT Press, 1994 [1987]; reprint, 5), Callon, "Society in the Making: the Study of Technology as a Toll for Sociological Analysis".

⁶⁰ Reiner Grundmann, "Car traffic at the crossroads: new technologies for cars, traffic systems, and their interlocking", *Flux*, (1994): 20, 21, Erik van der Vleuten, "Understanding Network Societies: Two Decades of Large Technical System Studies", in *Networking Europe: transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*, ed. Erik van der Vleuten e Arne Kaijser (Sagamore Beach: Science History Publications, 2006), 282.

⁶¹ Madeleine Akrich e Bruno Latour, "A Summary of a Convenient Vocabulary for the Semiotics of Human and Nonhuman Assemblies", in *Shaping Technology/Building Society: studies in sociotechnical change*, ed. Wiebe E. Bijker e John Law, *Inside Technology* (Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2000 [1992]), 259, 260.

⁶² Ibid.

⁶³ Bruno Latour, *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers Through Society*, (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1987).

ingénieurs ou les législateurs mais aussi les usagers qui négocient avec les premiers. La préoccupation de rendre visibles les usagers dans l'Histoire des Techniques et dans d'autres disciplines proches, comme la Sociologie de la Technologie ou les Etudes en Sciences et Technologie a gagné une importance croissante à partir des années quatre-vingt avec des abordages comme la construction sociale de la technologie, la théorie acteur-réseau, les études féministes, les études culturelles et des médias (consommation et domestication des technologies) et avec la sémiotique⁶⁴. La visibilité conjointe des utilisateurs et des producteurs de la technologie permet une lecture plus complète du cycle de vie des technologies⁶⁵. Comme l'affirme David Nye, dont le travail sur l'électrification des EUA avec une emphase particulière sur les usages et les usagers⁶⁶ est considéré complémentaire du travail de Thomas Hughes⁶⁷, qui s'est centré sur la production de l'électricité, « chaque technologie est une extension des vies humaines : quelqu'un la fait, quelqu'un la possède, quelqu'un s'y oppose, beaucoup l'utilisent et tous l'interprètent »⁶⁸.

Dans le cas portugais, l'abordage des utilisateurs permet de travailler le registre de l'appropriation de la technologie, dans lequel les concepts et les processus de « transformation », de « transmission », d'« introduction », de « résistance » et d'« adoption » sont cruciaux pour comprendre la position de notre pays sur la scène européenne comme une périphérie technologique⁶⁹. Le concept d'appropriation – collective et individuelle – est non seulement crucial comme il enrichit l'historiographie de la technologie qui choisit traditionnellement les processus d'innovation comme objets d'étude préférentiels⁷⁰.

Les négociations et les appropriations des technologies et de leurs usages, surtout quand il s'agit de biens de consommation comme l'automobile, peuvent être faites au niveau de

⁶⁴ Nelly Oudshoorn e Trevor J. Pinch, "Introduction: How Users and Non-Users Matter", in *How Users Matter. The Co-Construction of Users and Technologies*, ed. Nelly Oudshoorn e Trevor Pinch (Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2003).

⁶⁵ Thomas J. Misa, "The Compelling Tangle of Modernity and Technology", in *Modernity and Technology*, ed. Thomas J. Misa, Philip Brey e Andrew Feenberg (Cambridge (MA): The MIT Press, 2003), 10.

⁶⁶ David E. Nye, *Electrifying America: Social Meanings of a New Technology, 1880-1940*, 5th ed. (Cambridge, London: The MIT Press, 1997 [1990]), xi.

⁶⁷ Johan Schot e Adri Albert De la Bruhèze, "The Mediated Design of Products, Consumption and Consumers in the Twentieth Century", in *How Users Matter. The Co-Construction of Users and Technologies*, ed. Nelly Oudshoorn e Trevor Pinch (Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2003), 230, 239.

⁶⁸ Nye, *Electrifying America: Social Meanings of a New Technology, 1880-1940*, ix.

⁶⁹ Gavroglu *et al.*, "Science and technology in the European Periphery: some historiographical reflections", Misa e Schot, "Introduction. Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe".

⁷⁰ Pour une critique sur l'emphase donnée au statut de la nouveauté et de l'innovation dans l'Histoire des Techniques voir David Edgerton, "Innovation, Technology, or History: What Is the Historiography of Technology About?", *Technology and Culture*, 51, no. 2 (2010).

l'utilisateur/consommateur⁷¹ ou à un niveau institutionnel, où « consommateurs, médiateurs et producteurs se retrouvent pour négocier, articuler et aligner des choix technologiques spécifiques et des besoins d'usagers⁷². Pour le dire autrement, l'analyse développée aborde les niveaux micro et méso d'organisation sociale⁷³. Au niveau micro, elle a suivi les individus (usagers, ingénieurs, politiques et automobilistes) et au niveau méso, elle a suivi les organisations ou les médiateurs sociaux (Automobile Club de Portugal, Junte Autonome des Routes, services de voirie, Corporation des Industriels du Transports en Automobiles (*Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis*)).

Les négociations que l'on observe à ces deux niveaux sont le produit d'un processus de co-construction : ils construisent autant la façon comment la technologie, ou dans ce cas le système socio-technique évolue, comme à son tour, ce système construit aussi la société avec la hiérarchisation par exemple d'un type d'utilisateurs par rapport à un autre, ou dans la construction de nouvelles relations sociales et de nouvelles pratiques et représentations⁷⁴.

Ce processus de co-construction mène à la naturalisation du système socio-technique⁷⁵, à la stabilisation du script qui a lieu lorsque le système est complètement intégré au tissu social, lorsque les usagers des rues et des routes agissent, en l'accomplissant ou non, en accord avec le script prescrit par les ingénieurs et législateurs : « C'est seulement quand le script établi par le designer [ou ingénieur] est représenté – c'est-à-dire en conformité avec les intentions du designer ou non – qu'un réseau intégré d'objets et d'acteurs (humains ou pas) est stabilisé »⁷⁶.

⁷¹ Ruth Schwartz Cowan, "The Consumption Junction: A Proposal for Research Strategies in the Sociology of Technology", in *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*, ed. Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes e Trevor J. Pinch (Cambridge, Mass./ London: The MIT Press, 1994 [1987]; reprint, 5).

⁷² Schot e De la Bruhèze, "The Mediated Design of Products, Consumption and Consumers in the Twentieth Century", 234.

⁷³ Paul Edwards, "Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems", in *Modernity and Technology*, ed. Thomas J. Misa, Philip Brey e Andrew Feenberg (Cambridge (MA): The MIT Press, 2003). Voir aussi Thomas J. Misa, "How Machines Make History, and How Historians (And Others) Help Them to Do So", *Science, Technology, & Human Values*, 13, no. 3/4 (1988).

⁷⁴ O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 112.

⁷⁵ Edwards, "Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems".

⁷⁶ Akrich, "The De-Description of Technical Objects", 222.

Archives et sources

Ce travail est basé sur des archives portugaises de quelques-unes des principales organisations étudiées, les deux principales étant les Archives et Centre de Documentation de *Estradas de Portugal, S.A.* (Routes du Portugal) (où se trouve le fond d'archives de la JAE) et celles de l'ACP. La recherche dans d'autres archives a été beaucoup plus ponctuelle : Archives Salazar (Archives Nationales de la Torre do Tombo), Archives Historiques des Travaux Publics (où il y a peu de documentation sur la période analysée), la Bibliothèque de l'Ordre des Ingénieurs, le Centre de Documentation du Cabinet d'Etudes Olisiponenses (Donation Duarte Pacheco, entre autres), et la Bibliothèque Nationale du Portugal notamment⁷⁷.

En 2002, Amélia Aguiar Andrade, coordinatrice du projet *Les Routes au Portugal : Mémoire et Histoire*, affirmait que le fait que le projet n'ait pas travaillé la documentation de la Junte Autonome des Routes (organisme créé en 1927 qui concentre la plus grande partie de la documentation sur les routes à partir de cette date, et de là son absence des Archives Historiques des Travaux Publics à partir des années trente) est dû à la constatation que l'accès serait impraticable à cause de l'état d'organisation, de conservation et de disponibilité. Elle mentionnait l'exception des archives de la direction des routes de la région de Faro qui, pour avoir été déposées dans les Archives régionales de cette ville et avoir reçu un traitement d'archivage, était disponible pour la consultation⁷⁸. Elle reconnaissait cependant les archives de la JAE comme « un reflet central et indispensable pour comprendre n'importe quel aspect en rapport avec le réseau routier portugais pour une période qui s'étend sur plus de soixante-dix ans au XXe siècle »⁷⁹. António de Santa-Rita, dont la thèse de doctorat *Doctrine et Histoire des routes au Portugal : 1927-1947* terminée en 2004, publiée deux ans plus tard, a fait lui aussi référence à l'indisponibilité de documents des archives de la JAE à cause de d'un projet de réorganisation mais ayant cependant réussi à consulter les archives de la direction des

⁷⁷ Biblioteca Municipal de Lisboa (Palácio Galveias); Hemeroteca Municipal de Lisboa; Bibliotecas das Faculdades de Ciências e Tecnologia, de Ciências Sociais e Humanas e de Economia da Universidade Nova de Lisboa; Biblioteca do Instituto de Ciências Sociais, da Faculdade de Ciências e da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa; Biblioteca Universitária João Paulo II da Universidade Católica Portuguesa; Biblioteca do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, do Instituto Superior Técnico e do Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa; Biblioteca Sainte-Geneviève; Biblioteca Nacional Francesa; Centro de Documentação do Comité des Constructeurs français d'Automobile.

⁷⁸ Alexandre Arménio Tojal, "Estradas do Algarve: construção, manutenção e reparação, 1856-1968. Da Repartição Distrital de Obras Públicas à Junta Autónoma das Estradas", *Boletim dos Arquivos Nacionais*, 12 (2005).

⁷⁹ Filomena Borja de Melo e Sofia Lucas Martins, *As estradas em Portugal: memória e história. Documentação do Arquivo do MOP*, ed. Amélia Aguiar Andrade, 3 vols., vol. 1 (Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002), 16.

routes de la région de Vila Real et le Centre de Documentation de *Estradas de Portugal, S.A.*⁸⁰. La thèse actuelle a eu la joie de pouvoir bénéficier de ce projet de réorganisation des archives de la JAE. En 2010, époque à laquelle la recherche dans ces archives a commencé, il était déjà possible de consulter le catalogue de la documentation traitée, identifiée en dossiers (il n'y a pas de traitement au niveau des documents mais seulement au niveau des dossiers) qui se trouvent pour la plupart dans les archives de *Estradas de Portugal, S.A.* (une des entreprises qui a succédé à la JAE), normalement situées à Santarem et qui, après demande, sont transportées au siège et peuvent être consultées. En plus de ces archives, il a aussi été possible de consulter le fond extrêmement riche du Centre de Documentation de cette entreprise, comme les rapports des ingénieurs de la JAE, entre autres. Les dernières archives consultées ont été celles des procès-verbaux individuels des ingénieurs, consultation possible grâce à l'effort conjoint du Cabinet de Ressources Humaines avec le Cabinet Corporatif (responsable des archives générales) de *Estradas de Portugal, S.A.*.

Les Archives de l'ACP, à l'exception de la partie du sport automobile (que je n'ai pas consulté) est très petit – deux caisses avec des documents importants – en raison d'une décision institutionnelle prise il y a environ quarante ans. Cependant, des sources essentielles comme les livres d'actes de la direction, de l'assemblée générale et des autres organes du club, comme la commission du tourisme, sont préservées ainsi que les rapports et les comptes. Le Centre de Documentation est très riche en publications sur l'automobilisme et, en ce moment, son catalogue rend disponible une analyse de la *Revue* du club au niveau de l'article.

Structure de la thèse

Dans l'introduction, le système socio-technique d'automobilité est présenté comme l'objet d'étude, en justifiant les abordages, les critères de périodisation et en identifiant les contributions les plus significatives de cette thèse pour l'historiographie existante et pour ce, un état actuel des connaissances a aussi été fait. Ensuite vient la méthodologie utilisée pour l'étude du système socio-technique, les archives et les sources et la structure de la thèse.

Le corps central de la thèse est divisé en deux parties qui réunissent les aspects du système socio-technique de l'automobilité que nous avons décidé d'aborder à partir de deux grands thèmes :

⁸⁰ Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 20.

Réguler la circulation et Les Routes au Portugal à l'ère de la motorisation. Chaque partie présente quatre chapitres qui développent ces aspects.

Dans la partie I, *Réguler la circulation*, on a essayé de comprendre comment les utilisateurs du système de l'automobilité, notamment les automobilistes particuliers et le transport routier commercial, ont aidé à le façonner et qu'ils en ont été les victimes. Ainsi, le chapitre 1 décrit la façon comment les règlements à propos de la circulation d'automobiles (les futurs codes de la route) ont été négociés à un niveau international et national, quelles valeurs configuraient-ils et comment les règles ont été normalisées. Dans le chapitre 2, le rôle d'un des principaux acteurs dans la construction du système socio-technique de l'automobile, l'ACP est abordé notamment avec des questions en rapport avec son rôle dans la défense des intérêts des automobilistes et dans la mise à disposition de services de tourisme et de circulation. Dans le chapitre 3, le transport routier commercial est abordé dans sa relation avec le chemin de fer et avec l'élaboration d'une politique des transports. Finalement, dans le chapitre 4, on a étudié les pratiques et les représentations liées aux cultures d'usage des automobiles et la façon comment la régulation de circulation a configuré et a été configurée par ces cultures d'usage.

Dans la partie II, *Les Routes au Portugal à l'ère de la motorisation*, on a essayé de comprendre la matérialité et le discours sur les routes au Portugal, en prenant en compte son évolution immédiatement précédente à l'apparition des automobiles et dans la période de son adaptation à ces nouveaux véhicules, et comment ont été appropriés et définis des standards pour les nouvelles caractéristiques techniques des routes, notamment avec la création de nouveaux organes d'administration routière, comme la JAE et le rôle de ses ingénieurs. Dans le chapitre 5, on a décrit l'évolution des routes jusqu'à la création du premier organe autonome d'administration routière, l'Administration Générale des Routes et du Tourisme, en faisant le bilan entre le réalité matérielle et le discours à cette époque. Le chapitre 6 est dédié à la JAE et à ses ingénieurs et à la façon comment leur œuvre et leur image des routes qu'ils ont produites se sont intégrées au discours de l'*Estado Novo*. Le chapitre 7 fait le relevé des routes existantes dans les années trente et quarante, de la politique en rapport avec les routes et d'un des documents les plus complets de planification et de technique routière, avec l'établissement de nouveaux standards pour les caractéristiques techniques des routes et une nouvelle façon de penser l'organisation du territoire par le prisme des routes (le plan routier de 1945). Dans le chapitre 8, on présente l'étude de cas des routes des Commémorations des

Centenaires, la route côtière Lisbonne-Cascais et le tronçon d'autoroute Lisbonne-Stade National et l'on y étudie leur caractère exceptionnel à différents niveaux dans le panorama des routes nationales et leur signification en termes de culture d'usage automobile.

Dans la conclusion est faite l'analyse des thèmes transversaux à la régulation de la circulation et à la construction et planification des routes pour fixer les principales conclusions et contributions de cette étude sur le système socio-technique de la mobilité automobile au Portugal et identifier des suites éventuelles à ce travail qui reste ouvert.

I RÉGULER LA CIRCULATION

Dans la partie I, j'expose le développement de la régulation de la circulation qui a eu lieu avec l'apparition de l'automobile, en termes législatifs comme en termes de services qui ont dû être graduellement proposés. L'introduction de l'artefact automobile ne compte pas seulement sur son invention : son usage et les conditions pour sa mise en action ont aussi dû être inventés, ce qui était lié avec des négociations sociales et politiques entre les législateurs, les automobilistes, les entreprises distributrices d'essence, les piétons, les ingénieurs, entre autres. Dans l'analyse que je fais, je donne une importance particulière au rôle des législateurs et des automobilistes, qui ont fonctionné comme groupe de pression à l'aide surtout de l'Automobile Club de Portugal et qui ont aidé à construire la façon dont l'artefact a pu fonctionner dans un système socio-technique.

La diffusion des véhicules motorisés au Portugal a été avant tout un phénomène urbain (et qui a accompagné l'urbanisation du pays), surtout basée sur des automobiles légères et qui a vécu conjointement jusqu'à une période assez récente avec plusieurs autres transports non motorisés. Leur caractère urbain s'est opposé à ce qui s'est passé dans d'autres pays qui, pour différents motifs, ont développé d'abord l'automobilisme dans l'espace rural, comme aux Etats-Unis ou en Hollande⁸¹. Gijs Mom propose deux modèles de diffusion de l'automobile dans les pays industrialisés, un pour les pays « vides », c'est-à-dire, avec une densité de population très basse et dont la diffusion serait initialement plus importante dans l'espace rural et des pays « pleins » où la diffusion urbaine a été au début plus importante⁸². Bien que cette thèse ne développe pas une étude détaillée sur la diffusion agrégée (nationale) et désagrégée (régionale) de l'automobile, le Portugal, un pays où l'industrialisation et l'urbanisation ont été tardives, ne semble s'encadrer dans aucun de ces modèles. Au contraire, la diffusion des véhicules motorisés semble avoir renforcé les inégalités territoriales. Les régions de Lisbonne et de Porto ont toujours eu la plus grande partie des véhicules existants⁸³. On peut vérifier aussi, avec les recensements du trafic réalisés par la JAE à partir de la fin des années

⁸¹ Hanna Manuela Wolf, "Following America? Dutch geographical car diffusion, 1900 to 1980" (Tese de doutoramento, Eindhoven Centre for Innovation Studies dissertation series, Technische Universiteit Eindhoven, 2010).

⁸² Gijs Mom, "Mobility for pleasure: a look at the underside of Dutch diffusion curves (1920-1940)", *TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 12 (2007): 55, ———, "Frozen History: Limitations and Possibilities of Quantitative Diffusion Studies", in *Manufacturing Technology, Manufacturing Consumers. The Making of Dutch Consumer Society*, ed. Adri Albert De la Bruhèze e Ruth Oldenziel (Amsterdam: Aksant, 2009).

⁸³ Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1921*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1925). *Relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação. 1933*, (Lisboa: Tipografia Coelho Dias, 1934), 52, *Relatório referente ao ano de 1936 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1937), 73, *Relatório referente ao ano de 1939 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1940), 105.

trente, que la circulation sur la zone littorale entre ces deux régions était la plus importante. Dans une étude présentée au II Congrès des Economistes Portugais en 1957, cette inégalité territoriale a été justifiée comme étant le produit et la cause du caractère périphérique du pays : la prédominance de la circulation comme des infrastructures routières et ferroviaires sur la zone littorale entre les fleuves Minho et Sado était interprétée comme étant une condition d'« état périphérique » qui n'avait pas de « système centralisé de communications »⁸⁴. Cependant, le maintien de cette prédominance a paradoxalement contribué au maintien de cette condition périphérique⁸⁵. Maria Eugénia Mata a déjà montré que la délocalisation industrielle sur le Portugal continental de l'intérieur vers ce « couloir de la côte atlantique », qui a eu lieu entre la fin du XIXe siècle et le milieu du XXe, est dû à la baisse du prix des transports à cause de la prédominance des infrastructures et des services routiers et ferroviaires dans cette zone⁸⁶.

Comparativement aux autres pays européens, en plus de cette inégalité territoriale, il y a aussi la question de l'intensité de la circulation des transports. Si au début du XXe siècle, cette circulation était éparse⁸⁷, dans les années quarante, on continuait à mentionner la circulation déficiente sur l'ensemble du territoire, cette fois-ci par rapport aux chemins de fer⁸⁸. João Faria Lapa⁸⁹ citait António de Oliveira Salazar en encadrant cette réalité dans « notre médiocrité » : « Nous sommes un pays pauvre qui, pour autant qu'il s'élève vers le futur, même dans la métropole, on ne peut pas aspirer à davantage qu'à la dignité d'une vie modeste »⁹⁰.

Quant à la domination des véhicules automobiles particuliers, qui ont toujours beaucoup plus de poids que les automobiles commerciales, cette caractéristique était commune à plusieurs pays

⁸⁴ João Faria Lapa e Rogério Torroais Valente, "Industrialização e transportes no continente português" (comunicação apresentada em II Congresso dos Economistas Portugueses, Lisboa, 26 de Maio a 1 de Junho de 1957), 50, 51.

⁸⁵ Ibid., 216.

⁸⁶ Maria Eugénia Mata, "As bees attracted to honey: Transport and job mobility in Portugal, 1890-1950", *The Journal of Transport History*, 29, no. 2 (2008).

⁸⁷ Vieira, "Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940": 63, Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 192.

⁸⁸ João Faria Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, (Lisboa: Gráfica Santelmo, 1946), 48, 49.

⁸⁹ ———, "Curriculum vitae. Concurso para Professor Catedrático do 2º grupo de cadeiras do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras", (Lisboa: Gráf. Santelmo, 1954), Rita Almeida de Carvalho, "João Faria Lapa", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2004).

⁹⁰ Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 49, 50.

européens, avec l'exception de certains pays du bloc de l'Est dans les années cinquante⁹¹, ce qui peut être vu comme un prémices de ce qui va être la massification de l'automobile individuelle dans l'Europe Occidentale dans la deuxième moitié du XXe siècle et de son affirmation, à la fin du siècle, comme principal moyen de transport de personnes⁹². Le Portugal allait lui aussi parvenir à la massification de l'automobile légère mais seulement pendant les années quatre-vingt-dix⁹³, environ vingt ans plus tard que les autres pays d'Europe Occidentale⁹⁴. Avec l'année de « décollage » de la motorisation portugaise calculée pour l'année 1957⁹⁵, avec 13,2 véhicules de passagers pour 1000 habitants, on peut vérifier que le Portugal a été plus lent que d'autres pays européens à développer son niveau de motorisation. De plus, l'évolution de la motorisation au Portugal a coexisté avec le maintien de niveaux élevés de moyens de transport non motorisés, comme les transports à traction animale et les bicyclettes. Le nombre d'automobiles, légères et lourdes, n'a dépassé le nombre de véhicules à traction animale et les bicyclettes, respectivement, qu'en 1956 et en 1968⁹⁶. Cette coexistence de véhicules a eu lieu même dans les villes les plus motorisées. Concrètement, la croissance du nombre de bicyclettes est signalée dans les rapports de la Direction Générale des Services de Voirie (*Direcção Geral dos Serviços de Viação*, DGSV) dans les années trente et quarante, où se distingue la région d'Aveiro⁹⁷. Le maintien de la traction animale dans l'espace rural, qui a été associé au fait que dans les années cinquante l'agriculture portugaise était la moins mécanisée en Europe Occidentale⁹⁸, s'encadrerait dans le discours ruraliste de l'*Estado Novo* dont un des représentants était João Antunes Guimarães⁹⁹ (qui était aussi un grand défenseur de

⁹¹ B. R. Mitchell, "Motor vehicles in use", in *International Historical Statistics: Europe, 1750-2000* (Hampshire, New York: Palgrave Macmillan, 2003). Sur l'« automobilité » socialiste voir Lewis H. Siegelbaum, ed., *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc* (Ithaca: Cornell University Press, 2011).

⁹² Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 196-198.

⁹³ Wolf, "Following America? Dutch geographical car diffusion, 1900 to 1980", 17. Associação Automóvel de Portugal, AutoInforma, "Parque Automóvel em Portugal", <http://www.autoinforma.pt/estatisticas/estatisticas.html?MIT=36458>. (consulté le 28/4/2013). Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. 1996*, (Lisboa: 1997), 39.

⁹⁴ Mitchell, "Motor vehicles in use", ———, "Population of countries censuses", U.S. Census Bureau, "International Data Base", <http://www.census.gov/ipc/www/idb/>. (consulté le 12/10/2012). Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 177 et suivantes.

⁹⁵ Wolf, "Following America? Dutch geographical car diffusion, 1900 to 1980", 30, 37.

⁹⁶ Magda Pinheiro, "Meios de transporte rodoviário", in *Estatísticas Históricas Portuguesas*, ed. Nuno Valério (Lisboa: I.N.E., 2001).

⁹⁷ Ver, por exemplo, *Relatório referente ao ano de 1938 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1939), 2, 3.

⁹⁸ Stanford Research Institute, "The Motor Vehicle Industry in Portugal: Current Status and Future Prospects. Report prepared for the Ministry of Economy, Government of Portugal", (1965).

⁹⁹ João Antunes Guimarães, "A política rural na situação do «28 de Maio»" (comunicação apresentada em I Congresso da União Nacional, Lisboa, 26 a 28 de Maio de 1934).

l'automobilisme) même si des voix s'élevaient dans le sens contraire¹⁰⁰. Alignée sur ce discours, une défense de la route contre les chemins de fer s'affirmait en 1946 et qui reléguait la traction animale hors de l'espace urbain pour des questions d'hygiène et d'imposition du trafic. Mais dans l'espace rural, notamment dans les petites localités, c'était le type de transport le plus indiqué, liant ce choix à un combat contre l'urbanisme :

Un des processus les plus avantageux pour contrarier l'urbanisme serait précisément d'apporter à l'homme des campagnes un certain nombre de commodités, de distractions et de bien-être social dont où ont la jouissance dans les grandes villes même les individus de la plus basse hiérarchie sociale, ce qui devrait être possible avec la traction animale, surtout hippomobile¹⁰¹.

C'était une façon de naturaliser l'inégalité sociale et de reconnaître la mobilité comme un capital, concept proposé actuellement par la Sociologie de la Mobilité¹⁰².

Malgré le développement de la motorisation au Portugal plus lent, si on le compare avec le niveau européen, et particulièrement pour la période en question (des années vingt jusqu'à la fin des années quarante) et donc le nombre d'automobiles *per capita* assez bas, le pays a accompagné la régulation européenne. Il est aussi intéressant de vérifier que malgré des valeurs de diffusion de l'automobile particulière très basses par rapport à d'autres formes de mobilité (même si le transport motorisé était dominant), le *lobby* qui y est associé a affirmé le point de vue de l'automobiliste de façon importante assez tôt et que le système socio-technique associé à l'automobile était établi dès le milieu du siècle.

Le début de la période analysée, les années vingt, a été une époque pendant laquelle le nombre de véhicules motorisés a crû de façon assez significative par rapport aux deux décennies précédentes ; entre 1920 et 1925, le nombre de véhicules a augmenté de 50 % et a quintuplé entre 1926 et 1931¹⁰³. Les asymétries régionales ont diminué et l'on a pu vérifier une augmentation dans les villes moyennes mais, malgré une croissance plus nette, Lisbonne et Porto ont gardé leur avance. Jorge Borges de Macedo attire l'attention sur l'augmentation dans les villes proches des grands

¹⁰⁰ Rafael Seruya, "A influência do Cooperativismo no desenvolvimento dos transportes mecânicos em regime colectivo" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).

¹⁰¹ Carlos Hermenegildo de Sousa, "Política económica internacional de transportes. A situação das indústrias de transportes na actualidade", *Brotéria. Revista Contemporânea de Cultura*, 42, no. 4 (1946): 396.

¹⁰² Kaufmann, *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*.

¹⁰³ Jorge Borges de Macedo, "A problemática tecnológica no processo da continuidade República-Ditadura Militar-Estado Novo", *Economia*, III, no. 3 (1979): 443, 444.

centres (Lisbonne et Porto) et aussi dans les villes riches mais distantes, comme Beja, Évora, Faro et Castelo Branco¹⁰⁴.

En 1934, l'ingénieur António Vicente Ferreira¹⁰⁵ notait les changements produits par cette augmentation :

Nous sommes à une époque où l'automobile a non seulement pris possession des vieilles routes mais aussi a imposé leur transformation et exige la construction d'autres pour leur usage exclusif. À une époque où l'homme a vu cette double ambition satisfaite : être indépendant des autres hommes pour se déplacer quand il le veut et vers où il veut et pouvoir se déplacer à des vitesses vertigineuses, limitées seulement par son caprice¹⁰⁶.

Malgré la rhétorique persistante que l'automobile n'était déjà plus un « objet de luxe », étant de plus en plus utilisé comme « instrument de travail »¹⁰⁷, l'automobile légère particulière a continué à être fortement marquée par une culture d'élite. Ce discours fonctionnait car, dans la période entre les deux guerres, les automobiles étaient devenues des biens nettement plus accessibles dans certains pays¹⁰⁸ mais au Portugal, une automobile neuve, même la moins chère, continuait à être inaccessible à la majorité de la population¹⁰⁹. La DGSV présentait l'augmentation croissante de la vente d'automobiles d'occasion (moins chères que les neuves) comme un argument reposant sur l'idée que les automobiles devenaient utilitaires : dans les années trente et quarante, le transfert de propriété de véhicules automobiles (qui en principe impliquait un achat d'une voiture d'occasion) était toujours supérieur au nombre de véhicules enregistrés¹¹⁰. Dans l'immédiat après-guerre, la demande semble se diversifier non seulement par le fait que, après plusieurs années, le pays d'origine de la plupart des

¹⁰⁴ Ibid., 443.

¹⁰⁵ Verónica Policarpo, "António Vicente Ferreira", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2004).

¹⁰⁶ António Vicente Ferreira, "Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo: conferencia realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934", (Lisboa: 1934), 5.

¹⁰⁷ *Relatório referente ao ano de 1938 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 10.

¹⁰⁸ Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 92.

¹⁰⁹ À titre d'exemple, une des voitures les moins chères sur le marché portugais en 1938, la *Fiat 500*, une petite voiture, « ultra utilitaire », avec de la place pour deux personnes seulement, coûtait presque cinq fois plus que la valeur du Produit Intérieur Brut (PIB) *per capita* de cette année-là. Concrètement, en 1938, une *Fiat 500 Conduite* coûtait 14.750 \$ 00 et le PIB *per capita* était de 3 056 \$ 00. Maria Eugénia Mata e Nuno Valério, *História Económica de Portugal. Uma Perspectiva Global*, (Lisboa: Editorial Presença, 2003), 250, 255. José Barros Rodrigues, *Do Topolino ao Cinquecento - História dos pequenos FIAT em Portugal*, (Lisboa: Editorium, 1993), 21.

¹¹⁰ *Relatório referente ao ano de 1946 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1948), 75, 77.

véhicules importés n'était plus les EUA mais l'Angleterre¹¹¹, mais aussi par l'augmentation de la préférence pour les voitures « utilitaires » de moindre cylindrée¹¹².

C'est aussi à partir de la fin des années vingt et dans les deux décennies suivantes que l'effort législatif et de création de services de circulation est devenu plus important. Le phénomène de l'automobilité atteignait même les non propriétaires par le nombre de conducteurs (certains d'entre eux salariés)¹¹³ comme par la réglementation et les pratiques qui se sont imposées sur les voies publiques, utilisées par tous.

Dans la partie I, *Réguler la circulation*, j'ai abordé quatre aspects qui aident à expliquer la construction du système socio-technique de l'automobilité : le développement de règlements internationaux et nationaux (conventions internationales, règlements et codes de la route nationaux), le rôle de l'ACP comme médiateur dans la construction du système de l'automobilité, en particulier pour les services de circulation et pour le tourisme automobile, la coordination des transports terrestres comme politique de transports et son rôle dans la pensée sur le long cours et, finalement, les pratiques et les représentations autour de l'utilisation de l'automobile en se focalisant sur la question de la réglementation de la circulation à la lumière de la mobilité disciplinée du point de vue de l'automobiliste particulier (lié à une culture de violence) et de la fragilité de ce système face à sa dépendance énergétique (et à sa liaison à une culture du loisir).

Dans la période abordée, centrée sur les années vingt jusqu'à la fin des années quarante, on assiste à l'institutionnalisation du système de l'automobilité dans sa régulation : l'effort législatif est important (et il faut mentionner les codes de la route parmi les différentes lois). Des organes étatiques sont créés comme les services de circulation (et, au plan européen, les négociations des conventions internationales passent de groupes d'intérêts comme l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route ou l'Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus à des organisations intergouvernementales comme la Société des Nations). Une politique des transports est

¹¹¹ Ibid., 17, 18.

¹¹² *Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1949), 20, 21.

¹¹³ *Relatório referente ao ano de 1936 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 47, *Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 121.

aussi définie (bien qu'elle ne soit pas bien suivie) pour les transports routiers commerciaux qui aura un effet pendant la deuxième moitié du XXe siècle.

Dans cette période d'institutionnalisation du système au Portugal (et dans la période qui la précède) les acteurs qui évoluent pour influencer sa construction sont visibles, particulièrement ceux qui font partie du *lobby* automobile, qui est hétérogène et non organisé. Malgré l'absence d'une industrie automobile, le *lobby* a réussi par ses actions à empêcher la restriction de certains usages des automobiles. Pour l'usage de l'automobile particulière, l'action de l'ACP est remarquable par une activité auprès du pouvoir politique et législatif, dans la défense intransigeante d'une culture d'usage élitiste, dans la construction de la représentation d'un certain automobiliste particulier (dont le comportement devrait être régulé par des valeurs morales) et dans le maintien d'une hégémonie dans la représentation de l'automobilisme au Portugal (voir les cas à propos de l'autre club automobile, l'Auto-Club Médical Portugais (*Auto-Clube Médico Português*) et la Société Propagande du Portugal (*Sociedade Propaganda de Portugal*, SPP ; le *touring club* portugais). Pour l'utilisation des automobiles pour le transport commercial, bien que des mesures aient été prises dans le sens de le discipliner (autant au niveau des conducteurs salariés, avec une législation et des discours spécifiques et l'obligation d'appartenir à un syndicat de chauffeurs comme au niveau des propriétaires avec une inscription obligatoire au Corporation des Industriels du Transports en Automobiles (*Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis*) et qu'un effort législatif important ait été mené pour le coordonner avec les chemins de fer, en limitant son champ d'action (effort législatif qui a suivi les pratiques d'autres pays en la matière), il faut aussi mentionner son développement significatif à partir des années trente. De ces acteurs, une visibilité particulière est donnée à l'ACP et aux membres de ses organes directifs, à sa composition élitiste (autant qualitativement que quantitativement), à ses stratégies de pouvoir et à ses moyens d'action (notamment à travers son journal, *Revista ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, ou d'expositions formelles au gouvernement).

Cette analyse est faite à un niveau micro (les individus) et à un niveau méso (de l'ACP, qui fonctionne comme un médiateur, des organes étatiques comme des services de circulation) et révèle l'importance de l'étude des stratégies d'appropriation de la part des usagers pour comprendre la construction d'un système socio-technique.

II LES ROUTES AU PORTUGAL À L'ÈRE DE LA MOTORISATION

On trouve au moins trois significations pour le mot « route » : voie publique, accumulation de strates ou chemin ouvert. Route a pour étymologie le mot latin « strada » qui veut dire « route publique »¹¹⁴. Le décret du 31 décembre 1864 définissait que les « routes de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} ordre, les rues qui en font partie et les autres rues à l'intérieur des villes et localités du royaume, qui constituent la voirie ordinaire, sont du domaine public et sont imprescriptibles »¹¹⁵. Ce décret limitait l'usage privé des voies terrestres¹¹⁶ comme les routes et les rues en contribuant à renforcer le principe de la circulation¹¹⁷. La route appartenant au domaine public, où chacun pouvait circuler, avait un caractère plutôt gratuit à l'exception de recouvrement de péages qui, au XIX^e siècle, est surtout maintenu sur les ponts¹¹⁸. Le deuxième sens étymologique de route, du latin « strada » aussi, est en rapport avec son pavement qui était fait d'un ensemble de strates accumulées, couches ou « stratae »¹¹⁹. Finalement, si nous partons du mot « rota », qui signifie chemin et vient de l'ancien français « rote », aujourd'hui « route », qui a son tour vient du latin (*via*) *rupta*, nous arrivons à « (chemin) ouvert »¹²⁰. Selon cette étymologie, Marc Desportes nous présente une lecture de route pour le cas français avec une rupture dans le paysage, autant dans les espaces que dans les usages. En parlant de la « nouvelle route » française du XVIII^e siècle, projetée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées cet auteur affirme :

Elle est porteuse, pourrait-on dire, d'une subversion de l'espace traditionnel, provoquant une sorte « dé-territorialisation » de l'organisation existante héritée de l'âge féodal, et une « re-territorialisation » en fonction d'une nouvelle échelle, d'une nouvelle technique et des nouvelles représentations de l'espace qui préfigurent le territoire national. Guidé par son projet technique, le corps des Ponts et Chaussées apparaît donc comme un facteur de modernisation, contribuant au bouleversement de l'espace traditionnel et à la formation d'un nouveau cadre territorial¹²¹.

¹¹⁴ "Estrada", in *Infopédia [Em linha]* (Porto: Porto Editora, 2003-2013), (<http://www.infopedia.pt/lingua-portuguesa/estrada>, consulté le 28/5/2012).

¹¹⁵ "Decreto de 31 de Dezembro de 1864, regulando a construção, conservação e policia das estradas de 1^a, 2^a e 3^a ordens, e das ruas que fazem parte d'ellas no interior das cidades, villas e mais povoações do reino, Diário de Lisboa n^o 10 de 13/1/1865, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", in *Collecção Official de Legislação Portugueza, Anno de 1864* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1865), 1042.

¹¹⁶ Rui Enes Ulrich, *Economia política: os transportes*, (Lisboa: Tip. Of. de São José, 1950), 189.

¹¹⁷ Álvaro Ferreira da Silva e M. Luísa Sousa, "In search of the urban variable: Understanding the roots of urban planning in Portugal", *Métropoles*, 6 (2009).

¹¹⁸ Ulrich, *Economia política: os transportes*, 189, 190.

¹¹⁹ Florbela Lima Maré, "História das infra-estruturas rodoviárias" (Tese de mestrado, Universidade do Porto. Faculdade de Engenharia, 2011), 5, 6.

¹²⁰ José Pedro Machado, "Rota", in *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa* (Lisboa: Livros Horizonte, 1977), 120.

¹²¹ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 38.

Artur Teodoro de Matos, auteur d'un des travaux importants de l'Histoire des Transports au Portugal, utilise lui aussi l'expression « ouvrir une route » pour les routes du XVIIIe siècle portugais : « ouvrir une route était une tâche qui exigeait des connaissances qui passaient par l'application d'une série de principes et d'études du terrain en plus de l'impartialité »¹²².

Ces trois lectures du mot route, du domaine public, faite en couches et étant une rupture dans le paysage, constituent un bon résumé pour appréhender sa signification et ses manifestations.

Avec l'apparition du trafic motorisé, il a fallu adapter la route à ces trois significations : le concept de voie publique et de ses usages a dû être négocié entre les automobilistes et les utilisateurs précédents de la voie publique, la formulation en couches (de fondation et de remplissage) et le type de matériaux employés ont dû être repensés en fonction du besoin de nouveaux revêtements plus durs et plus lisses pour l'automobile et sa rupture dans le paysage a dû s'adapter aux exigences des nouvelles vitesses permises par les véhicules et de nouveaux tracés ont dû être aussi repensés, c'est-à-dire leurs caractéristiques techniques et leurs géométries, les croisements avec d'autres routes ou avec des voies ferrées, la construction de contournements des localités, la création de nouvelles signalisations qui ont matérialisé la régulation de la circulation. La technologie de construction de routes a commencé à inclure notamment la construction de revêtements, la distribution des réseaux, l'alignement des routes par rapport au paysage, la capacité des routes, la mécanique des sols (pour la question des couches de fondation du lit des routes) et le financement des projets de routes¹²³. Toute une nouvelle technique de tracé a dû être inventée non seulement pour élargir les routes mais aussi pour définir des pentes maximum, des courbes sûres pour les vitesses de plus en plus élevées avec des rayons plus grands, des surlargeurs et des surélévations¹²⁴. Au XVIIIe siècle, l'introduction du projet technique par les ingénieurs français des Ponts et Chaussées a eu comme conséquence la création de routes comme ruptures dans le paysage, avec leur tracé basé sur la « ligne droite » et ayant tendance à ne pas accompagner les accidents du terrain par des constructions d'ouvrages d'art et de terre-pleins (comblés ou creusés)¹²⁵. Avec le trafic motorisé et la vitesse que celui-ci a apportée, cette rupture s'est aggravée, accompagnée aussi par la mécanisation des travaux publics, renforçant la séparation entre route et paysage, assumant la cassure d'une

¹²² Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 205.

¹²³ Gijs Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete", *History & Technology*, 20, no. 1 (2004): 90.

¹²⁴ Antoine Picon, "L'Histoire de la route et ses enseignements - vers un nouveau contrat politique et social? " (comunicação apresentada em Dossier du Think Tank de l'Union Routière de France), 11.

¹²⁵ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 42, 79, 193.

harmonie prétendue entre technologie et nature. Les terre-pleins et les fossés ont commencé à être de plus en plus importants comme le montrent les profils longitudinaux des projets de routes, éléments obligatoires de ces projets au Portugal au moins depuis 1860¹²⁶.

Les nouveaux usagers de la route, apportant de nouvelles vitesses, les vélocipédistes d'abord et les automobilistes ensuite, se sont organisés en associations intéressées par son amélioration. Ce lobby de la route, n'ayant pas de cohésion, ne développait pas toujours des actions coordonnées. Les cyclistes ont précédé les automobilistes¹²⁷. L'Union Vélocipédique Portugaise (*União Velocipédica Portuguesa*), créée à partir de l'union d'autres associations de cyclistes en 1889 et précédant la Fédération Portugaise de Cyclisme (*Federação Portuguesa de Ciclismo*)¹²⁸, a eu quelques initiatives dans ce sens notamment avec la publication de cartes ou avec la pose de plaques indicatrices sur les routes¹²⁹. L'ACP s'est souvent associé aux distributeurs d'essence, comme la *Vacuum Oil Company*, pour le marquage des routes par exemple aux passages à niveau¹³⁰ ou par la publication de cartes.

Dans une phase initiale, l'automobile, étant un objet fragile qui ne fonctionne que dans un système socio-technique construit en fonction de sa circulation, a dû recourir à d'autres véhicules pour supplanter ses limitations. Ainsi, pour la traversée de certains obstacles naturels comme les fleuves qui n'avaient pas encore de ponts routiers, elles devaient être transportées par bateaux et pour le long cours, à cause du mauvais état ou de l'inexistence de routes, elles avaient recours aux trains. Dans ce domaine, l'ACP, comme d'autres clubs automobiles et de tourisme européens¹³¹, a négocié avec des compagnies de navigation et de chemins de fer des rabais et d'autres conditions pour le transport des automobiles de ses membres. Ainsi, au moins à partir de 1908, l'ACP a essayé d'établir un

¹²⁶ "Portaria de 24 de Abril de 1860, mandando observar o programma que a acompanha sobre elaboração de projectos de construção de estradas, Diário de Lisboa nº 98, de 30/4/1860, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1860* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1861).

¹²⁷ Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, 108, 109, ———, "How the Motor Car Conquered the Road", in *Cultures of control*, ed. Miriam R. Levin (Amsterdam: Harwood Academic Publishers, 2000), 117, 118. ———, "Normes de comportement et contrôle de l'espace: le Touring Club de Belgique avant 1914", *Le Mouvement social*, 178 (1997): 73-76. Voir aussi McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 56.

¹²⁸ *UVP-FPC, 100 anos*, (Lisboa Federação Portuguesa de Ciclismo, 1999), 36-41.

¹²⁹ Henrique Loureiro e Pires Marinho, "Carta de Portugal contendo as estradas de Macadam e caminhos-de-ferro: publicada para comemorar o 6º aniversário da fundação da União Velocipédica Portuguesa", (Lisboa: União Velocipédica Portuguesa, 1905), "Notas várias", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 3 (1907).

¹³⁰ "Acta nº 382, 23/2/1922", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III.

¹³¹ Christoph Maria Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914", *Relations internationales*, 95 (1998): 304.

accord avec la *Parceria de Vapores Lisbonenses*¹³², entreprise qui dominait le transport fluvial entre Cacilhas et Lisbonne depuis la deuxième moitié du XIXe siècle, afin d'obtenir des rabais pour le transport d'automobiles pour cette traversée¹³³. Dans les années trente du XXe siècle, les membres de l'ACP jouissant d'une réduction de dix pour cent¹³⁴, cette entreprise a inauguré une ligne de *ferry-boats* pour le transport de véhicules et de passagers à Cais do Sodré¹³⁵. Le transport par *ferry-boat* pour cette traversée est restée très importante mais se montrant nettement insuffisante face à l'augmentation du trafic, jusqu'à l'ouverture d'une voie continue avec l'inauguration du pont Salazar en 1966. Avec les chemins de fer, l'ACP a aussi essayé de négocier la création de wagons spéciaux pour les automobiles de ses membres, ce qu'il n'a pas réussi, mais est parvenu à négocier un rabais pour leur transport¹³⁶. Les chemins de fer assumaient ici un rôle important parce qu'ils garantissaient le transport sur une longue distance à une époque où les routes et les véhicules automobiles ne le conseillaient pas¹³⁷. Par exemple, en 1913, la SPP avait recours au train pour déplacer un groupe de journalistes anglais lors d'une visite des principales villes du pays, n'ayant recours aux automobiles que dans les localités¹³⁸. Pendant les années vingt et trente, il est fréquent, dans les actes de la direction de l'ACP, de faire référence aux négociations avec les entreprises de chemins de fer pour une réduction dans le transport de véhicules automobiles comme parfois associé au « problème des routes ».

Le rôle officiel de l'ACP à propos des routes est aussi à souligner : en plus d'avoir été nommé, dans le règlement de circulation de 1911, comme l'entité qui informait mensuellement les autorités responsables sur les routes en mauvais état, selon des informations fournies par ses délégués régionaux et par les conducteurs des services publics¹³⁹, il donnait son appui à des commissions municipales lors d'expositions de requêtes au Ministère de l'Economie¹⁴⁰. Il appliquait, comme c'était

¹³² Jorge de Sousa Rodrigues, "Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX", *Análise Social*, 35, no. 156 (2000): 549, 578, 579.

¹³³ Real Automovel Club de Portugal, *Relatório. Gerências de 1908-1909*, (Lisboa: Minerva do Comércio, 1910), 4, 5.

¹³⁴ "Arredores de Lisboa (Sul do Tejo). A parceria dos Vapores Lisbonenses concede aos sócios do ACP...", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1939). Automovel Club de Portugal, *Relatório, contas e parecer da comissão revisora de contas do exercício de 1940*, (Lisboa: 1943), 4.

¹³⁵ "O novo "ferry-boat" da parceria dos vapores lisboenses", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 19 (1932).

¹³⁶ Real Automovel Club de Portugal, *Relatório. Gerências de 1908-1909*, 3, 4.

¹³⁷ Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 145.

¹³⁸ "A visita dos jornalistas ingleses", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 2, 3 (1913).

¹³⁹ "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", *Diário do Governo* n° 144, de 23/6/1911, Ministério do Fomento, 2648.

¹⁴⁰ "Acta n° 102, 19/7/1916", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.

légalement prévu, le solde des commissions techniques d'automobiles au marquage des routes, selon la Convention Internationale de 1909¹⁴¹. L'ACP a aussi pris des initiatives afin de réduire le risque sur certaines routes avec la pose de filet de fil de fer dans les tournants dangereux sur la « route touristique de Colares à Cascais », ouvrage autorisé par la JAE¹⁴² et qui, plus tard, serait appliqué à d'autres routes du pays¹⁴³.

Un deuxième groupe qui peut être aussi considéré comme un *lobby* de la route est l'administration routière et ses ingénieurs. Ce groupe se retrouve autant au niveau national, dans les organes d'administration routière nouvellement créés, qu'au niveau international, dans les congrès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR), organe spécialement créé pour faire face au nouveau problème des routes et à leur adaptation au trafic motorisé.

L'apparition de nouveaux véhicules rendait nécessaire l'élargissement et le revêtement des routes, notamment pour résoudre le problème de la poussière qui était soulevée par les véhicules qui atteignaient des vitesses jamais vues jusque là sur la voirie ordinaire, et la pose d'un pavement plus dur pour résister au nouveau tonnage¹⁴⁴. Le problème du revêtement a commencé à se poser avec la question de l'inadaptation du macadam, une technique développée au début du XIXe siècle¹⁴⁵, aux automobiles, surtout à cause du fait qu'il n'avait pas de soubassement. Le macadam, technique qui impliquait la pose de trois couches de cailloux, de plus en plus petits, avec un mortier pour les interstices, compactées avec un pilon¹⁴⁶ ou un cylindre, présentait quelques avantages face au pavement pour les chaussées des routes de moindre circulation, étant moins bruyant et moins glissant pour les chevaux et permettant un déplacement plus doux¹⁴⁷. Mais il avait comme inconvénient la formation de nuages de poussière aux périodes sèches (si la route n'était pas arrosée) et de boue en hiver ainsi qu'une plus grande exigence dans l'entretien car sa dégradation était plus

¹⁴¹ "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911), 2647.

¹⁴² "Acta nº 763, 20/3/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V.

¹⁴³ Mário de Gusmão Madeira, "A segurança: problema fundamental da circulação" (comunicação apresentada em I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 27 a 29 de Abril de 1935), 11.

¹⁴⁴ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 336.

¹⁴⁵ Les routes en macadam ont été développées par l'anglais John Loudon MacAdam vers 1820. Cette technique a été précédée par les travaux du français Pierre-Marie Jérôme Trésaguet (1775) et comme suite ceux de l'anglais Thomas Telford. Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 77.

¹⁴⁶ Maré, "História das infra-estruturas rodoviárias", 11.

¹⁴⁷ Geoff Timmins, "Paving the way: Advances in road-building techniques in Lancashire, 1770-1870", *The Journal of Transport History*, 26, no. 1 (2005): 34.

rapide¹⁴⁸. Si malgré tout le macadam a servi pendant le XIXe siècle sur des routes au trafic peu intense pour une circulation de véhicules à traction animale, les cavaliers et même les cyclistes, pour un véhicule comme l'automobile, qui pesait en moyenne trois fois plus que les autres, il se détériorait beaucoup plus vite et la poussière était beaucoup plus sérieuse, devenant même un problème de santé publique¹⁴⁹. Le macadam a commencé à être utilisé au Portugal au milieu du XIXe siècle¹⁵⁰.

Le premier Congrès International des Routes a eu lieu en octobre 1908 à Paris à l'initiative du ministre des Travaux Publics français pour aborder les problèmes associés à l'utilisation des routes par les véhicules motorisés, parmi lesquels apparaissait nettement celui de l'inadaptation des routes en macadam, en particulier la déformation du pavement et le problème de la poussière¹⁵¹. Cette seule dernière question a représenté environ un cinquième des rapports présentés au congrès¹⁵². 28 pays étaient représentés, parmi lesquels le Portugal¹⁵³. Devant l'évidence que le développement de l'automobilisme allait exiger de nouvelles adaptations des routes, il a été décidé la nécessité d'établir des congrès permanents pour en discuter¹⁵⁴. À cette fin, est créé en avril 1909 l'AIPCR, qui prévoit dans ses statuts que le congrès comportera deux sections, l'une dédiée à la construction et à l'entretien des routes et l'autre dédiée à la circulation et à l'exploitation, qui se sont, lors des congrès suivants, à nouveau divisées¹⁵⁵. À partir du Congrès de Séville de 1923, il a été décidé de nommer un comité de rédaction pour fixer les conclusions pour chaque question¹⁵⁶. Une des solutions trouvée pour le problème de la poussière a été l'usage du goudron, dérivé de la houille, qui non seulement résolvait ce problème comme était un renforcement important, au début avec la méthode de la « pénétration » (goudron chauffé et fondu qui pénétrait dans les interstices entre les cailloux) et ensuite avec le processus de « mélange » (ces cailloux étaient recouverts à l'avance d'une couche de goudron, avant leur application sur les routes)¹⁵⁷. Au troisième Congrès International des Routes qui a

¹⁴⁸ Ibid.

¹⁴⁹ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 206.

¹⁵⁰ Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 207-216. Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 64.

¹⁵¹ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 204.

¹⁵² Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 78.

¹⁵³ E. Naud, "Soixante ans de l'AIPCR", in *AIPCR-PIARC, 1909-1969* (Paris: Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, 1971), 16.

¹⁵⁴ Ibid., 16, 28.

¹⁵⁵ Denis Glasson, "Après le XVIIIème congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route", *Pour mémoire*, 3 (2007): 8-10, Naud, "Soixante ans de l'AIPCR", 16, 17.

¹⁵⁶ ———, "Soixante ans de l'AIPCR", 18.

¹⁵⁷ Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 78, 79.

eu lieu à Londres en 1913, les ingénieurs anglais ont proposé la solution du « tarmacadam » qui était caractérisé par l'usage de scories produites dans les hauts-fourneaux pour la fonte des métaux au lieu des cailloux¹⁵⁸. En 1911 déjà, dans les conclusions à la question à propos de « Routes - Circulation d'automobiles – Lutte contre la poussière » du IV Congrès de Tourisme Franco-Hispano-Portugais, réalisé à Lisbonne, on suggérait l'application de cette technique et aussi le goudronnage du macadam :

Des processus employés ou avec l'expérience contre la poussière des routes, le Congrès accepte le « goudronnage à chaud » inadmissible cependant pour les pentes qui dépassent 0,03 par mètre et pour les climats très chauds, la chaussée devenant ainsi glissante et dangereuse. – Utilité d'expérimenter le processus anglais de « tarmacadam »¹⁵⁹.

Avec l'augmentation du trafic et du tonnage des véhicules motorisés, les solutions techniques pour les revêtements, développées par l'industrie chimique, ont augmenté de plus en plus l'usage de bitumeux (asphalte) ou de béton de ciment, revêtements plus chers que les précédents : dans le premier cas, il suffisait de remplacer le goudron mélangé au macadam par de l'asphalte, un matériau à base d'hydrocarbures dérivés du pétrole, dans le second, le matériau agglutinant était le ciment¹⁶⁰. Il a fallu aussi revoir la fondation de base pour éviter les infiltrations d'eau et préserver la route de l'érosion superficielle¹⁶¹. Avec ces nouveaux revêtements, ceux-ci ont commencé à être divisés en « ouverts » (macadam, pavés cubiques, etc) et « fermés » (goudron, asphalte, ciment), c'est-à-dire, s'ils étaient perméables¹⁶² ou non. Les fermés se divisaient à leur tour entre flexibles (asphalte) et rigides (béton de ciment). Dans les années vingt et trente, le béton de ciment était surtout utilisé aux Etats-Unis, pays où les véhicules à traction animale ont été rapidement remplacés par les automobiles équipées de pneumatiques, et en Europe, dans la construction par exemple des premières routes à usage exclusif pour les automobiles, c'est-à-dire les autoroutes construites par le régime fasciste en Italie et nazi en Allemagne¹⁶³. Il a aussi été utilisé pour les huit premiers kilomètres d'autoroute au Portugal (et pendant presque vingt ans, les seuls) dans les années quarante avec le revêtement du

¹⁵⁸ Ibid., 79.

¹⁵⁹ "Circulação de automóveis. A poeira das estradas", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 7 (1911): 68.

¹⁶⁰ ———, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 80. Voir aussi Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 97-99.

¹⁶¹ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 207.

¹⁶² Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 79.

¹⁶³ Ibid., 81, 82.

tronçon d'autoroute Lisbonne-Stade National¹⁶⁴. En Europe, l'asphalte est rapidement devenu dominant parce qu'au début, on privilégiait le travail de réparation des routes (et non la construction de nouvelles) et l'asphalte était le matériau le plus indiqué pour améliorer les routes préexistantes (qui fonctionnaient alors comme couche de soubassement)¹⁶⁵. Pour les rues urbaines aussi, l'asphalte et le béton de ciment ont commencé à être utilisés. Dans les principales villes des EUA, la typologie du revêtement urbain a changé entre la fin du XIXe siècle et le milieu des années vingt du XXe siècle, par le revêtement de la plupart des rues avec de l'asphalte et du béton (en plus des rues dans les centres des villes qui continuaient à adopter les pavés ou les galets)¹⁶⁶. À Lisbonne, au milieu des années vingt, le revêtement dominant était le basalte et le macadam¹⁶⁷, mais s'est ouvert la discussion sur la nécessité d'adopter un « système de revêtement moderne », notamment les « revêtements continus » avec de l'asphalte ou du béton, dans les zones centrales de la ville autour de la place D. Pedro IV (Rossio) et pour les « artères » principales comme les Avenida da Liberdade, Fontes Pereira de Melo et República¹⁶⁸. Avec les travaux commencé en mai 1925, réalisés par les entreprises qui avaient gagné les concours pour chaque tronçon, différentes techniques de revêtement ont été utilisées : blocs d'asphalte pour certaines rues de la *Baixa* lisbonnais (Rua 1° de Dezembro, Ouro et Augusta), tarmacadam pour l'Avenida da Liberdade, asphalte et soubassement de béton pour l'Avenida Fontes Pereira de Melo et macadam avec goudron (superficiel) pour l'Avenida da República¹⁶⁹.

Au plan international, le rôle de l'AIPCR s'est affirmé dans l'établissement d'une plateforme de production et d'échange de connaissance sur les techniques routières. Les actes des congrès de l'AIPCR montrent l'évolution des préoccupations des techniciens pour les problèmes techniques

¹⁶⁴ Même si les premières expériences d'utilisation du béton de ciment dans le pays devraient dater de 1927. Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 102.

¹⁶⁵ Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 82-85, Eduardo Faria, "O problema dos pavimentos: estradas e ruas ", (Lisboa: Amadeu e Costa, Lda., 1941), 13-16.

¹⁶⁶ Clay McShane a attribué ce changement à l'introduction de l'automobile et aux améliorations apportées par l'industrie chimique à l'asphalte et au béton de ciment, mais il considère que ces facteurs ne sont venus que renforcer une tendance qui était déjà en cours : ce changement reflète, selon cet auteur, des raisons sociales, culturelles et politiques, notamment le changement dans la préférence des maisons concentrées sur une rue pour les maisons de banlieue plus isolées. Ce changement a influencé aussi le choix d'un nouveau revêtement des rues parce qu'il a altéré les perceptions des usages des rues urbaines et a provoqué des changements dans les administrations municipales. Clay McShane, "Transforming the Use of Urban Space: A Look at the Revolution in Street Pavements, 1880-1924", *Journal of Urban History*, 5, no. 3 (1979).

¹⁶⁷ Raúl Caldeira, *Melhoramentos citadinos: a pavimentação*, (Lisboa: Imprensa Municipal, 1925), 9.

¹⁶⁸ Ibid.

¹⁶⁹ Ibid., 12-14.

d'abord, pour les revêtements¹⁷⁰, la mécanisation des travaux ou pour le contrôle du travail mais aussi pour d'autres problèmes comme le financement, la régulation de la circulation, la signalisation routière ou l'urbanisme¹⁷¹. Les congrès étaient présidés par le directeur ou le président de l'organe étatique d'administration routière du pays amphitryon et presque tous ont commencé par être accompagnés d'une exposition de matériel routier¹⁷². Dans les trois premiers congrès (Paris, 1908 ; Bruxelles, 1910 ; Londres, 1913), les questions dominantes étaient en relation avec les deux sections prévues dans les statuts : construction et entretien des routes (en particulier, la résolution du problème de la poussière sur les routes) d'un côté, et celles en rapport à la circulation et à l'exploitation (signalisation, régulation de la circulation des utilisateurs des voies publiques) de l'autre¹⁷³. Les congrès de la période entre les deux guerres mondiales (Séville, 1923 ; Milan, 1926 ; Washington, 1930 ; Munich, 1934 ; La Haie, 1938) ont été marqués par la discussion sur les « routes spéciales réservées aux automobilistes » et à leur financement, questions spécialement présentes aux congrès de Milan, de Munich et de La Haie. Ils ont aussi été utilisés par les régimes fasciste et nazi pour faire leur promotion avec leurs projets de construction d'autoroutes¹⁷⁴ mais aussi par le gouvernement hollandais qui était alors en train de construire son réseau d'autoroutes¹⁷⁵. Il faut souligner que le Congrès de Milan a été clos par le président du Conseil des Ministres italien, Mussolini, et que le Congrès de Munich a été présidé par l'inspecteur général des routes allemand et responsable du programme des « autobahnen » nazi, Fritz Todt, et où une motion a été approuvée qui affirmait l'AIPCR comme organisme le plus capable de promouvoir la construction d'autoroutes¹⁷⁶. Le Congrès de Washington, réalisé quelques mois après le *crash* boursier, a consacré une des façons de combattre le chômage provoqué par la crise mondiale conséquente le recours aux grands travaux publics de routes¹⁷⁷. Dans les congrès des années trente, la régulation de la circulation s'est révélée être extrêmement urgente, tout particulièrement pour faire face aux questions de sécurité routière débattues au Congrès de La Haie. L'étude des problèmes associés au sous-sol des routes a été approfondie et, pour la première fois, deux comités techniques ont été constitués. Un pour l'étude du glissant des revêtements et l'autre pour l'unification des

¹⁷⁰ W. Johnson, "The development of construction of flexible and rigid pavements", in *AIPCR-PIARC, 1909-1969* (Paris: Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, 1971).

¹⁷¹ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 204.

¹⁷² Naud, "Soixante ans de l'AIPCR".

¹⁷³ Jean-François Corté, "Un siècle de congrès mondiaux de la route", *Routes-Roads*, 336/337 (2008): 30.

¹⁷⁴ *Ibid.*, 32, 34.

¹⁷⁵ Avelino Joaquim Monteiro Andrade, "VIII Congresso internacional da Estrada", *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, 3, no. 36 (1939).

¹⁷⁶ Naud, "Soixante ans de l'AIPCR", 18, 19.

¹⁷⁷ Corté, "Un siècle de congrès mondiaux de la route": 32, 34.

méthodes d'essai des matériaux routiers¹⁷⁸. Après quelques difficultés de reconstitution de l'AIPCR à la suite de la I^{ère} Guerre Mondiale, le Congrès de Lisbonne a eu lieu en 1951, année où le bulletin de l'association a recommencé à être publié¹⁷⁹. Comme c'était l'habitude, ce congrès a été présidé par le président de l'organe étatique d'administration routière du pays qui reçoit, dans ce cas, celui de la JAE, le général Luís da Costa de Sousa Macedo, qui était aussi le président de la commission organisatrice¹⁸⁰. Tout comme lors du premier congrès après la I^{ère} Guerre Mondiale, avec le choix de Séville (1923), le choix est tombé à nouveau sur un pays qui était resté neutre pendant la guerre et les débats se sont centrés sur des questions techniques, en particulier celles touchant les rapports présentés par les comités techniques créés au Congrès de La Haie en 1938¹⁸¹. À ce congrès ont été abordées des questions économiques et financières comme la rentabilité des travaux routiers et un relevé des développements récents a été fait en ce qui concerne les techniques de construction routière¹⁸². Il faut aussi noter la prolifération de la constitution de comités techniques de l'AIPCR qui ont commencé à avoir une activité permanente entre les congrès et qui ont produit des documents comme des recommandations et des états de l'art sur la circulation internationale¹⁸³, comme réponse à la nouvelle concurrence créée avec l'apparition de la Fédération Routière Internationale (*International Road Federation*, IRF) en 1948¹⁸⁴, siégeant aux Etats-Unis. Les congrès de AIPCR ont maintenu leur périodicité de quatre ans¹⁸⁵.

L'ingénierie routière s'est développée pendant le XX^e siècle à partir d'un abordage statique et localisé, basé sur la capacité des matériaux de construction de la route à supporter le poids des véhicules pour, notamment après la I^{ère} Guerre Mondiale, passer à un abordage professionnel, technique et de gestion, inspirée par l'influente « ingénierie du trafic » des Etats-Unis¹⁸⁶. Cette nouvelle spécialité s'est développée dans le domaine urbain avec la régulation de la circulation

¹⁷⁸ Glasson, "Après le XVIII^e congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route": 14, Naud, "Soixante ans de l'AIPCR", 19.

¹⁷⁹ Glasson, "Après le XVIII^e congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route": 15.

¹⁸⁰ "Decreto-lei n^o 37859", *Diário do Governo* n^o 119, I^a Série, de 23/6/1950, Ministério do Comércio e Comunicações.

¹⁸¹ ———, "Après le XVIII^e congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route": 15, Naud, "Soixante ans de l'AIPCR", 21, 22.

¹⁸² Corté, "Un siècle de congrès mondiaux de la route": 34, Glasson, "Après le XVIII^e congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route": 15.

¹⁸³ Naud, "Soixante ans de l'AIPCR", 25.

¹⁸⁴ Glasson, "Après le XVIII^e congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route": 15, 16.

¹⁸⁵ Corté, "Un siècle de congrès mondiaux de la route", Glasson, "Après le XVIII^e congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route", Naud, "Soixante ans de l'AIPCR".

¹⁸⁶ Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 90.

étudiée par les ingénieurs municipaux américains¹⁸⁷, et a été influencée par la primauté de la circulation et qui reste un mouvement efficace et économique¹⁸⁸. Les années vingt et trente ont assisté au développement d'un abordage « scientifique » des problèmes routiers basée sur la collaboration entre des institutions de recherche routière aux Etats-Unis¹⁸⁹, notamment dans deux domaines. D'abord, l'étude des sous-sols avec la réalisation d'essais, l'établissement de standards de matériaux et de normes techniques pour les essais et de spécifications pour la construction. Ensuite, la réalisation d'études de trafic et l'établissement des caractéristiques techniques des routes en fonction de la vitesse des véhicules et des niveaux de trafic.

Les principes de l'ingénierie du trafic américain ont été utilisés dans l'uniformisation des critères pour le troisième recensement du trafic réalisé par la JAE et publié en 1955 et dans l'élaboration du réseau européen des Grandes Routes du Trafic International¹⁹⁰. Le réseau européen de routes, les « E-road », approuvé à Genève en 1950 auquel le Portugal a adhéré en 1953¹⁹¹, et l'uniformisation des critères du recensement ont été le fruit du travail du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE), où la JAE était représentée par un fonctionnaire supérieur¹⁹². L'ingénierie du trafic a influencé l'ingénierie routière portugaise et a commencé à faire partie de la formation de certains ingénieurs, surtout après la IIe Guerre Mondiale¹⁹³.

Dans la partie II, *Les Routes au Portugal à l'ère de la motorisation*, les infrastructures du système socio-technique de l'automobilité ont été abordées de quatre façons : (i) la perception et la réalité de l'état des routes dans les premières décennies de l'automobilisme et les tentatives de résolution de ce qui a été identifié comme le « problème des routes » dans l'adaptation aux nouveaux

¹⁸⁷ McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 200, 201.

¹⁸⁸ Jeremy Packer, "Disciplining Mobility: Governing and Safety", in *Foucault, Cultural Studies, and Governmentality*, ed. Jack Z. Bratich, Jeremy Packer e Cameron McCarthy (Albany, NY: State University of New York Press, 2003), 145.

¹⁸⁹ Bruce Edsall Seely, *Building the American Highway System: Engineers As Policy Makers*, (Temple University Press, 1987), 100 et suivantes.

¹⁹⁰ Pär Blomkvist, "Roads for Flow - roads for Peace: Lobbying for a European Highway System ", in *Networking Europe: transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*, ed. Erik Van der Vleuten e Arne Kaijser (Sagamore Beach: Science History Publications, 2006).

¹⁹¹ "Decreto-lei nº 39451", *Diário do Governo* nº 261, 1ª Série, de 24/11/1953, Ministério dos Negócios Estrangeiros. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 193, 197, 201.

¹⁹² Junta Autónoma de Estradas, *Estatística do trânsito nas estradas nacionais de Portugal*, (Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1955), 3, 4.

¹⁹³ Eugénio Leite Morais, *Alguns aspectos da engenharia da circulação*, vol. XIX, Publicações Técnicas do Ministério das Obras Públicas (Junta Autónoma de Estradas, 1956).

véhicules ; (ii) le rôle de la JAE dans la solution de la politique des routes pendant la Dictature Militaire et la dictature de l'*Estado Novo*, autant dans l'organisation et l'encadrement des ingénieurs routiers que dans la façon comme il a intégré le discours du régime ; (iii) la réalité matérielle des routes dans les années trente et quarante et le processus d'adaptation de leurs caractéristiques techniques aux automobiles qui, en termes conceptuels, a culminé avec le plan routier de 1945 ; (iv) finalement, l'étude de cas de deux routes des Commémorations des Centenaires qui ont servi d'ouvrages iconiques et modernes du régime et de travail de référence pour les ingénieurs routiers portugais.

Avec cet alignement, j'ai essayé de montrer les relations croisées entre les discours et les réalités matérielles des routes dans leur processus d'adaptation à une forme de transport émergente, celles-ci étant aussi appropriées comme des symboles de modernité par les discours politique et technique. J'ai voulu ainsi montrer comment le discours politique de l'*Estado Novo* a utilisé une lecture biaisée de la réalité, connotée par des jugements de valeur à propos de l'œuvre réalisée par chaque régime (1ère République, Dictature Militaire et *Estado Novo*) et comment est-ce que ce discours politique a absorbé les discours techniques, supposément neutres sur le plan idéologique, comme les rapports pluriannuels de la JAE ou les rapports et expositions commémoratives du MOPC. J'ai également souhaité identifier la réalité des routes, le processus matériel et cognitif d'adaptation de leurs caractéristiques techniques et de leurs revêtements aux nouveaux véhicules motorisés et à leurs exigences (notamment quant à leur vitesse), l'appropriation de ces connaissances (et des standards internationaux) de la part des ingénieurs routiers portugais, la forme asymétrique et expérimentale de leurs réalisations et la difficulté à concrétiser et conceptualiser le réseau routier comme un maillage recouvrant le territoire.

Les ingénieurs routiers n'ont pas été explicitement au service d'un agenda politique de l'*Estado Novo* même si leur travail était utilisé par le discours du régime, mais la possibilité de travailler dans un organe étatique avec une certaine autonomie dédié aux routes leur a permis de s'organiser et de former une nouvelle spécialisation à l'intérieur de l'ingénierie civile.

Les travaux routiers servaient autant un discours sur le développement économique (surtout pour la promotion du marché intérieur) qu'à un discours politique sur l'œuvre réalisée et le côté moderne du régime (basé sur le secteur routier) tout en contribuant au développement à l'affirmation de la spécialisation de l'ingénierie routière.

Le caractère exceptionnel de la planification et de la construction de la route côtière Lisbonne-Cascais et du tronçon d'autoroute Lisbonne-Stade National a servi non seulement une culture d'usage élitiste de l'automobile comme aussi au développement de l'ingénierie routière portugaise qui a pu expérimenter de nouveaux procédés de construction, des caractéristiques techniques, des ressources financières et administratives et des revêtements nouveaux pour construire des routes modernes avec de nouveaux standard et de nouvelles préoccupations (notamment liées au tourisme automobile).

CONCLUSION

Dans ce travail, j'ai analysé la construction et l'institutionnalisation du système socio-technique qui a permis la mobilité automobile par l'étude de deux de ses aspects qui sont complémentaires : la régulation de la circulation des automobiles et l'adaptation des routes aux nouveaux véhicules motorisés. Ces deux aspects sont les deux faces d'une même médaille dont l'analyse permet une meilleure lecture de la construction de ce système en mettant en lumière une interprétation plus complète de certains de ses éléments.

Penser le concept de réseau comme un tissu qui recouvre le territoire dans le système de l'automobile est présent dans cette période dans le débat de la coordination des transports terrestres (entre les intérêts liés aux chemins de fer et au camionnage et qui a eu de fortes implications dans la régulation de la circulation et dans les formes d'exploitation des transports commerciaux routiers), et dans la pensée sur les plans routiers (et de l'intégration des différentes catégories de routes entre elles, notamment nationales et municipales) et leur articulation avec les plans ferroviaires. En termes de matérialité et de classification des routes, nous retrouvons l'importance de l'articulation des réseaux routier et ferroviaire sur les circuits de routes qui desservaient les gares de chemin de fer prévus dans les plans routiers (et dans leur exécution) mais aussi le conflit dans les croisements de niveau entre les routes et les voies ferrées (les passages à niveau). Dans cette période, on assiste aussi, dans le débat de coordination et dans le plan routier de 1945 (et dans ceux qui les ont précédés) à une discussion sur quelles sont les relations de subordination, de complémentarité ou de concurrence entre la route et la voie ferrée et quelles sont les fonctions que chaque moyen de transport pourrait ou devrait assumer. La question du long cours, présente dans le débat de la coordination, qui le considérait initialement comme une prérogative des chemins de fer, apparaît dans le plan routier de 1945 associée à la route alors que ce plan définit pour la première fois les concepts de réseau fondamental et d'itinéraires principaux et le besoin d'établir des liaisons faciles et rapides entre les centres les plus importants. Le critère pour l'établissement de grands itinéraires a changé la façon de planifier les routes parce qu'ils ne devaient plus seulement servir le plus grand nombre de localités possibles mais parce qu'ils devaient être des liaisons plus directes, dont les caractéristiques techniques puissent permettre des vitesses homogènes, affirmant ainsi la primauté de la circulation sur les voies « ordinaires ». Paradoxalement et malgré le plan routier retenu dans la création d'un

réseau fondamental et dans une meilleure distribution territoriale des routes, la construction de routes en fonction du trafic existant a aussi servi à renforcer les asymétries régionales.

La vitesse est un autre élément du système de l'automobilité qui traverse la question de la régulation de la circulation et la planification et la construction des routes. L'ACP a identifié, depuis la première décennie du XXe siècle, une des façons de défendre les intérêts des automobilistes avec la discussion autour des limites légales de vitesse et des pénalités par rapport à leur non-application. Le plan routier de 1945, sans perdre sa qualité d'instrument de politique routière (avec le Statut des Routes Nationales (*Estatuto des Estradas Nacionais*) de 1949) plus complet (il a intégré un plan pour les routes nationales pour le Portugal continental – qui contient une pensée sur le territoire –, avec une nouvelle classification de routes et des définitions de leurs caractéristiques techniques) est également le premier texte juridique qui prétend répondre aux exigences des nouveaux véhicules motorisés et en particulier à leur vitesse, variable qui devient la base de calcul des caractéristiques techniques pour le tracé des routes. On a pu vérifier cependant que la compréhension de l'usage de la vitesse des automobiles était la cible d'interprétations différentes qui vont intégrer des discours techniques, normatifs et moralistes. Pourtant en 1945, les ingénieurs de la JAE « ont inscrit » comme vitesse maximum sur les routes nationales les 80 km/h (valeur pour les routes de première classe qui montait jusqu'à 100 km/h pour les itinéraires principaux) pour le calcul de leurs caractéristiques techniques alors que l'ACP et certains de ses membres proches du pouvoir politique et législatif défendaient le maintien de la mesure créée par le code de la route de 1928 selon laquelle les véhicules légers n'avaient pas de limite légale de vitesse en dehors des localités. Mais les « inscriptions » prévues par les ingénieurs de la JAE sur le tracé de la route n'étaient pas toujours respectées par les automobilistes qui avaient confiance en leur capacité d'autocontrôle et dans les mesures et discours disciplinaires sur les autres usagers de la route. Il y avait une discordance entre le discours technique des ingénieurs qui se basaient sur la matérialité des routes et un discours moraliste des automobilistes qui associaient l'usage de l'automobile à leur liberté et au pouvoir par rapport aux autres usagers de la route (et avec les conducteurs salariés) en défendant qu'il suffisait qu'ils se considèrent comme maître de leurs véhicules (ignorant des facteurs matériels liés aux routes et aux véhicules qui pouvaient interférer dans leur capacité pour stopper en sécurité la voiture si nécessaire) et en ayant la capacité financière pour indemniser en cas d'accident (en l'absence d'obligation d'assurance et au cas où leur responsabilité était prouvée, ce qui était rare).

La création d'une culture de tourisme automobile à caractère élitiste a été un élément transversal qui était lié à la construction de représentations et de pratiques, de routes avec des caractéristiques spécifiques dont la circulation avait aussi une réglementation exceptionnelle, comme c'était le cas des deux cas étudiés : la route côtière et le tronçon d'autoroute Lisbonne-Stade National. Le tourisme et le sport étaient deux des fonctions primordiales de l'usage des automobiles. Nous avons vu comment les règlements techniques (règlements de la circulation, codes de la route et autres législations liées à la circulation automobile) et les règlements moraux et sociaux (par des négociations d'usage, de nouveaux rôles d'usagers des rues et des routes) se sont liés dans la création de pratiques et de cultures automobiles. La construction de l'usage de l'automobile a intégré ses fonctions non-utilitaires (c'est-à-dire non liées à l'aspect strict de transport de A vers B) et ses fonctions utilitaires (de transport). Ces fonctions ne se sont pas remplacées mais ont coexisté et se sont superposées, et elles ont joué un rôle dans le succès de la diffusion de l'automobile. L'acceptation d'une culture de violence présente dans la sinistralité routière et dans l'imposition d'un point de vue de l'automobiliste particulier par rapport aux autres usagers des rues et des routes, le plaisir pour la vitesse et pour l'excursion, lié à une culture du loisir, ont fait partie intégrante de la construction de l'usage des automobiles. Nous avons vu que la préoccupation pour l'automobiliste particulier a aussi fait partie des « inscriptions » que les ingénieurs de la JAE ont fait sur les routes des Commémorations des Centenaires en prenant en compte les caractéristiques techniques très supérieures à la réalité des autres routes nationales, qui autorisaient des vitesses supérieures, et à la création d'angle de vision pour le tourisme automobile avec des profils longitudinaux des routes, des constructions de points de vue et de parcs de stationnement près des plages, la préoccupation pour le bon aspect général de ces ouvrages et finalement pour aider la circulation restreinte aux automobiles particulières. La construction d'une culture de tourisme automobile est aussi passée entre autre par la publication de guides et de cartes, par la production d'itinéraires, par l'émission de documents de passage des frontières et d'accords avec les entités internationales comme l'Alliance Internationale du Tourisme et par la construction d'une image de la route qui s'est appuyée autant sur la matérialisation de la régulation de la circulation par la signalisation routière que sur l'image d'ordre et de hiérarchie que la JAE a construit le long des routes nationales. Il faut aussi mentionner une autre fois, deux des principaux acteurs médiateurs de ce système, l'ACP et la JAE, malgré leur collaboration, n'ont pas utilisé les mêmes représentations de la matérialité des routes à des fins touristiques, comme on peut

le voir dans la façon de représentation des cartes : celles de la JAE ont des caractéristiques éminemment techniques et celles de l'ACP ont des informations qualitatives, très souvent subjectives.

La transversalité de cette analyse du système de l'automobilité (de la régulation de la circulation et du réseau des routes) est aussi présente dans deux autres éléments – chez les acteurs et dans la construction et l'appropriation de connaissance. Le système de l'automobilité a été le produit de divers acteurs et intérêts, qui ont été surtout identifiés comme des acteurs nationaux à un niveau micro (des individus) et au niveau macro (institutions et organisations). Avec des abordages et des lectures différents sur le script du système de l'automobilité on trouve un lobby, hétérogène et non organisé, lié aux intérêts de la mobilité automobile dont font partie l'ACP et ses membres, les entreprises distributrice d'essence, les commerçants d'automobiles et la JAE et les ingénieurs routiers. Même si c'était un *lobby* sans industrie automobile, il a eu suffisamment de force, à cause de sa proximité avec le pouvoir politique et législatif, pour qu'une législation plus restreinte par rapport à l'utilisation de l'automobile ne soit pas approuvée (ou que son application soit limitée). Ces acteurs, responsables de la construction des pratiques et de cultures d'usage de l'automobile et de la planification et conception du réseau des routes, ont participé aussi à l'appropriation de la connaissance pour la construction de ce système socio-technique qui a permis qu'un objet fragile comme l'automobile, qui dépend de ce système (régulation de la circulation, construction d'usages, adaptation d'infrastructures, ressources énergétiques), puisse fonctionner. L'appropriation de connaissance a permis l'établissement et l'application de normes, de standards, inscrits dans les règlements, les codes de la route et d'autres législation sur la circulation, signalisation, plans et définition de caractéristiques techniques des routes et instructions pour des normes de construction. Les acteurs nationaux ont participé à des forums internationaux qui ont eu lieu dans une phase initiale lors de rencontres des organisations non gouvernementales et, ensuite, à la Société des Nations et dans ses comités liés aux transports et à la mobilité routière.

Finalement, un dernier élément qui apparaît est l'utilisation de la construction du système socio-technique de mobilité automobile et de ses représentations de la part du *lobby* routier et du régime politique. Du côté des usagers, nous avons la protection d'une culture d'élite, notamment à travers une régulation de la circulation moins restrictive dans l'usage des automobiles particulières et de la promotion du tourisme automobile et avec la prise de mesures qui, tout en le restreignant, n'ont pas empêché une croissance importante du transport routier commercial. Les ingénieurs routiers ont

bénéficié de la création d'un organe autonome d'administration routière qui a eu les moyens pour que leur travail se développe sur le territoire, malgré plusieurs asymétries, en accompagnant l'état actuel des connaissances international et en construisant une nouvelle spécialisation dans l'ingénierie civile liée aux routes. La récupération du système de l'automobilité par l'*Estado Novo*, notamment en ce qui concerne les routes, ne peut pas non plus être négligé, surtout dans le discours politique produit pour l'affirmation de sa capacité réalisatrice et dans la façon comment il a permis d'harmoniser la tradition, le ruralisme et la modernité. Les routes des Commémorations des Centenaires sont un cas paradigmatique de comment un ouvrage est devenu une icône pour le régime et en simultanément a servi à l'ingénierie routière portugaise à son expérimentation de nouvelles techniques, matériaux et méthodes de construction. L'affirmation de JAE comme organe de la politique routière de l'*Estado Novo* lui a permis non seulement de continuer la spécialisation de l'ingénierie routière comme à développer un discours lié à l'ingénierie du trafic qui, si d'un côté elle justifiait les caractéristiques techniques et les revêtements des routes comme étant adaptés au trafic existant, d'un autre côté elle se servait de cette argumentation pour une augmentation des investissements, particulièrement pour les routes à gros trafic, pour les doter de meilleures caractéristiques techniques et accomplir le plan routier. Le Congrès International des Routes de 1951, qui a eu lieu à Lisbonne, reflet de l'image publique de la JAE construite depuis sa création en 1927, a été important pour sa projection intérieure et extérieure à une époque où avaient été approuvés deux des principaux instruments de la politique routière (le plan routier de 1945 et le Statut des Routes Nationales de 1949) et juste après la construction des symboliques routes des Centenaires en donnant une impulsion importante pour la concrétisation de ce discours.

Le système socio-technique de l'automobilité est un territoire de recherche extrêmement riche et n'est donc pas un travail fermé. Dans cette période, il est possible d'approfondir, du côté de la régulation de la circulation, le rôle des services de voirie et d'autres usagers de la route en plus de l'ACP et de ses membres et, du côté des routes, les études les plus détaillées sur les routes municipales, l'usage réel des routes ou d'autres études de cas. Dans la période après 1950, tout reste à faire en ce qui concerne le système de l'automobilité, ce qui est une grande motivation pour la poursuite de son étude. Cette thèse apporte donc sa contribution à la période entre 1920 et 1950 en cherchant à permettre une lecture analytique et critique de la mobilité qui, en partant de sa matérialité, permet de comprendre l'action des différents acteurs qui la construisent et l'utilisent.

INTRODUÇÃO

Objecto da tese

A presente tese estuda o sistema da automobilidade em Portugal num período anterior à motorização em massa, entre os anos vinte e cinquenta do século XX. Inicialmente, a introdução do automóvel levou a uma série de campanhas para a adaptação das ruas e das estradas à nova circulação e, num segundo momento, ao pensamento sobre a criação de infra-estruturas especiais para este tipo de veículos e do repensar a organização urbana e rural em função deste novo modo de transporte. Na Europa, a charneira entre estes dois períodos foi, de uma forma geral, nos anos vinte¹. É neste período que iniciamos esta tese, embora se façam as referências necessárias a um período anterior. Para os países mais desenvolvidos, as décadas de vinte a cinquenta foram um período de transição entre as duas primeiras eras do automóvel, a que correspondem diferentes modelos de consumo, segundo a definição de David Gartman: a era “Bourdieuiana”, caracterizada pelo uso do automóvel por uma elite, sobretudo para actividades de lazer e ostentação; e a era da massificação do consumo e uso do automóvel através do sistema *fordista* de automobilismo, em que se começaram a revelar algumas contradições, nomeadamente ao nível do investimento na diferenciação superficial da estética dos modelos anuais². Nas décadas analisadas, Portugal situava-se na primeira era, apresentando níveis de motorização muito baixos³. Em simultâneo com o prolongar da importância de uma cultura de uso elitista em relação ao automóvel para uso particular, os anos vinte a cinquenta assistiram, também, ao desenvolvimento do transporte rodoviário comercial e à institucionalização do sistema da automobilidade: por um lado, no que diz respeito à regulação da circulação nas estradas são criados serviços estatais para tratarem especificamente da viação automóvel a nível nacional; por outro lado, no que diz respeito às estradas propriamente ditas, e à sua adaptação aos automóveis, são também criados órgãos autónomos para a administração das estradas nacionais (sendo o primeiro a Administração Geral de Estradas e Turismo, em 1920). O critério para definir o período deste estudo prendeu-se, pois, com a tentativa de capturar a institucionalização deste sistema. O estudo começa nos anos vinte, década durante a qual o transporte motorizado rodoviário ganhou significado, nomeadamente em relação ao transporte ferroviário⁴, e na qual foram criados os órgãos estatais autónomos de administração rodoviária com o objectivo de adaptarem as estradas existentes (e construir novas) ao novo tipo de transporte⁵. No início dos anos cinquenta, limite temporal superior deste estudo, a institucionalização do sistema está estabilizada e uma nova fase começa, não apenas devido a novos níveis de motorização, como também devido à influência norte-americana sobre a mobilidade rodoviária europeia, que também foi sentida em Portugal.

Esta tese reflecte sobre como em Portugal, um país originalmente não produtor de veículos automóveis⁶ e tecnologicamente periférico, o estudo da apropriação⁷ do seu uso e da construção do

¹ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 201.

² Gartman, "Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car".

³ Ver texto introdutório à parte I, a seguir.

⁴ Ver capítulo 3.

⁵ Ver parte II.

⁶ Houve algumas tentativas de construção de automóveis em Portugal, nomeadamente na primeira década do século XX, à imagem de outras marcas embrionárias europeias feitas quase artesanalmente e que, algumas

sistema socio-técnico pode ser feito a partir do estabelecimento da regulação do uso e construção das infra-estruturas através das acções de utilizadores, engenheiros, legisladores, clubes automóveis, serviços de viação ou órgãos de administração rodoviária. No período analisado, apesar das taxas de motorização serem baixas, o sistema socio-técnico institucionaliza-se e estabiliza-se, acompanhando e dialogando com a definição de *standards* internacionais e criando estruturas que influenciariam o desenvolvimento deste sistema durante a segunda metade do século XX. Interessou perguntar para que, para quem e como este sistema socio-técnico foi construído. Sendo este período marcado, simultaneamente, por uma cultura de uso elitista por parte dos automobilistas individuais e pelo crescimento do transporte rodoviário comercial, como teriam sido as negociações quer no esforço legislativo da regulação da circulação e na criação de novos órgãos estatais para lidar com a viação, quer na definição de uma política de estradas? Até que ponto este sistema foi construído, neste período, privilegiando precisamente uma cultura de uso elitista do automóvel particular, quer ao nível da regulação da circulação nas estradas (e na negociação dos novos papéis dos seus utilizadores), quer ao nível da prioridade de construção e reparação de estradas? Como é que o Estado Novo lidou com a construção deste sistema socio-técnico, símbolo de modernidade, ao nível do discurso, da gestão dos interesses dos vários actores e das práticas concretas? Finalmente, como é que o conhecimento técnico e o estabelecimento de *standards* foram apropriados e aplicados na construção deste sistema e quais os actores que estiveram envolvidos nesse processo?

Para responder a estas questões esta tese problematiza o sistema da automobilidade na fase da sua institucionalização em Portugal (1920-1950), abordando dois dos seus aspectos: a regulação da circulação nas estradas e a adaptação da rede viária aos novos veículos motorizados. Desta forma, pretende contribuir para a historiografia portuguesa, por um lado focando um tema pouco abordado (particularmente para o referido período) e trazendo uma problematização e uma metodologia, baseadas na História da Tecnologia, que trazem à luz actores e realidades materiais pouco abordados e que são fundamentais para se poder contar esta história. Por outro lado, ao ir para além das fontes impressas durante o Estado Novo, como os relatórios da JAE ou publicações comemorativas do Ministério das Obras Públicas (e lendo-as criticamente), trabalhando arquivos e publicações coevas pouco explorados, esta tese apresenta leituras diferentes, por exemplo, da narrativa da construção de estradas durante o Estado Novo como uma história de sucesso (o que está implícito mesmo em abordagens que falam da obra de “fachada” do regime⁸), revelando tensões existentes durante o seu planeamento e construção e permitindo assim a escrita de uma história com mais *nuances*. A nível da historiografia europeia, esta tese também contribui para a História dos

delas, vieram a singrar. Ver Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 167-180. Contudo, apenas na década de sessenta seria instalada, através de iniciativa do governo, uma indústria de montagem automóvel em Portugal. Ver Rodrigues e Sousa, "The Myth of the Portuguese Automobile: Dreams, Projects and Causes of Failure", 49, 50, Sousa e Diogo, "Giving with one hand and taking away with the other: the automobile assembly industry in Portugal (1960-1988)".

⁷ Gavroglu *et al.*, "Science and technology in the European Periphery: some historiographical reflections", Misa e Schot, "Introduction. Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe".

⁸ Fagundes, "Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»". Na linha de outros trabalhos que abordam as estradas no Estado Novo, este trabalho usa as referidas fontes impressas do regime. Apesar de fazer uma leitura crítica do discurso do regime relativamente às obras públicas não se distancia do discurso do regime sobre as realizações concretas, usando dados constantes nessas fontes, que apresentam uma realidade incompleta e por vezes imprecisa.

Transportes e da Mobilidade e para a História da Tecnologia europeias ao desenvolver um caso pouco estudado e pouco integrado nas narrativas europeias dessas disciplinas. Os estudos recentes que fazem sínteses comparativas sobre a evolução do sistema da automobilidade tendem a focar-se nos países europeus mais desenvolvidos como a Inglaterra, a França, a Alemanha, a Suíça, os Países Baixos ou a Bélgica⁹. Ao contrário destes trabalhos, esta tese aborda um caso de uma periferia tecnológica na Europa que enriquece estas narrativas e que poderá contribuir para uma maior compreensão da História da Mobilidade automóvel nos países do Sul da Europa¹⁰.

Estado da arte

A mobilidade automóvel, ou seja, a automobilidade, é um elemento crucial na construção das sociedades contemporâneas, quer em termos materiais, quer culturais. A possibilidade de dominar o espaço de forma ordenada e hierarquizada e de o usar segundo um tempo definido individualmente, fez do automóvel um ícone do século XX, gerador de paixões e ódios, e uma ferramenta ao serviço dos poderes político e económico. Entre objecto de luxo e de elites e mercadoria de eleição da classe média, entre musa de artistas e escritores e inspiração de movimentos culturais como o *beat* americano e principal inimigo público, o automóvel e a automobilidade são incontornáveis na história das sociedades industriais dos séculos XX e XXI e definem uma epistemologia da modernidade.

A automobilidade é uma das principais instituições socio-técnicas através da qual a modernidade está organizada. (...) É também uma formação ideológica ou discursiva, incorporando ideais de liberdade, privacidade, movimento, progresso e autonomia, temas através dos quais a automobilidade é representada tanto nos discursos populares como académicos, e através dos quais os seus principais artefactos técnicos – estradas, carros, etc. – são legitimados. Finalmente, implica uma fenomenologia, um conjunto de formas de experienciar o mundo que servem tanto para legitimar o seu domínio como para pôr em causa fronteiras que separam o humano e a máquina tidas como adquiridas¹¹.

Da perspectiva das ciências sociais, a mobilidade automóvel é um campo fértil de trabalho, que integra abordagens antropológicas, psicológicas, históricas e sociológicas. A História da Tecnologia procura integrar elementos destas várias disciplinas numa visão do automóvel como um sistema socio-técnico, em que se procura compreender as relações entre uma infra-estrutura complexa, que abrange o objecto técnico *per se*, os *media* pelos quais se operacionaliza e os agentes que o tornam possível, e o comportamento humano visto na perspectiva do grupo. Conceitos de vários campos teóricos são convocados para esta visão, nomeadamente os dos *sociotechnical systems (STS)*, da *social network analysis (SNA)* e da *systems theory (ST)*, e de autores como Bertrand Gille e Gilbert Simondon com a noção de sistema técnico¹². Em torno destes instrumentos teóricos tem-se vindo a debater as problemáticas do determinismo tecnológico e do determinismo social, este uma emanção da teoria da *social construction of technology (SCOT)*, em ambos os casos na suas versões mais *hard* ou *soft*. Do lado da Sociologia, na última década, temos a

⁹ Ver, por exemplo, Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*. Para o caso das estradas, um livro que também aborda, sensivelmente, os mesmos países, ver Mom e Tissot, eds., *Road history. Planning, Building and Use*. Estes estudos também incluem os Estados Unidos da América.

¹⁰ Por exemplo, em trabalhos que estão em curso sobre a História da Mobilidade automóvel na Grécia encontram-se várias similitudes com o caso português que interessará explorar. Ver Sofia Alexia Papazafeiropoulou, Evangelia Chatzikonstantinou e Christos Karamatsos, "Tourist passages to antiquities and beaches: Road constructions and distractions in twentieth century Attica" (comunicação apresentada em 6th Plenary Conference of Tensions of Europe, Paris, 19-21 September 2013).

¹¹ Böhm *et al.*, "Introduction: Impossibilities of automobility", 3. As traduções dos textos em inglês e em francês para português, ao longo da tese, são da minha responsabilidade.

¹² Gille, *Histoire des techniques*, Simondon, *Du mode d'existence des objets techniques*.

problematização da mobilidade como uma nova forma de capital e de desigualdade social¹³, e o questionamento sobre as consequências do domínio da automobildade¹⁴.

Estas reflexões sobre o sistema de automobildade surgiram como resposta a uma crescente contestação e intensificação do debate sobre os problemas sociais, ambientais (nomeadamente o gasto de recursos¹⁵) e de saúde pública (nomeadamente os problemas de segurança rodoviária¹⁶) provocados pela utilização em massa dos automóveis, sobretudo nos países mais desenvolvidos a partir dos anos sessenta e setenta¹⁷.

O sociólogo inglês John Urry apresenta o sistema da automobildade como um sistema quase autónomo, no sentido em que tem capacidade de auto-reprodução¹⁸. Os críticos desta perspectiva, contudo, apontam para o facto de diminuir a agência humana e evitar questões políticas sobre o moldar do sistema¹⁹. Urry aproxima-se do pessimismo cultural de Max Weber, expresso na “gaiola de ferro” da burocracia e da racionalização, característica da modernidade, em que “os meios racionais de que o homem se dotou para atingir os seus objectivos acabaram por se sobrepor a estes últimos, encerrando o homem numa prisão de fuga difícil”²⁰. Urry usa a metáfora da “gaiola de ferro” para o sistema da automobildade, comparando-o a um novo monstro Frankenstein, que ocupa o espaço dos seus criadores²¹. Este e outros autores que seguem a mesma linha de interpretação constataam que não só o uso da terra por ambientes dedicados exclusivamente aos automóveis (*car-only environments*) é enorme em algumas cidades (cerca de um quarto em Londres e de metade em Los Angeles²²), exercendo um domínio sobre as paisagens urbanas e rurais e transformando a forma de as experienciarmos²³, como também o sistema da automobildade interfere com a vida cívica, com a esfera e os espaços públicos²⁴. Neste contexto de destruição, preconiza-se o fim do sistema da

¹³ Kaufmann, *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*.

¹⁴ Ver, por exemplo, Böhm *et al.*, eds., *Against Automobility*. Os capítulos deste livro foram também publicados na *Sociological Review*. Ver também o número especial com o tema “Automobilities” da revista *Theory, Culture & Society*, de Outubro de 2004, Volume 21, Números 4 e 5, do qual são citados alguns artigos aqui.

¹⁵ O arqueólogo Paul Graves-Brown fornece alguns números para a “pegada” ecológica do automóvel: a produção inicial de cada carro envolve 25 toneladas de desperdício e que, por exemplo, a construção de estradas e de equipamentos para o automóvel tem, no Reino Unido, entre 1985 e 1990, ocupado 14 mil hectares de terra, cobrindo 1,5% a superfície do país e foram usadas 125 mil milhões de toneladas da brita na sua construção. Ver Graves-Brown, “From Highway to Superhighway: The Sustainability, Symbolism and Situated Practices of Car Culture”: 65. Para além disso, cada ano milhões de carros e pneus são enviados para a sucata, criando cerca de 2 milhões de desperdícios tóxicos. Miller, “Driven Societies”, 7.

¹⁶ Ver Jamison, “Debating the Car in the 1960s and 1990s: Similarities and Differences”.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Urry, “The ‘System’ of Automobility”: 27.

¹⁹ Böhm *et al.*, “Introduction: Impossibilities of automobility”, 5.

²⁰ Ferreira *et al.*, *Sociologia*, 135.

²¹ Urry, “The ‘System’ of Automobility”: 28.

²² *Ibid.*, 30.

²³ *Ibid.*

²⁴ Referindo o trabalho de Henri Lefebvre, Mimi Sheller e John Urry, apontam os efeitos negativos do carro nos espaços públicos urbanos, a sua destruição e a introdução de um ambiente construído superficial que reflecte uma “estratégia de burocratização do estado”, como aconteceu com a “Haussmanização” de Paris, casada com os interesses das companhias petrolíferas e dos fabricantes de carros. Sheller e Urry, “The City and the Car”: 742. No entanto, Tiago Saraiva questiona este “consenso demasiado fácil” sobre os efeitos perversos do “sprawl” e da sua associação à perda de actividade cívica, lembrando que apesar da descontinuidade, nesta nova paisagem urbana circulam dos cidadãos mais activos civicamente, pelo menos no caso da grande Lisboa: “Apesar de todos os factores apontados para a anomia das metrópoles, é aqui que as pessoas assinam mais petições, participam em mais manifestações, fazem

automobilidade, cujos sinais estão já a ocorrer, abrindo-se a possibilidade de criação de um novo sistema. John Urry afirma que num futuro próximo “ninguém irá compreender como é que uma criatura tão grande, desperdiçadora e destruidora do planeta possa ter governado a terra²⁵; Mimi Sheller escreve que enquanto não se tiver em conta o vínculo emocional e as experiências possibilitadas pelas disponibilidades materiais das coisas com as quais vivemos, neste caso os carros e os seus sistemas, e não se criar uma ética de consumo de automóveis a nível global, “não se irá desistir dos carros facilmente apenas (!) porque eles são perigosos para a saúde e para a vida, destrutivos ambientalmente, baseados num consumo de energia insustentável e prejudiciais para a vida pública e espaço cívico”²⁶; Mike Featherstone, perante outras alternativas ao sistema da automobilidade (defesa dos transportes públicos, nomeadamente pelos ambientalistas, ou um paradigma alternativo ao “carro de aço e petróleo”²⁷), preconiza o fim da autonomia de conduzir para onde, quando e como se quiser; uma espécie de visão panóptica, através da electrónica e de controlos remotos, dos automobilistas²⁸; Mark Dery considera o automóvel como um objecto anacrónico na medida em que é “uma caixa de metal sobre rodas, movida por um motor que engole combustíveis fósseis e emite eflúvios tóxicos”²⁹; Paul Graves-Brown afirma que a própria cultura automóvel nos aliena dos efeitos do carro, criando um “círculo virtuoso” em que cada problema impõe um aprofundamento da matriz já existente e assim sucessivamente, numa “ilusão perigosa”³⁰ de resolução dos problemas; Daniel Miller concorda com o facto de a cultura automóvel ter-se desenvolvido no sentido de os condutores não terem de enfrentar os custos reais da condução, ou as “externalidades”, tendo a automobilidade sido construída muito mais como um direito do que como uma responsabilidade³¹.

Os debates nos anos sessenta e setenta sobre o sistema da automobilidade foram enquadrados pelo relatório de 1972, *Os Limites do Crescimento*, elaborado por uma equipa do MIT e encomendado pelo “Clube de Roma”³², também conhecido por *Relatório do Clube de Roma* ou *Relatório Meadows* (Dana Meadows foi a coordenadora do estudo) tratava de problemas cruciais para o futuro desenvolvimento da humanidade, incluindo, claro, os tópicos ambientais, como a poluição dos solos, aérea e sonora criada pelos automóveis³³.

boicotes a produtos por razões políticas, éticas ou ambientais ou participam em mais fóruns de debate na Internet”. Saraiva, “Cidadão cyborg: urbanismo cyborg”, 122.

²⁵ Urry, “The ‘System’ of Automobility”: 36.

²⁶ Sheller, “Automotive Emotions: Feeling the Car”: 236.

²⁷ Urry, “The ‘System’ of Automobility”.

²⁸ Featherstone, “Automobilities: An Introduction”: 17.

²⁹ Dery, “Always crashing in the same car’: a head-on collision with the technosphere”, 228.

³⁰ Graves-Brown, “From Highway to Superhighway: The Sustainability, Symbolism and Situated Practices of Car Culture”: 71.

³¹ Miller, “Driven Societies”, 13 e seguintes. Nesse sentido, é curioso verificar, como foi feito num estudo conduzido por Simon Maxwell, em que os participantes tendem a construir um discurso no qual reduzem a sua responsabilidade pessoal no uso do carro, transferindo as culpas relativas aos problemas do seu uso para os outros. Maxwell, “Negotiations of Car Use in Everyday Life”, 207.

³² Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 187. O Clube de Roma é uma organização independente sem fins lucrativos criada em 1968 para pensar problemas que afectem globalmente o mundo.

³³ Ver, por exemplo, *ibid.*, 186-193, Paolini, “Gli italiani e la motorizzazione (1950-1974). Appunti per una storia sociale e ambientale dell’automobile”. Sobre o tema mais vasto da relação entre mobilidade e ambiente ver o seguinte ensaio historiográfico: McCarthy, “A natural intersection: a survey of historical work on mobility and the environment”.

Em 1973, a primeira crise petrolífera chamou a atenção para as questões energéticas ligadas aos veículos motorizados, levando a que se reavivasse o interesse nas alternativas ao motor de combustão interna, nomeadamente com a tentativa de desenvolvimento de um carro eléctrico³⁴, alternativa de tracção motora que já tinha vigorado no início do século XX³⁵. Os anos setenta foram, também, o início de uma era de “pós-modernismo e de pós-*fordismo*” relativamente ao automobilismo, ou seja, a diferenciação entre os carros e modelos não foi apenas estética, mas também a nível da sua estrutura e engenharia, devido às pressões dos movimentos de consumidores, às preocupações ambientais, de segurança, de congestão de tráfego³⁶. Esta era foi caracterizada por Wolfgang Sachs como a fase do “envelhecimento do desejo”³⁷, e foi acompanhada pela publicação de romances distópicos e tecnofóbicos, como *Crash*, de James Ballard³⁸ (1973), precedidos pela *The Death and Disaster Series*, de Andy Warhol, criada em 1962-63, em que os acidentes de carro aparecem lado a lado com a cadeira eléctrica, a bomba atómica, os motins raciais e o envenenamento dos mares e dos solos. As distopias ou utopias negras sobre um mundo dominado pela automobilidade estavam no extremo oposto das utopias brancas apresentadas anteriormente, por exemplo, na Exposição Internacional de Nova Iorque, em 1939, pelas empresas *General Motors* e *Ford*. Então, estes fabricantes de automóveis mostravam nos seus pavilhões as auto-estradas do futuro³⁹, usando representações que pretendiam ser paisagens ideais, utópicas, sem problemas e sem pessoas, onde todos os factores que representariam custos e problemas no uso destas tecnologias, como o ruído, a poluição, a (in)segurança rodoviária, a congestão urbana, a pobreza, a guerra e o desemprego, estavam ausentes⁴⁰. Apresentava-se a visão de um mundo e de paisagens dominadas pela automobilidade, contextualizando este novo bem que, rapidamente, se tornou um ícone da sociedade de consumo que emergiu no século XX.

A contestação ao sistema da automobilidade não surgiu apenas quando nos países mais desenvolvidos se atingiu a motorização em massa. Os estudos em História da Tecnologia sobre uso dos automóveis mostraram que os movimentos de resistência e de aceitação do sistema da automobilidade existiram desde o seu aparecimento⁴¹, bem como a negociação de novos papéis

³⁴ Callon, "Society in the Making: the Study of Technology as a Toll for Sociological Analysis", ———, "Pour une sociologie des controverses technologiques".

³⁵ Mom, *The electric vehicle. Technology and expectations in the automobile age*.

³⁶ Gartman, "Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car": 185-192.

³⁷ "O desejo envelhece porque a experiência nega-o continuamente. O tráfego das ruas modernas destrói as mesmas esperanças que o criaram. (...) Em retrospectiva é evidente que a utopia da motorização em massa se baseou na ilusão de que o prazer dos primeiros motoristas poderia ser adicionado a uma mobilidade próspera generalizada para as massas. No entanto, esta projecção utópica não teve em conta que os desejos dos indivíduos – num espaço sujeito a um alargamento limitado – iriam necessariamente colidir e diminuir-se uns aos outros e, como resultado, a prosperidade prevista ficou muito aquém das expectativas. O automóvel pertence a uma classe de produtos que não podem ser multiplicados à vontade. Porque a sua atracção requer a exclusão das massas, a democratização da propriedade de automóveis destrói as suas vantagens". Sachs, *For the love of the automobile: looking back into the history of our desires*, 176.

³⁸ Ballard, *Crash*.

³⁹ Em "Futurama" da General Motor e "Road of Tomorrow" do Salão da Ford. Nye, *American Technological Sublime*, respectivamente pp. 218 e 215.

⁴⁰ *Ibid.*, 219, 220.

⁴¹ Ver, por exemplo, para os casos Inglês e dos Estados Unidos da América O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, Kline, *Consumers in the Country: Technology and Social Change in Rural America*, Kline e Pinch, "Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States". Ver, para o caso português, Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)".

sociais por si configurados⁴². A forma como o automóvel e o seu sistema têm ocupado o espaço das cidades e os espaços rurais, começou a interessar os historiadores a partir dos anos setenta do século XX⁴³, embora a historiografia europeia relativamente a uma História Cultural do uso dos automóveis seja bastante heterogénea e menos desenvolvida do que a dos Estados Unidos da América (EUA)⁴⁴. Recentemente, assistiu-se a um aumento do número de estudos sobre a automobilidade, em especial no âmbito da História dos Transportes e da Mobilidade⁴⁵: o clássico domínio do estudo dos caminhos-de-ferro parece começar a dar lugar às estradas e aos automóveis, o que é interpretado como uma mudança do interesse do estudo de um transporte colectivo para o interesse pelo transporte individual⁴⁶. Destaco quatro obras que reflectem mudanças de abordagem na História dos Transportes e da Mobilidade, trazendo questões da História da Tecnologia e que foram essenciais para pensar esta tese: *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile* (1994) de Clay McShane, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes* (1999) de Catherine Bertho Lavenir, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)* (2005) de Marc Desportes e *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century* de Frank Schipper (2008)⁴⁷. McShane usa uma abordagem da construção social da tecnologia para estudar o aparecimento do automóvel nas cidades norte-americanas (estabelecendo paralelismos com cidades europeias como Londres, Paris ou Berlim) cruzando História Urbana, História da Tecnologia e História dos Transportes e da Mobilidade; Bertho Lavenir e Desportes abordam sobretudo o caso francês, inserindo os usos do automóvel e das estradas (e outros meios de transporte e infra-estruturas) no desenvolvimento do turismo e da percepção da paisagem, servindo-se de instrumentos da História Cultural; Schipper apresenta uma abordagem transnacional para estudar a História da Europa (e, em particular, da integração europeia) à luz da sua política de infra-estruturas e de transportes, e, em particular as estradas e a sua regulação. Em qualquer destes autores, embora de formas diferentes, o conceito de sistema socio-técnico está

⁴² Ver, por exemplo, Borg, "The Chauffeur Problem in the Early Auto Era: Structuration Theory and the Users of Technology".

⁴³ Isto verifica-se particularmente nos historiadores dos Estados Unidos da América, que colocaram muito a questão em termos da competição entre eléctricos e automóveis. Ver Norton, "Urban mobility without wheels: a historiographical review of pedestrianism", 113.

⁴⁴ Koshar, "On the History of the Automobile in Everyday Life". Os autores norte-americanos John B. Rae e James J. Flink são considerados os pioneiros nos estudos sobre a história do uso e produção dos automóveis, sendo, no entanto, actualmente criticados por o seu trabalho ser enquadrado numa perspectiva de determinismo tecnológico, porque abordou o desenvolvimento do automobilismo como inevitável e não problemático. Clay McShane considerou que esta abordagem foi influenciada pelo tipo de fontes usadas pelos autores, nomeadamente revistas coevas do sector automóvel. McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, ix, O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 5.

⁴⁵ Tem havido debates recentes sobre a História dos Transportes e a História da Mobilidade, que se pretende mais ampla. Uma das propostas iniciais foi feita pelo historiador Gijs Mom, que propôs que se usasse a designação "História da Mobilidade" em vez de "História dos Transportes", assente em três eixos: comparação intermodal, comparações entre países e ênfase no papel da tecnologia. Mom, "What Kind of Transport History did We Get? Half a century of JTH and the Future of the Field". Sobre a evolução deste debate, ver também Flonneau e Guigueno, eds., *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*. Um dos resultados deste debate foi a criação, em 2004, da *International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility* (T2M).

⁴⁶ Mom, Divall e Lyth, "Towards a paradigm shift? A decade of transport and mobility history", 22, 38.

⁴⁷ McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*.

presente, bem como o questionamento sobre os instrumentos e os níveis de organização social sobre os quais incide a análise.

Na historiografia portuguesa tem havido um claro domínio do estudo dos caminhos-de-ferro, embora recentemente se comece a abordar a História da Mobilidade rodoviária⁴⁸. O peso dos caminhos-de-ferro ecoa, naturalmente, num peso do século XIX, estando o século XX muito pouco estudado. Em termos da História Geral de Portugal, este tema é, por norma, muito pouco tratado nos livros de síntese⁴⁹. Ainda assim, são de referir alguns trabalhos dedicados à história do sistema da automobilidade em Portugal. Relativamente às estradas, para além dos clássicos estudos de Artur Teodoro de Matos e de Maria Fernanda Alegria⁵⁰ (que trataram outros meios de transporte para além das estradas), para os períodos, respectivamente, de 1750 a 1850 e de 1850 a 1910, houve, recentemente, um importante levantamento feito no âmbito do projecto *As Estradas em Portugal: Memória e História*, coordenado por Amélia Aguiar Andrade, e publicado em três volumes, um de documentação (de 1756 a 1932), um de legislação (de 1910 a 1933) e um de bibliografia sobre estradas⁵¹. Nos últimos dez anos foram realizados, também, alguns trabalhos sobre estradas, nomeadamente um artigo de Amélia Aguiar Andrade sobre a imagem das estradas durante o Estado Novo, a tese de doutoramento de António Santa-Rita, que estudou as estradas em Portugal na primeira metade do século XX, ou o artigo de Elisa Lopes da Silva sobre estradas em Portugal no século XX⁵². Estes três trabalhos baseiam-se, sobretudo, em fontes publicadas, como os relatórios da Junta Autónoma de Estradas (JAE) e em legislação (embora não exaustiva), tendo o trabalho de António Santa-Rita incluído alguns relatórios de Congressos Internacionais de Estradas. Ainda sobre estradas, há o trabalho de João Rodil sobre a administração rodoviária no século XX, baseado nos relatórios da JAE⁵³. Sobre outros aspectos do sistema da automobilidade, como o transporte rodoviário propriamente dito, particularmente transporte comercial (camionagem e autocarros), há trabalhos de historiadores económicos para a primeira metade do século XX, como o de António Lopes Vieira (um dos trabalhos mais importantes nesta matéria e um dos mais citados) e os de Lara Tavares, Maria Eugénia Mata e Álvaro Ferreira da Silva⁵⁴, e alguns trabalhos de História Empresarial, como é o caso do de Paulo Guimarães sobre a empresa de autocarros Barraqueiro, que também

⁴⁸ Sousa, "History of Transport and Mobility in Portugal: a non-field", Silva e Tavares, "Transport history in Portugal: A bibliographical overview".

⁴⁹ ———, "Transport history in Portugal: A bibliographical overview", 126. Ver, por exemplo, para o século XX, Fernando Rosas, *O Estado Novo (1926-1974)*, ed. José Mattoso, vol. VII, História de Portugal (Lisboa: Círculo de Leitores, 1994). Fernando Rosas, num outro livro sobre o Estado Novo nos anos trinta apresenta com maior detalhe sobre os transportes. Relativamente ao transporte rodoviário, esse detalhe encontra-se na referência às estradas e à evolução da camionagem (tendo-se baseado sobretudo no trabalho de António Lopes Vieira). ———, *O Estado Novo nos anos trinta: elementos para o estudo da natureza económica e social do Salazarismo (1928-1938)*, (Lisboa: Editorial Estampa, 1986). É também de referir um capítulo de uma outra História de Portugal que, contudo, se baseia sobretudo em fontes publicadas, como os relatórios da JAE ou a publicação comemorativa dos 25 anos de obras públicas. Fagundes, "Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»".

⁵⁰ Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*.

⁵¹ Andrade, ed., *As estradas em Portugal: memória e história*.

⁵² ———, "Sobre a construção da imagem contemporânea de estrada", Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, Silva, "Pontes e estradas no século XX".

⁵³ Rodil, *75 anos da administração rodoviária portuguesa*.

⁵⁴ Vieira, "Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940", Tavares, Mata e Silva, "The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)".

estudou migrações de longo curso através de autocarros na Europa⁵⁵. A tese de doutoramento sobre a implantação do automóvel em Portugal, por José Barros Rodrigues, aborda vários aspectos do sistema da automobilidade em Portugal até 1910, como os usos iniciais dos automóveis, o transporte rodoviário comercial, a comercialização de veículos e a tentativa de criação de uma indústria automóvel⁵⁶. A parte industrial da produção de automóveis em Portugal (e as suas variadas tentativas) é um dos importantes aspectos do sistema da automobilidade que, embora não sendo objecto desta tese, conta com vários trabalhos realizados nas áreas da História Económica e da História da Tecnologia⁵⁷. Relativamente a outros aspectos do sistema da automobilidade, como a regulação da circulação nas estradas ou o papel dos utilizadores, existem referências em alguns trabalhos, como o de António Santa-Rita, um livro comemorativo dos 100 anos do Automóvel Club de Portugal (ACP) escrito por João Lopes da Silva e outros trabalhos de José Barros Rodrigues⁵⁸. No entanto, as questões específicas da regulação da circulação e do papel dos utilizadores não são problematizados nestes trabalhos.

A metodologia: estratégias de abordagem ao sistema sócio-técnico da automobilidade

O sistema da automobilidade inclui as normas de condução, os elementos que constituem as paisagens motorizadas⁵⁹, os guias e os itinerários feitos para os automobilistas, os veículos, a sinalização e marcação⁶⁰, os utilizadores, os engenheiros e os grupos de interesse que giram em torno do uso e da construção da estrada, numa definição mais ampla do sistema socio-técnico ligado à mobilidade automóvel. A proposta de uma abordagem mais inclusiva dos elementos que povoam o território da estrada é, em grande parte, inspirada pela definição proposta pela historiadora Catherine Bertho Lavenir, segundo a qual este sistema socio-técnico inclui estradas, sinalização, códigos da estrada (e outra legislação), redes de distribuição comercial, a relação com outros modos de transporte e mobilidade, culturas de uso, engenheiros rodoviários, utilizadores, legisladores, associações e clubes automóveis e de turismo e as suas publicações, valores e representações, entre outros elementos, e as negociações formais e informais sobre estes elementos entre os diferentes grupos⁶¹. O conceito de sistema socio-técnico é um elemento chave da teoria da *social construction of technology* (SCOT), que defende que tecnologia e a sociedade são co-construídas,

⁵⁵ Guimarães, *O Grupo Barraqueiro: subsídios para a sua história*, ———, "The Peaceful Road to Europe: Migration and the Setting of the Regular long-distance coach lines in the South-western European corridor (1960s-1990s)". Outros trabalhos sobre camionagem são, por exemplo, Covita, *História da camionagem no concelho de Almada: os homens e as empresas, 1905-1994*, Guerreiro, *História da camionagem algarvia (de passageiros) 1925-1975: da origem à nacionalização*.

⁵⁶ Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)".

⁵⁷ Para além do trabalho referido de José Barros Rodrigues, que também tem outro tipo de publicações sobre as marcas automóveis em Portugal existem algumas referências importantes sobre este tema, como por exemplo, Guerra, "Formas e determinantes do envolvimento externo das empresas: internacionalização da indústria automóvel e integração da indústria portuguesa na indústria automóvel mundial", Simões, *Efeitos do Investimento Estrangeiro em Portugal: o Caso da Indústria Automóvel*, Sousa, "Uma perspectiva institucional do desenvolvimento: O caso da indústria automóvel em Portugal (1960-1990)", Sousa e Diogo, "Giving with one hand and taking away with the other: the automobile assembly industry in Portugal (1960-1988)", Rodrigues e Sousa, "The Myth of the Portuguese Automobile: Dreams, Projects and Causes of Failure".

⁵⁸ Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, Rodrigues, *Figueira da Foz-Lisboa (1902). A grande aventura*, ———, *O trem do conde. História do primeiro automóvel que entrou em Portugal*.

⁵⁹ As paisagens motorizadas (*motorscapes*) incluem a sinalização, os telefones de emergência, as barreiras contra acidentes, o mobiliário da estrada, formas arquiteturais marginais à estrada. Edensor, "Automobility and National Identity: Representation, Geography and Driving Practice": 108.

⁶⁰ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 51.

⁶¹ Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, 159-163.

moldando-se mutuamente: “As tecnologias tornam-se parte do tecido da sociedade, parte da sua estrutura social e da sua cultura, transformando-a nesse processo”⁶². Partindo de alguns dos seus subgrupos conceptuais, como os *sociotechnical systems (STS)*, a *social network analysis (SNA)* e a *systems theory (ST)*, a SCOT permite uma leitura da automobilidade, primeiro no nível das relações entre pessoas, no sentido social do termo, e tecnologias enquanto objectos e sistemas de saber, depois no plano da organização de grupos de interesses e, finalmente, usando a ST no sentido de *action theory* de Talcott Parsons, na compreensão das acções através dos seus princípios, meios e objectivos. O conceito de sistema socio-técnico dialoga, igualmente, com as abordagens dos *large technological systems (LTS)* e a da teoria *actor-network*⁶³, embora não corresponda exactamente ao conceito *hughesiano* dos grandes sistemas tecnológicos, cujo padrão de referência nem sempre encontra correspondência no sistema da automobilidade. Por exemplo, nos sistemas de tráfego o factor de capacidade ou de carga (*load factor*) não encontra correspondência, porque a máxima capacidade de uma estrada não é a sua capacidade óptima (dependendo das características técnicas da estrada há um valor de automóveis em circulação a partir do qual a velocidade tem de ser diminuída); outro exemplo é o carácter descentralizado do controlo e administração das estradas (muitas vezes distribuídos por diferentes níveis administrativos como órgãos do governo central, distritais ou municipais)⁶⁴. Da teoria actor-rede o conceito mais inspirador para a análise que apresento foi o de *script*⁶⁵. O conceito de “guião” significa um conjunto de funções imaginadas para determinado artefacto pelos seus *designers* ou engenheiros e que é materializado nas suas características (as inscrições, ou *in-scriptions*). O trabalho do historiador, ao tentar apreender através da materialização dessas características e dos arquivos quais foram essas inscrições, é um trabalho de descrição ou de *de-scription*⁶⁶. Em concreto, interessou-nos estudar quais as inscrições técnicas e sociais dos vários actores relativamente ao sistema da automobilidade em construção, na dupla análise da regulação da circulação e da adaptação da rede viária aos automóveis. Uma das ferramentas usadas foi a de seguir esses actores⁶⁷, não apenas os engenheiros ou os legisladores, mas também os utilizadores, que negociam com os primeiros. A preocupação de tornar visíveis os utilizadores na História da Tecnologia e noutras disciplinas próximas, como a Sociologia da Tecnologia ou os Estudos em Ciência e Tecnologia, ganhou crescente importância a partir dos anos oitenta, com abordagens como a construção social da tecnologia, a teoria actor-rede, os estudos feministas, os estudos culturais e dos média (consumo e domesticação das tecnologias) e com a

⁶² A perspectiva da co-construção da sociedade e da tecnologia distancia-se e critica não apenas as abordagens ligadas ao determinismo tecnológico que privilegiam a tecnologia como força dominante e autónoma que molda a sociedade, mas também as abordagens da construção social da tecnologia, que tendem a fazer o seu contrário, ao não considerarem os limites materiais da tecnologia. Brey, "Theorizing Modernity and Technology", 52.

⁶³ Sobre estas duas abordagens, ver, por exemplo, Hughes, "The Evolution of Large Technological Systems", Callon, "Society in the Making: the Study of Technology as a Toll for Sociological Analysis".

⁶⁴ Grundmann, "Car traffic at the crossroads: new technologies for cars, traffic systems, and their interlocking": 20, 21, van der Vleuten, "Understanding Network Societies: Two Decades of Large Technical System Studies", 282. Este texto de Erik van der Vleuten é um bom ensaio sobre as várias abordagens e *nuances* dos trabalhos feitos em diálogo com o conceito dos grandes sistemas tecnológicos.

⁶⁵ Akrich e Latour, "A Summary of a Convenient Vocabulary for the Semiotics of Human and Nonhuman Assemblies", 259, 260.

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Latour, *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers Through Society*.

semiótica⁶⁸. A visibilidade conjunta dos utilizadores e dos produtores da tecnologia permite uma leitura mais completa do ciclo de vida das tecnologias⁶⁹. Como afirma David Nye, cujo trabalho sobre a electrificação dos EUA com particular ênfase para os usos e utilizadores⁷⁰ é considerado complementar do trabalho de Thomas Hughes⁷¹, que se centrou na produção da electricidade, “cada tecnologia é uma extensão das vidas humanas: alguém a faz, alguém a possui, alguém se lhe opõe, muitos usam-na e todos a interpretam”⁷².

No caso português, a abordagem dos utilizadores permite trabalhar o registo da apropriação da tecnologia, no qual os conceitos e processos de “transferência”, “transmissão”, “introdução”, “resistência” e “adopção” são cruciais para compreender a posição do nosso país na cena europeia, como periferia tecnológica⁷³. O conceito de apropriação – colectiva e individual – é não apenas crucial, como também enriquece a historiografia da tecnologia que tradicionalmente escolhia os processos de inovação como objectos de estudo preferenciais⁷⁴.

As negociações e apropriações das tecnologias e dos seus usos, particularmente quando se trata de bens de consumo, como o automóvel, podem ser feitas ao nível do utilizador/consumidor⁷⁵ ou a um nível institucional, onde “consumidores, mediadores e produtores encontram-se para negociar, articular e alinhar escolhas tecnológicas específicas e necessidades de utilizadores”⁷⁶. Dito de outra forma, a análise desenvolvida aborda os níveis micro e meso de organização social⁷⁷. No nível micro segui os indivíduos (utilizadores, engenheiros, políticos, automobilistas) e a nível meso segui as organizações ou os mediadores sociais (ACP, JAE, serviços de viação, Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis).

As negociações que se observam nestes dois níveis são o produto de um processo de co-construção: tanto constroem a forma como a tecnologia, ou, neste caso, o sistema socio-técnico evolui, como, por sua vez, este sistema também constrói a sociedade, com a hierarquização, por exemplo de um tipo utilizadores em relação a outro, ou na construção de novas relações sociais e novas práticas e representações⁷⁸.

⁶⁸ Para uma revisão das diferentes abordagens que deram ênfase ao papel dos utilizadores (e não utilizadores) ver Oudshoorn e Pinch, "Introduction: How Users and Non-Users Matter".

⁶⁹ Misa, "The Compelling Tangle of Modernity and Technology", 10.

⁷⁰ Nye, *Electrifying America: Social Meanings of a New Technology, 1880-1940*, xi.

⁷¹ Schot e De la Bruhèze, "The Mediated Design of Products, Consumption and Consumers in the Twentieth Century", 230, 239.

⁷² Nye, *Electrifying America: Social Meanings of a New Technology, 1880-1940*, ix.

⁷³ Gavroglu *et al.*, "Science and technology in the European Periphery: some historiographical reflections", Misa e Schot, "Introduction. Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe".

⁷⁴ Para uma crítica sobre a ênfase dada ao estudo da novidade e da inovação na História da Tecnologia ver Edgerton, "Innovation, Technology, or History: What Is the Historiography of Technology About?".

⁷⁵ Cowan, "The Consumption Junction: A Proposal for Research Strategies in the Sociology of Technology".

⁷⁶ Schot e De la Bruhèze, "The Mediated Design of Products, Consumption and Consumers in the Twentieth Century", 234.

⁷⁷ Edwards, "Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems". A questão das escalas de análise e a sua repercussão na forma de escrever História da Tecnologia foi levantada anteriormente por Misa, "How Machines Make History, and How Historians (And Others) Help Them to Do So".

⁷⁸ O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 112.

Este processo de co-construção leva à naturalização do sistema socio-técnico⁷⁹, à estabilização do guião”, que ocorre quando o sistema está completamente integrado no tecido social, quando os utilizadores das ruas e das estradas agem, cumprindo-o ou não, de acordo com o guião prescrito por engenheiros e legisladores: “É apenas quando o guião estabelecido pelo *designer* [ou engenheiro] é representado – seja em conformidade com as intenções do *designer* ou não – que uma rede integrada de objectos e actores (humanos e não humanos) é estabilizada”⁸⁰.

Arquivos e fontes

Este trabalho baseia-se em arquivos portugueses de algumas das principais organizações estudadas sendo os dois principais os Arquivos e Centros de Documentação da Estradas de Portugal, S.A. (onde se encontra o fundo arquivístico da JAE) e o do ACP. A investigação noutros arquivos foi bastante mais pontual: Arquivo Salazar (Arquivo Nacional Torre do Tombo), Arquivo Histórico de Obras Públicas (onde há pouca documentação sobre o período analisado); Biblioteca da Ordem dos Engenheiros; Centro de Documentação do Gabinete de Estudos Olisiponenses (Doação Duarte Pacheco, entre outras pesquisas); Biblioteca Nacional de Portugal, entre outras⁸¹.

Em 2002, Amélia Aguiar Andrade, coordenadora do projecto *As Estradas em Portugal: Memória e História*, afirmava que o facto de o projecto não ter trabalhado a documentação da JAE (organismo criado em 1927 que concentra a maior parte da documentação sobre estradas a partir desta data, e daí a sua quase ausência no Arquivo Histórico de Obras Públicas a partir dos anos trinta) se devia à constatação de que o acesso seria impraticável devido ao seu estado de organização, conservação e disponibilidade. Referia a excepção do arquivo da direcção de estradas do distrito de Faro, que, por ter sido depositado no Arquivo Distrital dessa cidade e ter sofrido tratamento arquivístico, se encontrava disponível para consulta⁸². Reconhecia, no entanto, os arquivos da Junta como “um espólio fulcral e indispensável para entender qualquer aspecto relacionado com a rede viária portuguesa para um período que se estende por mais de sete décadas do século XX”⁸³. Também António de Santa-Rita, cuja tese de doutoramento *Doutrina e História das estradas em Portugal: 1927-1947* foi concluída em 2004, tendo sido publicada em livro dois anos depois, se referiu à indisponibilidade de documentos dos arquivos da JAE devido a estar em curso um projecto da sua reorganização, tendo, no entanto, consultado os arquivos da direcção de estradas do distrito de Vila Real e o Centro de Documentação da Estradas de Portugal, S.A.⁸⁴. A presente tese teve a felicidade de beneficiar desse projecto de reorganização dos arquivos da JAE. Em 2010, altura

⁷⁹ Edwards, "Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems".

⁸⁰ Akrich, "The De-Description of Technical Objects", 222.

⁸¹ Biblioteca Municipal de Lisboa (Palácio Galveias); Hemeroteca Municipal de Lisboa; Bibliotecas das Faculdades de Ciências e Tecnologia, de Ciências Sociais e Humanas e de Economia da Universidade Nova de Lisboa; Biblioteca do Instituto de Ciências Sociais, da Faculdade de Ciências e da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa; Biblioteca Universitária João Paulo II da Universidade Católica Portuguesa; Biblioteca do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, do Instituto Superior Técnico e do Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa; Biblioteca Sainte-Geneviève (em Paris); Biblioteca Nacional Francesa (em Paris); Centro de Documentação do Comité des Constructeurs français d'Automobile (em Paris).

⁸² Ver também Tojal, "Estradas do Algarve: construção, manutenção e reparação, 1856-1968. Da Repartição Distrital de Obras Públicas à Junta Autónoma das Estradas".

⁸³ Melo e Martins, *As estradas em Portugal: memória e história. Documentação do Arquivo do MOP*, 16.

⁸⁴ Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 20.

em que a pesquisa neste arquivo foi iniciada, já era possível consultar o catálogo da documentação tratada, identificada por pastas (não há um tratamento ao nível do documento, mas ao nível das pastas), que se encontram, na generalidade, nos arquivos da Estradas de Portugal, S.A. (uma das empresas que sucederam à JAE), normalmente situados em Santarém e que, mediante pedido, são transportados para a sede e podem ser consultados. Para além destes arquivos, foi ainda possível consultar o acervo extremamente rico do Centro de Documentação desta empresa, que não só tem fontes secundárias, como tem também fontes primárias impressas, como os relatórios dos engenheiros da JAE, entre outras. O último núcleo arquivístico consultado foi o dos processos individuais dos engenheiros, consulta possibilitada por um esforço conjunto do Gabinete de Recursos Humanos juntamente com o Gabinete Corporativo (responsável pelos arquivos gerais).

O Arquivo do ACP, exceptuando a parte do desporto automóvel (que não consulte), é muito pequeno - duas caixas com documentos importantes - devido a uma decisão institucional tomada há cerca de quarenta anos. Porém, fontes essenciais como os livros de actas da direcção, da assembleia geral e de outros órgãos do clube, como a comissão de turismo, estão preservados, bem como os relatórios e contas. O Centro de Documentação é bastante rico em publicações sobre automobilismo e, neste momento, o seu catálogo disponibiliza uma análise da *Revista* do clube ao nível do artigo⁸⁵.

Estrutura da tese

Na introdução é apresentado o sistema socio-técnico da mobilidade automóvel como objecto de estudo, justificando-se as formas de abordagem, os critérios de periodização e identificando-se os contributos mais significativos desta tese face à historiografia existente, sendo para tal feito também um estado da arte. Seguidamente apresenta-se a metodologia usada para o estudo do sistema socio-técnico, os arquivos e fontes e a estrutura da tese.

O corpo central da tese está dividido em duas partes que reúnem os aspectos do sistema socio-técnico da automobilidade que decidimos abordar em torno de dois grandes temas: *Regular a circulação* e *As estradas em Portugal na era da motorização*. Cada parte apresenta quatro capítulos que desenvolvem esses aspectos.

Na parte I, *Regular a circulação*, procurou entender-se como é que os utilizadores do sistema da automobilidade, nomeadamente os automobilistas particulares e o transporte rodoviário comercial, ajudaram a moldá-lo e foram por ele constrangidos. Assim, no capítulo 1 é descrita a forma como os regulamentos relativos à circulação de automóveis (depois códigos da estrada) foram sendo negociados ao nível internacional e nacional, que valores configuravam e como foram normalizadas as regras. No capítulo 2 é abordado o papel de um dos principais actores na construção do sistema socio-técnico da automobilidade, o ACP, nomeadamente em questões relacionadas com o seu papel na defesa dos interesses dos automobilistas e no fornecimento de serviços de turismo e de viação. No capítulo 3 é abordado o transporte rodoviário comercial e a sua relação com a ferrovia e com a elaboração de uma política de transportes. Finalmente, no capítulo 4 são estudadas as práticas e

⁸⁵ No entanto, já tinha feito o levantamento de várias décadas da *Revista* do ACP quando o catálogo disponibilizou o detalhe ao nível do artigo.

representações ligadas às culturas de uso dos automóveis e a forma como a regulação da circulação configurou e foi configurada por essas culturas de uso.

Na parte II, *As estradas em Portugal na era da motorização*, procurou perceber-se a materialidade e o discurso sobre as estradas em Portugal, tendo em conta a sua evolução imediatamente anterior ao aparecimento dos automóveis e no período da sua adaptação a estes novos veículos, e como foram apropriados e definidos *standards* para as novas características técnicas das estradas, nomeadamente através da criação de novos órgãos de administração rodoviária, como a JAE e o papel dos seus engenheiros. No capítulo 5 descreveu-se a evolução das estradas até à criação do primeiro órgão autónomo de administração rodoviária, a Administração Geral de Estradas e Turismo, fazendo o balanço entre a realidade material e o discurso nesse período. O capítulo 6 é dedicado à JAE e aos seus engenheiros e à forma como a sua obra e a imagem das estradas por si produzida se integraram no discurso do Estado Novo. O capítulo 7 faz o levantamento das estradas existentes nos anos trinta e quarenta, da política relativamente às estradas e de um dos documentos mais completos de planeamento e técnica rodoviária, com o estabelecimento de novos *standards* para as características técnicas das estradas e uma nova forma de pensar a organização do território através das estradas (o plano rodoviário de 1945). No capítulo 8 é apresentado o estudo de caso das estradas das Comemorações dos Centenários, a estrada marginal Lisboa-Cascais e o lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional e é estudado o seu carácter de excepcionalidade a vários níveis relativamente ao panorama das estradas nacionais e o seu significado em termos de cultura de uso automóvel.

Na conclusão é feita a análise de temas transversais à regulação da circulação e à construção e planeamento das estradas, para fixar as principais conclusões e contribuições deste estudo sobre o sistema socio-técnico da mobilidade automóvel em Portugal e identificar possíveis continuações deste trabalho, que ficam em aberto.

I REGULAR A CIRCULAÇÃO

Na parte I exponho o desenvolvimento da regulação da circulação que teve lugar com o aparecimento do automóvel, quer em termos legislativos, quer em termos de serviços que tiveram gradualmente de ser providenciados. A introdução do artefacto automóvel não consta apenas da sua invenção: o seu uso e as condições para a sua operação também tiveram de ser inventadas, o que andou de braço dado com negociações sociais e políticas entre legisladores, automobilistas, empresas fornecedoras de gasolina, peões, engenheiros, entre outros. Na análise que faço dou particular importância ao papel dos legisladores e automobilistas, que funcionaram como grupo de pressão através, sobretudo, do Automóvel Club de Portugal e que ajudaram a construir a forma como o artefacto passou a poder funcionar num sistema socio-técnico.

A difusão dos veículos motorizados em Portugal foi marcadamente um fenómeno urbano (e que acompanhou a urbanização do país), baseado sobretudo nos automóveis ligeiros, e conviveu até relativamente tarde com vários transportes não motorizados. O seu carácter urbano é oposto ao que aconteceu noutros países, que, por diferentes motivos, desenvolveram primeiro o automobilismo no espaço rural, como os Estados Unidos da América ou a Holanda¹. Gijs Mom propõe dois modelos de difusão do automóvel em países industrializados, um para países “vazios”, ou seja, com fraca densidade populacional, cuja difusão seria inicialmente mais importante no espaço rural e países “cheios”, onde a difusão urbana foi inicialmente mais importante². Embora esta tese não desenvolva um estudo detalhado sobre a difusão agregada (nacional) e desagregada (regional) do automóvel, Portugal, além de ser um país onde a industrialização e a urbanização foram tardias, não parece encaixar-se em nenhum destes modelos. Antes, a difusão dos veículos motorizados parece ter vindo reforçar as desigualdades territoriais. Os distritos de Lisboa e do Porto tiveram sempre a maior parte dos veículos existentes³. Também se verifica, através dos censos ao tráfego realizados pela Junta Autónoma de Estradas (JAE) a partir de final dos anos trinta, que a circulação na faixa litoral entre estes dois distritos era a mais importante. Num estudo apresentado ao II Congresso dos Economistas Portugueses, em 1957, esta desigualdade territorial foi justificada como sendo produto e causa do carácter periférico do país: o predomínio quer da circulação, quer das infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias na faixa litoral entre os rios Minho e Sado foi interpretado como sendo uma condição de

¹ Um estudo detalhado sobre a difusão, aos níveis nacional (agregado) e regional (desagregado) para o caso holandês, comparando-o sobretudo com o caso dos EUA, foi feito por Wolf, "Following America? Dutch geographical car diffusion, 1900 to 1980".

² Mom, "Mobility for pleasure: a look at the underside of Dutch diffusion curves (1920-1940)": 55, ———, "Frozen History: Limitations and Possibilities of Quantitative Diffusion Studies".

³ De acordo com informação do Anuário Estatístico de Portugal publicada a partir de 1921. No ano de 1921, a percentagem de veículos motorizados (automóveis ligeiros e pesados e motociclos) existentes só nos distritos de Lisboa e do Porto perfazia 71 por cento (43,7 no primeiro e 27,7 no segundo). Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1921*. No Anuário Estatístico há informação disponível a partir de 1920. Nos relatórios da Direcção Geral dos Serviços de Viação, publicados a partir de 1933 há dois tipos de informação quanto ao número de veículos: o número de veículos registados (desde 1911) e o número de veículos manifestados (desde 1929) que tinha a ver com o manifesto anual feito nas câmaras municipais e que contém informação ao nível do concelho. Estes relatórios tentam explicar as diferenças de valores (sempre maiores no número acumulado de veículos registados) indicando a dificuldade que era ter um número preciso sobre o número de veículos existentes. Seja como for, em termos de veículos manifestados, verifica-se sempre a prevalência destes dois distritos, na ordem dos 50 por cento (concretamente, 47 em 1933; 49 em 1936; 50 em 1939). *Relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação. 1933*, 52, *Relatório referente ao ano de 1936 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 73, *Relatório referente ao ano de 1939 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 105.

um “estado periférico” que não tem um “sistema centralizado de comunicações”⁴. No entanto, a manutenção desse predomínio, paradoxalmente, contribuía para a manutenção dessa condição periférica⁵. Maria Eugénia Mata já mostrou que a deslocalização industrial em Portugal continental do interior para este “corredor da costa atlântica”, que ocorreu entre finais do século XIX e meados do século XX, se deveu ao decréscimo do preço dos transportes devido ao predomínio das infra-estruturas e serviços rodoviários e ferroviários nessa zona⁶.

Comparativamente a outros países europeus, a juntar a esta desigualdade territorial, há também a questão da intensidade da circulação dos transportes. Se no início do século XX essa circulação era escassa⁷, nos anos quarenta, continuava a referir-se a deficiente circulação no continente português, desta vez em relação aos caminhos-de-ferro⁸. João Faria Lapa⁹ citava António de Oliveira Salazar ao enquadrar esta realidade na “nossa mediania”: “«Nós somos um país pobre, que tanto quanto se enxerga no futuro não pode na metrópole aspirar mais que à dignidade de uma vida modesta»”¹⁰.

Quanto à prevalência dos veículos automóveis particulares, que tiveram sempre bastante maior peso do que os automóveis comerciais¹¹, essa característica foi comum a vários países europeus, com excepção de alguns do Bloco de Leste nos anos cinquenta¹², o que pode ser visto

⁴ Citação do trabalho de Amorim Girão sobre a geografia de Portugal em Lapa e Valente, "Industrialização e transportes no continente português", 50, 51.

⁵ *Ibid.*, 216.

⁶ Mata, "As bees attracted to honey: Transport and job mobility in Portugal, 1890-1950".

⁷ António Lopes Vieira justifica essa circulação escassa com a pouco desenvolvida rede de estradas e a baixa taxa de urbanização, que em 1911 era de 16,74 por cento, estabelecendo assim uma relação entre o aumento do número de carros particulares e a urbanização do país. Já José Barros Rodrigues aponta-a antes como causa a falta de uma "oferta adequada a uma procura latente e potencialmente desconhecida", nomeadamente de transportes públicos motorizados. Vieira, "Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940": 63, Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 192.

⁸ A análise era feita em relação ao número de passageiros-quilómetro e de toneladas-quilómetro por quilómetro de ferrovia explorado. Os valores para Portugal aproximavam-se dos de Espanha, mas estavam muito abaixo daquele dos países europeus mais desenvolvidos. Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 48, 49.

⁹ João Faria Lapa viria a ser professor catedrático no Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras e procurador à Câmara Corporativa. Em 1952, nesse mesmo Instituto, viria a ser regente das cadeiras "Organização e exploração de transportes. Mercados comerciais" e "Economia dos transportes". Foi vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres, membro do Centro de Estudos Económicos do INE e membro do "Comité do título de transporte internacional combinado", integrado na Delegação Portuguesa à Câmara de Comércio Internacional, entre várias outras associações. A sua colaboração com o sector dos caminhos-de-ferro, que defendeu em publicações da sua autoria, passou pela participação em diversos congressos internacionais ligados ao tráfego e aos caminhos-de-ferro, nomeadamente, por uma representação de Portugal como relator na secção "Exploração" no Congresso, em Lisboa, em 1949, da *Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, pela chefia da Divisão Comercial da CP, pelas missões de estudo a Paris e Madrid, encarregado por essa Companhia, e por ser membro do conselho editorial da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. ———, "Curriculum vitae. Concurso para Professor Catedrático do 2º grupo de cadeiras do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras", Carvalho, "João Faria Lapa".

¹⁰ Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 49, 50.

¹¹ De acordo com os dados relativos aos veículos manifestados nos relatórios da Direcção Geral dos Serviços de Viação, os automóveis ligeiros, cuja maioria era automóveis particulares, nos anos trinta e quarenta em Portugal, representaram cerca de 70 por cento do total dos veículos motorizados (ou seja, para além destes, os automóveis pesados e os motociclos).

¹² Apesar do predomínio da difusão dos automóveis particulares em relação aos comerciais, os padrões em cada país são bastante diferentes, mas esse estudo não será aqui detalhado. No entanto, observa-se que no imediato pós-II Guerra Mundial, até sensivelmente ao início dos anos sessenta alguns países do Bloco de Leste, como a Hungria e a Polónia, tinham mais veículos comerciais do que veículos de passageiros, o que pode ser lido como

como um prenúncio do que veio a ser a massificação da automobilidade individual na Europa Ocidental na segunda metade do século XX e da sua afirmação, já no final do século, como principal modo de transporte de pessoas¹³. Portugal também chegaria à massificação do automóvel ligeiro, mas apenas nos anos noventa¹⁴, cerca de duas décadas mais tarde do que outros países da Europa Ocidental¹⁵. Com o ano de “descolagem” da motorização portuguesa calculado em 1957¹⁶, com 13,2 veículos de passageiros por 1000 habitantes¹⁷, verifica-se que Portugal foi mais lento que outros países europeus a desenvolver o seu nível de motorização. Além disso, a evolução da motorização em Portugal coexistiu com a manutenção de níveis elevados de meios de transporte não motorizados, como os transportes com tracção animal e as bicicletas. O número de automóveis, ligeiros e pesados, só ultrapassou o número de veículos com tracção animal e as bicicletas, respectivamente, em 1956 e em 1968¹⁸. Esta coexistência de veículos aconteceu mesmo nas cidades mais motorizadas. Em concreto, o crescimento do número de bicicletas é assinalado nos relatórios da Direcção Geral dos Serviços de Viação (DGSV) nos anos trinta e quarenta, sendo de destacar o distrito de Aveiro¹⁹. A manutenção da tracção animal no espaço rural, que esteve associada ao facto de nos anos cinquenta a agricultura portuguesa ser das menos mecanizadas na Europa Ocidental²⁰, enquadrava-se no discurso ruralista do Estado Novo, do qual um dos representantes era João Antunes Guimarães²¹ (que também foi um grande defensor do automobilismo), embora houvesse vozes no sentido contrário²². Alinhado com este discurso esteve uma defesa da rodovia face à

uma tendência socialista da automobilidade. Ver Mitchell, "Motor vehicles in use". Sobre a “automobilidade” socialista ver Siegelbaum, ed., *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*.

¹³ Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 196-198.

¹⁴ A motorização em massa pode ser definida como “o nível de motorização a partir do qual existe em média um veículo por família”. Wolf, "Following America? Dutch geographical car diffusion, 1900 to 1980", 17. Se considerarmos que a motorização em massa é alcançada quando existem 250 veículos por 1000 habitantes (definindo que uma família é constituída, em media, por quatro pessoas), Portugal atingiu-a em 1995. Em 1995 havia 263 veículos ligeiros de passageiros por 1000 habitantes em Portugal. Ver, para os veículos ligeiros de passageiros Associação Automóvel de Portugal, "Parque Automóvel em Portugal". (Consultado em 28/4/2013). Para a população ver Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. 1996*, 39.

¹⁵ Tendo em conta a definição de motorização em massa da nota anterior, esse processo só se deu nos países europeus mais desenvolvidos no final da década de sessenta e durante a década de setenta: em 1967, na Suécia; em 1971, na França; em 1972, na Alemanha Ocidental; em 1974, na Itália e na Bélgica; em 1975, na Dinamarca, em 1976, na Holanda e na Noruega; em 1977, na Áustria; em 1979, no Reino Unido; em 1980, na Finlândia. A Espanha seria ligeiramente mais tarde (1986) e a acompanhar Portugal na década de 1990 tiveram a Irlanda (1994) e a Grécia (1997). Os EUA foram os pioneiros mundiais, tendo entrado na segunda metade do século XX já com a sua motorização massificada. O rácio do número de veículos de passageiros por 1000 habitantes foi calculado a partir das seguintes fontes: Mitchell, "Motor vehicles in use", para os veículos, ———, "Population of countries censuses", para a população da Alemanha Ocidental, e, finalmente, para a população dos restantes países, U.S. Census Bureau, "International Data Base". (Consultado em 12/10/2012). Ver também Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 177 e seguintes.

¹⁶ A definição de ano de “descolagem” (*take-off*) é o ano em que são alcançados 5 por cento do nível de saturação estimado e que permite definir os períodos de difusão. Wolf, "Following America? Dutch geographical car diffusion, 1900 to 1980", 30, 37.

¹⁷ As fontes são as mesmas referidas na nota 15.

¹⁸ Pinheiro, "Meios de transporte rodoviário".

¹⁹ Ver, por exemplo, *Relatório referente ao ano de 1938 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 2, 3.

²⁰ Stanford Research Institute, "The Motor Vehicle Industry in Portugal: Current Status and Future Prospects. Report prepared for the Ministry of Economy, Government of Portugal".

²¹ Guimarães, "A política rural na situação do «28 de Maio»".

²² Seruya, "A influência do Cooperativismo no desenvolvimento dos transportes mecânicos em regime colectivo". Nesta comunicação era reconhecida a importância do automóvel para a agricultura, em particular para o transporte dos produtos perecíveis e mesmo para a mecanização da própria agricultura.

ferrovia afirmando-se, em 1946, que enquanto a tracção animal já não deveria ter lugar no espaço urbano por questões higiénicas e imposição do trânsito, no espaço rural, particularmente nos pequenos núcleos, era o tipo de transporte mais indicado, ligando esta opção a um combate ao urbanismo:

Um dos processos mais vantajosos para contrariar o urbanismo será precisamente o de levar ao homem do campo um certo número de comodidades, de distrações e de bem-estar social de que gozam nas grandes cidades os próprios indivíduos da mais baixa hierarquia social, o que só se tornará possível com certos meios de tracção animal, sobretudo com o hipomóvel²³.

Esta era uma forma de naturalizar a desigualdade social e de reconhecer a mobilidade como um capital, conceito proposto actualmente pela Sociologia da Mobilidade²⁴.

Apesar do desenvolvimento da motorização em Portugal, quando comparado a nível europeu, ser mais alongado no tempo e, particularmente, no período em análise nesta tese (dos anos vinte até ao final dos anos quarenta) o número de automóveis *per capita* ser baixo, o país foi acompanhando a regulação europeia. Também interessante é verificar que, apesar do automóvel particular ter valores de difusão baixos relativamente a outras formas de mobilidade (embora fosse o transporte motorizado dominante), o *lobby* a este associado afirmou o ponto de vista do automobilista de forma importante desde cedo e que o sistema socio-técnico associado à automobilidade estava estabelecido em meados do século.

O início do período analisado, os anos vinte, foi a época em que o número de veículos motorizados cresceu de forma mais significativa relativamente às duas décadas anteriores: entre 1920 e 1925 o número destes veículos aumentou 50 por cento, e quintuplicou entre 1926 e 1931²⁵. Diminuíram as assimetrias regionais, verificando-se um aumento nas cidades médias, mas, apesar do seu crescimento ser maior, Lisboa e Porto, mantiveram uma grande polarização. Jorge Borges de Macedo chama a atenção para o aumento nas cidades próximas dos grandes centros (Lisboa e Porto) e também nas cidades ricas, mas distantes, como Beja, Évora, Faro, Castelo Branco²⁶.

Em 1934, o engenheiro António Vicente Ferreira²⁷ registava as alterações produzidas por este aumento:

Estamos numa época em que o automóvel não só tomou conta das velhas estradas, mas impôs a transformação delas e exige a construção de outras para seu exclusivo uso; numa época, em que o homem viu satisfeita esta dupla ambição: ser independente dos outros homens, para se deslocar quando quer e para onde quer; e poder deslocar-se com velocidades vertiginosas, só limitadas pelo seu capricho²⁸.

²³ Sousa, "Política económica internacional de transportes. A situação das indústrias de transportes na actualidade": 396.

²⁴ Kaufmann, *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*.

²⁵ Macedo, "A problemática tecnológica no processo da continuidade República-Ditadura Militar-Estado Novo": 443, 444.

²⁶ *Ibid.*, 443.

²⁷ Este engenheiro formou-se no curso da Arma de Engenharia Militar, Civil e de Minas da Escola do Exército, fez missões relacionadas com obras públicas no ultramar português, trabalhou na metrópole no Ministério das Obras Públicas e no sector ferroviário (tendo participado em várias conferências internacionais sobre os caminhos-de-ferro), tendo também desenvolvido experiência como professor (a partir de 1910 na Escola do Exército e a partir de 1913 no Instituto Superior Técnico, onde esteve até 1944). A sua carreira política começou na I República, onde exerceu os cargos de ministro das Finanças (por pouco tempo, mas por duas vezes), ministro das Colónias e de deputado. Já no Estado Novo foi nomeado procurador à Câmara Corporativa, cargo que exerceu até à sua morte em 1953, e nessa qualidade assinou o parecer sobre a coordenação dos transportes terrestres em 1945. Policarpo, "António Vicente Ferreira".

²⁸ Ferreira, "Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo: conferencia realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934", 5.

Apesar da retórica persistente de que o automóvel já não era um “objecto de luxo”, sendo usado por cada vez mais pessoas como “instrumento de trabalho”²⁹, o automóvel ligeiro particular continuou a estar fortemente marcado por uma cultura de elite. Este discurso vinha de encontro ao facto de, no período entre guerras, os automóveis terem-se tornado bens mais acessíveis em alguns países³⁰, embora em Portugal, um automóvel novo, mesmo dos mais baratos, continuasse a ser inacessível à maioria da população³¹. A DGSV apresentava o crescente aumento da venda de automóveis usados (mais baratos do que os novos) como um argumento para o facto de os automóveis estarem a tornar-se utilitários: nos anos trinta e quarenta, a transferência de propriedade de veículos automóveis (que, em princípio implicava uma compra de um automóvel usado) foi sempre superior ao número de veículos registados³². No imediato pós-II Guerra Mundial, a procura parece começar a diversificar-se, não só pelo facto de, ao fim de vários anos, o país de origem do maior número de veículos importados não ser os EUA, mas a Inglaterra³³, como também se verificar o aumento da preferência por carros “utilitários” de menor cilindrada³⁴. É também a partir de finais dos anos vinte e nas duas décadas seguintes que o esforço legislativo e de criação de serviços de viação se torna mais importante. O fenómeno da automobilidade atingia mesmo os não proprietários, quer pelo aumento do número de condutores (alguns deles assalariados)³⁵, quer pela regulamentação e práticas que vieram a tomar conta das vias públicas, usadas por todos.

²⁹ *Relatório referente ao ano de 1938 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 10.

³⁰ Por exemplo, em Inglaterra, um dos automóveis de marca *Austin* custava um terço do salário anual de um professor. Também na Holanda, nos anos trinta, novos grupos sociais puderam comprar carros, sobretudo carros usados ou através de crédito. Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 92.

³¹ A título de exemplo, um dos automóveis mais baratos no mercado português em 1938, o *Fiat 500*, um carro pequeno, “ultra-utilitário”, com lugar apenas para duas pessoas, custava quase cinco vezes mais do que o valor do Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* nesse ano. Em concreto, em 1938, um *Fiat 500 Conduite* custava 14.750\$00 e o PIB *per capita* era de 3.056\$00. Calculei o PIB a partir do quociente entre o PIB a preços correntes e a população portuguesa a partir de Mata e Valério, *História Económica de Portugal. Uma Perspectiva Global*, 250, 255. Para o valor do *Fiat 500* ver Rodrigues, *Do Topolino ao Cinquecento - História dos pequenos FIAT em Portugal*, 21.

³² Excluindo os anos da II Guerra Mundial, durante os quais houve restrição à importação de veículos, o que levou ao aumento da compra de carros usados, entre 1933 e 1946, a transferência de propriedade dos veículos automóvel foi em média três vezes superior aos veículos registados (só seria menor, cerca de duas vezes mais, nos automóveis pesados). *Relatório referente ao ano de 1946 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 75, 77. Ao contrário do que é afirmado por António Lopes Vieira, a percentagem do valor da importação de automóveis não corresponde a cerca de 30 por cento (e mais) das importações totais para consumo nos anos trinta. Embora o seu artigo continue a ser uma referência, existe um erro de cálculo dessa percentagem no Quadro 14 (na página 81). O artigo de Lopes Vieira usa esse valor na interpretação que faz, e, sendo um artigo de referência, este erro tem sido repetido por outros autores que citam este trabalho. Usando os valores que o próprio Lopes Vieira fornece chega-se ao valor correcto, que é cerca de 3 por cento. Ver Vieira, “Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940”: 81.

³³ *Relatório referente ao ano de 1946 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 17, 18.

³⁴ No período entre 1935 e 1939 o número de automóveis com potência até 10 cv era de 536 em cada 1000 registados e em 1946 e 1947 o mesmo valor atingiu os 622 automóveis. *Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 20, 21.

³⁵ Se compararmos os valores acumulados (ou seja, os que correspondem apenas aos números de registo e não a existências reais) do número de veículos automóveis registados e de licenças de condução concedidas, verificamos que são sempre da mesma ordem de grandeza. Por exemplo, para os anos de 1911, 1920 e 1930, estes valores foram para os veículos registados 1066, 7802 e 43761 e para os condutores aprovados 1191, 7448, 44327. Daqui não podemos afirmar que existe uma relação entre o registo de veículos e a aprovação de condutores, mesmo porque inicialmente alguns proprietários não conduziam o seu próprio veículo, tendo como proprietário uma pessoa contratada para conduzir que também fazia as funções de mecânico. Para os valores ver *Relatório referente ao ano de 1936 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 47, *Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 121.

1 Regulação da circulação rodoviária nacional e internacional

A regulação da circulação dos automóveis em ruas ou em estradas cedo foi considerada uma necessidade pelos vários tipos de autoridades, quer locais, através de posturas municipais¹, quer nacionais, através de regulamentos, quer internacionais, com a assinatura de convenções. Nem sempre estas regulamentações a diferentes níveis estiveram articuladas², notando-se, no entanto, uma grande influência das convenções internacionais nos regulamentos nacionais para a circulação por estrada (chamados a partir dos anos vinte códigos da estrada).

Numa fase inicial, foram sobretudo as organizações não governamentais que promoveram iniciativas para a regulação da circulação internacional, que tiveram consequências a nível nacional³. Os clubes automóveis e de turismo organizaram-se em associações internacionais, como a *Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus* (AIACR) e a *Ligue Internationale des Associations Touristes* (LIAT, que viria a tornar-se na *Alliance Internationale du Tourisme*, AIT), que, em conjunto com a *Association Internationale Permanente des Congrès de la Route* (AIPCR)⁴ tiveram um papel importante nas negociações para a circulação internacional rodoviária na Europa e na criação de condições materiais para essa circulação com a emissão de mapas de estradas, o estabelecimento de sinais rodoviários e a discussão da melhoria dos pavimentos das estradas⁵.

Estas iniciativas foram interrompidas pela I Guerra Mundial que, no entanto, foi um período importante para um certo tipo de socialização ligado à motorização que ocorreu no decurso da Guerra⁶. Algumas das funções asseguradas por estas organizações não governamentais começaram a sê-lo, no período entre as duas guerras mundiais, pela Sociedade das Nações e outras organizações intergovernamentais.

Ao nível nacional, em Portugal, foi sendo acompanhada a regulamentação relativa à circulação dos veículos automóveis nos outros países, sendo de relevar a importância da influência francesa.

1.1 Os primeiros regulamentos de circulação nacional e internacional de automóveis

Numa fase inicial do automóvel houve duas grandes motivações para o seu uso por parte de uma elite, o desporto automóvel e o turismo⁷, que tentavam desafiar a dificuldade das distâncias e da

¹ Não iremos abordar as posturas municipais nesta tese.

² É de notar que numa fonte de 1913 Schipper encontrou uma afirmação muito interessante sobre o confronto entre as regulamentações internacionais e nacionais: nas leis nacionais o interesse do público em geral era a consideração mais importante; nos regulamentos internacionais, o ponto de vista do automobilista predominava. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 47.

³ Ver, por exemplo, Bertho Lavenir, "How the Motor Car Conquered the Road", 130, 131.

⁴ A LIAT foi fundada em Bruxelas em 1898. Foi depois dissolvida em 1919 para dar lugar à AIT. A AIT e a AIACR fundariam em 1925 o *Conseil Central de Tourisme International* para consolidar a sua cooperação em assuntos relacionados com o sistema rodoviário, como o uso das estradas. A AIACR foi fundada em Paris em 1904 pela França, Áustria, Bélgica, Grã-Bretanha, EUA, Dinamarca, Portugal, Alemanha, Itália, Holanda, Suíça e Rússia. Mais tarde, em 1946, tornou-se a *Fédération Internationale de L'Automobile* (FIA). A AIPCR foi fundada na mesma cidade em 1908. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 64, 72.

⁵ Ver *ibid.*, 63-68.

⁶ Ver *ibid.*, 68-73, Kurt Möser, "The Dark Side of Early "Automobilism", 1900 – 1930: Violence, War and the Motor Car", *The Journal of Transport History*, 24, no. 2 (2003).

⁷ Ver, por exemplo, para os casos alemão, francês e inglês, respectivamente, Sachs, *For the love of the automobile: looking back into the history of our desires*, Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous*

inadaptação das estradas existentes à sua circulação, promovendo corridas entre capitais, ou excursões determinadas com algum objectivo (uma exposição, por exemplo). A popularidade do turismo automóvel aumentou no período entre guerras⁸.

Em Portugal, o primeiro automóvel entrou em 1895, um *Panhard et Levassor*, tendo todo o processo da sua importação, a sua primeira viagem, os seus percalços e sua projecção na imprensa revelado bem o quanto seria necessário construir um conhecimento de uso e todo um sistema socio-técnico para este novo frágil artefacto⁹. Na passagem do século, em 1900, tinham sido importados para Portugal 29 veículos automóveis¹⁰. Só então na pauta alfandegária surgia o conceito de automóvel como “veículo de motor mecânico destinado a circular sobre as vias públicas, sem carris”¹¹. Até ao final da Monarquia a circulação manteve-se em níveis baixos, estimando-se o número de veículos com motor existentes no país no final de 1910 em 1820¹². Apesar da baixa circulação na primeira década do século XX, foram criadas as bases para o sistema socio-técnico automóvel: desenvolveu-se uma cultura de uso, iniciou-se o comércio automóvel e construíram-se garagens para a sua manutenção, distribuidoras de gasolina instalaram-se, criou-se um clube automóvel e criaram-se automobilistas, publicaram-se as primeiras regulamentações, toda uma compreensão e um discurso foram construídos em guias e na imprensa, publicaram-se mapas e sinalizaram-se estradas¹³.

As iniciativas de concursos de excursionismo, onde se mediam velocidades médias de ligação entre diferentes localidades, as provas de velocidade ou as gincanas, provas que se baseavam na perícia, fizeram parte das manifestações iniciais do automobilismo, do seu lado desportivo e turístico e que, geralmente, tiveram uma grande adesão popular¹⁴. Estas práticas eram apontadas como razões para a melhoria de estradas, quer ao nível do pavimento¹⁵, quer ao nível da sinalização. De assinalar as iniciativas motivadas, já nos anos vinte, pelo congresso de estradas em Sevilha, em 1923 ou pela exposição na mesma cidade em 1929, que levaram a que se marcassem estradas e se consertassem pavimentos. Reconhecia-se também a necessidade de chegar a *standards* aceitáveis para a circulação internacional, nomeadamente a certificação do bom estado para a condução, quer dos veículos, quer dos condutores, e também a questão da documentação para passagem de fronteiras.

A dificuldade de atravessar as fronteiras terrestres portuguesa e espanhola estão ilustradas nas informações prestadas num guia publicado, em 1905, pelo vice-presidente da comissão de

Sommes Devenus Touristes, O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*.

⁸ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 123.

⁹ Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 49-58, ———, *O trem do conde. História do primeiro automóvel que entrou em Portugal*.

¹⁰ ———, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 70.

¹¹ *Ibid.*, 86.

¹² Recorre-se a estimativas até 1910 porque o registo automóvel só se tornou obrigatório a partir de 1911. *Ibid.*, 87.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*, 117 e seguintes.

¹⁵ Ver por exemplo o caso da primeira prova de velocidade realizada no país, em Valada do Ribatejo, em 1906, para a qual foi especialmente reparada uma estrada. *Ibid.*, 126.

excursionismo do ACP, Elísio Mendes¹⁶, intitulado *Guia das estradas de Portugal: vademecum do automobilista*, por causa da questão da documentação sobre a saída e reentrada de automóveis nessas fronteiras: ou se interpretaria os automóveis como outro tipo de veículos (mormente de tracção animal) que transportavam passageiros e bens, aplicando-lhe o convénio do tratado de comércio terrestre entre os dois países; ou seria necessário fazer um depósito de direitos em Espanha relativo a uma importação provisória, que seria ressarcido à saída, e para não pagar direitos a entrar novamente em Portugal seria necessário tratar de documentação previamente nas alfândegas de Lisboa ou do Porto:

Assim é que para a saída da fronteira tem de se obter na sede das referidas alfândegas um documento, com as devidas confrontações, para tal fim, e, ao entrar em Espanha, outro documento de importação temporária tem de se pedir, com idênticas confrontações, ou outras, mediante o depósito dos direitos, que é de 18 pesetas, 50 contos por cada 100 quilos de motor e de mais 1000 pesetas pelo automóvel até 4 lugares. Com este documento reembolsa-se esse depósito, em qualquer das alfândegas terrestres de Espanha no acto da saída. Este documento tem a validade de um ano¹⁷.

Esta era uma preocupação comum aos clubes automóveis e levou a que se chegasse a um acordo internacional. De facto, os representantes do Real Automóvel Club de Portugal no primeiro congresso internacional de estradas em 1908 propuseram no seu voto a organização de uma reunião com representantes dos vários governos das nações “com o intuito de facilitar a circulação internacional dos automóveis, estabelecendo acordos internacionais para a unificação dos sinais das estradas, ou ainda para a codificação e publicidade dos regulamentos (...) adoptados em cada país”¹⁸. Apesar de não ser muito frequente, a circulação internacional existia, como foi o caso da aventura de três automobilistas portugueses que efectuaram uma volta à Europa continental entre Agosto de 1905 e Abril de 1906, percorrendo quase todas as grandes cidades e ligando Lisboa a Constantinopla¹⁹.

Portugal tinha então um “regulamento sobre a circulação de automóveis” aprovado em 1901²⁰, dois anos depois da publicação do primeiro regulamento francês e numa altura em que deveria haver pouco mais de 50 automóveis no país²¹. Este regulamento definiu o que era um automóvel, as condições gerais para a sua circulação e as penalidades em que incorriam os automobilistas que não as cumprissem. Foi modificado em 1909 no valor das multas e nas penalidades²², diminuindo-as, o que levou a que Real Automóvel Club de Portugal emitisse um voto de agradecimento ao ministro das Obras Públicas, Luís Filipe de Castro por considerar que as suas

¹⁶ Ibid., 146.

¹⁷ Ely Mendes, *Guia das estradas de Portugal: vademecum do automobilista*, (Lisboa: A. J. Teixeira Mello, 1905), 102, 103.

¹⁸ "Acta nº 47, 26/8/1908", *Actas da Direcção do Real Automóvel Club de Portugal*, Livro I. Os delegados do RACP no Congresso de Estradas de 1908 foram o seu presidente Carlos Roma do Bocage, o Conde de Jimenez y Molina e o Conde dos Oliveas e de Penha Longa. "Acta nº 49, 18/11/1908", *Actas da Direcção do Real Automóvel Club de Portugal*, Livro I.

¹⁹ Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 150-157.

²⁰ "Decreto de 3 de Outubro, approvando o regulamento sobre circulação de automóveis nas estradas, Diário do Governo nº 231, de 14/10/1901, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1901* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1902).

²¹ ———, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 96.

²² "Decreto de 29 de Março, modificando o regulamento sobre circulação de automóveis, Diário do Governo nº 73, de 3/4/1909, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1909* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1910).

reclamações tinham sido atendidas²³. Em termos de documentação o regulamento de 1901 obrigava à obtenção de um livrete para o automóvel, relativo à inspecção do veículo, passado pela direcção de obras públicas respectiva, uma licença de circulação para o condutor e outra para o veículo, ambas pedidas no Governo Civil distrital respectivo. A licença do condutor era obtida através de exame realizado na direcção de obras públicas distrital. A licença do veículo era obtida mediante a apresentação do livrete, e o número atribuído era colocado numa chapa metálica na frente do veículo, juntamente com informação sobre a sede do distrito.

Este regulamento viria a ser substituído por um novo regulamento publicado em 1911, inspirado numa convenção internacional que resultou do esforço dos clubes automóveis na harmonização de regras de circulação e que integrou algumas das propostas feitas pelo clube português no ano anterior²⁴. A convenção internacional assinada em Paris a 11 de Outubro de 1909, *Convenção internacional relativa à circulação de automóveis*, iniciativa da AIACR²⁵, do qual fazia parte o Real Automóvel Club de Portugal, estabeleceu meios para facilitar a circulação internacional como o tríptico (*triptyque*) ou a caderneta de passagem nas alfândegas (*carnet de passage en douane*), para o atravessar de fronteiras²⁶. O automóvel foi herdeiro de algumas conquistas de outros veículos que circularam em ruas ou em estradas antes de si, como o foi o caso da utilização dos trípticos para atravessar fronteiras em bicicleta criada pela LIAT²⁷. As bicicletas, aliás, foram importantes predecessores dos automóveis também noutros aspectos. Por exemplo, representações culturais e práticas de mobilidade ligadas à velocidade, à liberdade e à igualdade, que mudaram a forma de viajar, permitindo, em particular, escapar às limitações dos caminhos-de-ferro²⁸. Os automóveis também seguiram caminhos já percorridos pelas bicicletas (metafórica e literalmente)²⁹, com movimentos associativos a influenciarem a regulação, a criação de uma cultura de viagem e de turismo, as acções para a melhoria do estado das estradas³⁰, ou a transferência na experiência da produção e comercialização de veículos³¹.

²³ "Acta nº 56, 6/4/1909", *Actas da Direcção do Real Automóvel Club de Portugal*, Livro I. D. Luís Filipe de Castro foi ministro das Obras Públicas de 25/12/1908 a 14/5/1909. Ver também —, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 97.

²⁴ —, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 148, 149.

²⁵ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 337, 338.

²⁶ Sobre estes documentos, o como eram usados e os regulamentos de circulação automóvel em alguns países europeus em 1907 ver Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 60, 61.

²⁷ Hans Buijter, "Bicycles, motor cars and triptyques. The organizational origins of tourism by individual means of transportation" (comunicação apresentada em 9th Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Berlin, 6-9/10/2011).

²⁸ Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, 95.

²⁹ Catherine Bertho Lavenir resume o que o automóvel vai buscar à bicicleta desta maneira: "[A bicicleta] vai emprestar-lhe tudo: os seus jornais, as suas associações, a sua forma de se fazer ouvir na sociedade, o seu projecto político e social". *Ibid.*, 155. Ver também, para os EUA e para Inglaterra McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 118, O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 81.

³⁰ Tanto o *Touring Club* de França como a Liga dos Ciclistas Americanos (*League of American Wheelmen*) contribuíram para a regulação favorável relativa à circulação de bicicletas e para o melhoramento de estradas. O fundador do *Touring Club* francês era advogado e levou a cabo de forma sistemática acções judiciais para a adopção de medidas favoráveis aos ciclistas e aos automobilistas. Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, 108, 109, —, "How the Motor Car Conquered the Road", 117, 118. Também o *Touring Club* Belga teve uma acção importante no melhoramento das estradas —, "Normes de comportement et contrôle de l'espace: le Touring Club de Belgique avant 1914": 73-76. No caso dos EUA, a Liga dos Ciclistas e personalidades associadas participaram no movimento "Boas estradas" (*Good Roads movement*) dos anos noventa do século XIX e também num movimento semelhante relativo às ruas urbanas. Isto levou ao

Portugal, na pessoa do engenheiro João Veríssimo Mendes Guerreiro³², que presidiu à representação portuguesa, foi um dos dezasseis países signatários desta convenção (vários países não signatários aderiram mais tarde). No entanto, demoraria ainda algum tempo a ser ratificada. No início da I República foi apresentada uma proposta de lei para a aprovação da convenção em Dezembro de 1911³³, que viria a ser ratificada e confirmada já em 1912, entrando em vigor a 1 de Maio desse ano³⁴, conforme tinha sido proposto pelo ACP³⁵.

O regulamento português sobre a circulação de automóveis de 1911³⁶, publicado cerca de um ano antes da ratificação da Convenção de 1909 por Portugal, já considerou alguns dos elementos previstos para a circulação internacional neste documento. Por exemplo, a obrigatoriedade de os veículos que vazios tivessem mais de 350 kg terem um mecanismo que lhes permitisse fazer um movimento de recuo. Esta norma também estava presente no segundo regulamento francês para a circulação automóvel, de 1901³⁷, e é apenas um indicador de que a Convenção Internacional de Paris de 1909 foi influenciada pelo regulamento francês³⁸. Quer a regulação da circulação nacional, feita com o regulamento de 1911, quer a da circulação internacional, definida na Convenção de 1909, previam condições semelhantes para a circulação dos veículos (por exemplo, sistema de travagem, iluminação e aparelhos de manobra da direcção) e exigiam como obrigatório para a circulação, o exame e inspecção por autoridades competentes, que conferissem a aptidão de condutores e veículos. Exigiam, ainda, que essa aptidão fosse confirmada pela apresentação de documentos. Para o caso nacional, esses documentos eram o livrete de circulação para o veículo e a licença de condução para o condutor. Para o caso internacional seriam necessários os certificados internacionais de circulação previstos no Anexo A da Convenção, que, desde Abril de 1911, mesmo

aumento dos pavimentos em asfalto. McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 56.

³¹ Por exemplo, em Inglaterra, a marca Rover começou por fabricar bicicletas, antes de automóveis, e William Morris antes de ser um produtor de automóveis, foi um comerciante de bicicletas. O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 15, 19. Ver também Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 33-36.

³² O Engenheiro João Veríssimo Mendes Guerreiro formou-se em engenharia civil na Escola de Pontes e Calçadas de Paris nos anos sessenta do século XIX, voltando a Portugal no final dessa década. Desenvolveu uma vasta experiência em obras públicas, sendo de destacar os melhoramentos do Porto de Lisboa. À data do primeiro congresso de estradas, era inspector geral da secção de Obras Públicas e um veterano em congressos internacionais, tendo participado, por exemplo, em congressos sobre caminhos-de-ferro, navegação interior e obras hidráulicas. Maria Helena Lisboa, *Os engenheiros em Lisboa: urbanismo e arquitectura (1850-1930)*, Cidade de Lisboa (Lisboa: Livros Horizonte, 2002), 267. Este engenheiro já tinha presidido, no ano anterior, à comissão que em Paris preparou a existência deste congresso.

³³ "Proposta de lei para aprovação da Convenção internacional de Paris relativa à circulação de automóveis", *Diário do Governo* nº 290, 1ª Série, de 13/12/1911, Congresso, Câmara dos Deputados.

³⁴ "Carta de confirmação e ratificação da convenção internacional de 11 de Outubro de 1909 sobre circulação de automóveis", *Diário do Governo* nº 63, 1ª Série, de 16/3/1912, Ministério dos Negócios Estrangeiros. A carta de ratificação datada de 20 de Janeiro de 1912 foi assinada por Manuel de Arriaga, Presidente da República e Augusto de Vasconcelos, presidente do Ministério e ministro dos Negócios Estrangeiros. Augusto de Vasconcelos foi também membro da mesa da assembleia geral do ACP. Ver "Acta nº 68, 28/6/1911", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II. Portugal passava a fazer parte da curta lista dos nove países que tinham ratificado a convenção até à data (Alemanha, Áustria-Hungria, Bélgica, Espanha, França, Itália, Mónaco e Rússia), apesar de entretanto terem aderido mais países.

³⁵ "Acta nº 68, 28/6/1911".

³⁶ "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911).

³⁷ "Décret relatif à la circulation des automobiles (Journ. Off. du 13 septembre 1901)", in *Collection Complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Règlements et Avis du Conseil d'État, Année 1901* (Paris: Librairie de la Société du Recueil Général des Lois et des Arrêts, 1901).

³⁸ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 204.

antes do governo português ratificar a convenção, eram emitidos pelo ACP, que foi nomeado a entidade oficial para esse fim³⁹. O regulamento português de circulação automóvel de 1911 também previu um financiamento indirecto para a sinalização de estradas de acordo com os quatro sinais de perigo previstos no Anexo D da Convenção, o que seria feito igualmente pelo ACP⁴⁰.

Uma discrepância entre a convenção internacional e o regulamento nacional dizia respeito à idade mínima para a realização do exame de condutor. Embora a idade mínima no regulamento nacional de 1901 fosse os 18 anos, o regulamento de 1911 mudou-a para 21. A convenção internacional, contudo definiu a idade mínima em 18 anos. A esta divergência foi dada alguma importância nas discussões na Câmara dos Deputados, particularmente pelo deputado Carlos Calixto, um conhecido pioneiro nas mobilidades mecânicas do ciclismo e do automobilismo, membro fundador tanto da União Velocipédica Portuguesa e do Automóvel Club de Portugal⁴¹, que apresentou mesmo um projecto de lei⁴². No entanto, a questão não se resolveu. Ainda em 1918, o ACP, numa exposição ao ministro do Comércio, pedia que o regulamento de 1911 alterasse a idade mínima da realização do exame de condutor para 18 anos⁴³.

1.2 Os primeiros códigos da estrada e a revisão da convenção de circulação internacional de 1909

No período entre guerras, a Sociedade das Nações assumiu um papel de importância crescente nas novas negociações sobre a circulação em estradas, em detrimento de associações não governamentais como a AIACR e a AIT⁴⁴. Esta importância concretizou-se no estudo dos transportes por estrada nas conferências de Barcelona (1921), Paris (1926) e Genebra (1931) e nas discussões que as prepararam, tidas nos comités técnicos para os transportes criados no âmbito da Sociedade das Nações. A Primeira Conferência Geral sobre Comunicações e Trânsito (*First General Conference on Communications and Transit*) decorreu em Março e Abril de 1921 em Barcelona, reunindo 44 estados, dos quais 26 europeus e representou um grande esforço para atenuar o impacto da guerra no transporte transfronteiriço. Daqui resultaram a convenção e o estatuto sobre liberdade de tráfego (*Convention and Statute on Freedom of Transit*) que acabaram por excluir o tráfego rodoviário, dando relevo apenas ao tráfego por caminhos-de-ferro e por vias marítimas ou fluviais. No entanto, esta conferência teve um papel importante para o tráfego rodoviário porque, por um lado, estabeleceu o princípio da liberdade de tráfego e, por outro, iniciou negociações multilaterais na área dos transportes, criando o Comité Consultivo e Técnico para as Comunicações e Trânsito (*Advisory and*

³⁹ "Decreto de 27 de Abril, determinando varias providencias no sentido de facilitar a circulação dos automoveis conduzindo passageiros, tanto na sua entrada ou saída pela fronteira terrestres como pela marítima", *Diário do Governo* nº 99, de 29/4/1911, Ministério das Finanças.

⁴⁰ Este financiamento indirecto era feito com os saldos das comissões técnicas encarregues de fazer a inspecção e registo dos veículos, os exames dos condutores, e de passar os respectivos documentos (livrete de circulação para o veículo, licença de condução e duas placas metálicas com o número da licença e a letra da circunscrição), sem os quais não era permitido circular. Ao ACP foi praticamente atribuída a responsabilidade destas comissões técnicas.

⁴¹ *UVP-FPC, 100 anos*, 36, 37, Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 15.

⁴² "150ª Sessão, em 28 de Junho de 1912", *Diário da Câmara dos Deputados*, 4, 5, "95ª Sessão, em 12 de Maio de 1913", *Diário da Câmara dos Deputados*, 21-23.

⁴³ "Acta nº 187, 4/4/1918", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.

⁴⁴ Sobre o papel da Sociedade das Nações na regulamentação da circulação de transportes por estrada usaremos o trabalho de Frank Schipper, em particular o seu capítulo 4. Ver Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 121-157.

Technical Committee on Communications and Transit (CCT). Este Comité veio a ter um sub-comité para os assuntos da estrada, o Comité para o Tráfego em Estrada (*Committee on Road Traffic*), criado em 1924, cujos membros eram sobretudo europeus (embora nenhum português) e onde a AIACR estava representada⁴⁵. Este Comité estudou a revisão da Convenção de 1909 sobre o transporte rodoviário internacional, que teve como ponto de partida o facilitar o tráfego automóvel internacional, no âmbito da qual foram discutidos assuntos como a separação do documento único para a circulação internacional em dois, a introdução de um seguro obrigatório contra terceiros e a revisão das regras de circulação em estrada. Estas discussões estiveram na base da preparação da conferência de Paris em 1926, onde se assinaram, a 24 de Abril, não uma, mas duas convenções, devido ao facto de não haver consenso sobre a inclusão de regras da estrada, o que revelava a dificuldade de discutir um código da estrada europeu, defendido pelo Governo francês⁴⁶. Em França, a aprovação do código da estrada deu-se em 1921, sendo modificado em 1922, formalizando os trabalhos de uma comissão estabelecida em 1903 pelo Ministério das Obras Públicas francês e substituindo os regulamentos de circulação automóvel publicados nesse país em 1899 e 1901⁴⁷. É neste código que é definida a circulação pela direita nas estradas francesas e a prioridade nos cruzamentos ser dada aos veículos que vinham da direita, exceptuando em estradas de classificação diferente, acentuando a sua hierarquia.

Estas questões sobre a direcção da circulação, os critérios de prioridade em cruzamentos, sentidos de ultrapassagens são retomadas a nível internacional na conferência de Paris sobre a circulação rodoviária de 1926 e constam de uma das duas convenções aprovadas, a *Convenção Internacional relativa à circulação por estradas*, assinada por 22 estados. Cada país deveria adoptar um sentido uniforme de circulação (havia países onde se circulava em direcções diferentes conforme a província) e que a prioridade deveria ser dada, num cruzamento, a quem viesse do lado igual ao sentido por onde se fizesse a circulação⁴⁸. Esta convenção não se limitava ao tráfego rodoviário motorizado, mas incluía também outro tipo de tráfego em estradas, como os veículos com tracção animal. A tentativa de harmonização das regras da estrada, que continuou a ser discutida depois da conferência de 1926 no Comité para o Tráfego em Estrada da Sociedade das Nações, levou a que, por exemplo, houvesse uma decisão no sentido de ser implementada a condução pela direita na Europa continental, deixando de fora o Reino Unido, mas levando a que países como Portugal e a Áustria mudassem o seu sentido de circulação da esquerda para a direita⁴⁹. A outra convenção, a *Convenção internacional relativa à circulação de automóveis*, foi assinada por cerca do dobro dos estados e substituiu a Convenção de 1909, actualizando as questões relativas às condições de circulação e documentação internacionais de automóveis e condutores, que passaram a ser dois documentos, válidos por um ano, o certificado internacional de circulação para veículos e a carta de

⁴⁵ Ibid., 125-127, 135.

⁴⁶ Ibid., 139.

⁴⁷ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 225, 226.

⁴⁸ Ver artigos 4º e 6º desta convenção. "Carta de Confirmação e Ratificação de uma Convenção Internacional, assinada entre Portugal e outras nações, relativa à circulação por estradas", *Diário do Governo* nº 36, 1ª Série, de 14/2/1929, Ministério dos Negócios Estrangeiros.

⁴⁹ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 143.

condução internacional. Essa segunda convenção dizia respeito unicamente aos veículos motorizados não comerciais.

Ambas as convenções foram assinadas por Portugal, representado nessa conferência pelo engenheiro Manuel Roldan y Pego⁵⁰, que já tinha marcado presença em Congressos Internacionais de Estradas, nomeadamente no segundo, em Bruxelas (1910) e no terceiro, em Londres (1913), tendo exposto ao Ministério do Fomento, nesse período, enquanto representante do Conselho de Turismo, as suas preocupações relativamente ao estado das estradas portuguesas e o seu papel no desenvolvimento da economia⁵¹. Estas duas convenções internacionais foram aprovadas para serem ratificadas em 1928⁵², sendo, no entanto, ratificadas em datas diferentes, entrando em vigor em Janeiro e em Outubro de 1930⁵³.

Como aconteceu relativamente à convenção internacional de 1909, que influenciou o regulamento para a circulação de automóveis de 1911, também as convenções de Paris de 1926 tiveram reflexos no primeiro “código da estrada” português. O primeiro código da estrada português publicado em 1928⁵⁴ era muito mais completo e apresentava outra estrutura relativamente ao regulamento para a circulação de automóveis de 1911, que revogou⁵⁵. Portugal acompanhava, assim, os restantes países europeus que publicaram, a partir dos anos vinte, os seus primeiros códigos da estrada, harmonizando-os com os regulamentos internacionais. Ao contrário do regulamento de 1911 que se aplicava apenas aos veículos automóveis, o código da estrada de 1928 aplicava-se também a

⁵⁰ Manuel Roldan y Pego era engenheiro de minas formado pela Academia de Freiberg. Foi membro do Corpo de Engenharia Civil da Secção de Minas e foi director da Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos desde 1918 até à sua reforma. Foi também membro de vários Conselhos Superiores como os de Turismo, o de Caminhos-de-Ferro, de Indústria e de Electricidade. Presidiu à Sociedade Propaganda de Portugal por várias vezes. Ver Teresa Salomé Mota, "The Engineers and the State: the case of the Portuguese Geological Survey in the twentieth-century, or how engineers were converted into bureaucrats" (comunicação apresentada em Jogos de Identidade: os engenheiros, a formação e a acção, Évora, 8 a 11 de Outubro de 2003), 9, 10.

⁵¹ Maria Isabel Silva Carneiro, "As casas dos cantoneiros do Algarve : da conservação das estradas a património a conservar" (Tese de mestrado, Universidade Aberta, 2011), 24, 25.

⁵² Ver "Decreto nº 15801", *Diário do Governo* nº 173, 1ª Série, de 31/7/1928, Ministério dos Negócios Estrangeiros.

⁵³ As convenções entravam em vigor um ano após a data do seu depósito nos arquivos do governo da República Francesa. A convenção relativa à circulação por estrada foi depositada em 24 de Janeiro de 1929 e a convenção relativa à circulação de automóveis foi depositada em 24 de Outubro de 1929. Ver "Carta de Confirmação e Ratificação de uma Convenção Internacional, assinada entre Portugal e outras nações, relativa à circulação por estradas", (1929), "Carta de Confirmação e Ratificação acerca da Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis, assinada em Paris entre Portugal e outras nações aos 24 de Abril de 1926", *Diário do Governo* nº 27, 1ª Série, de 3/2/1930, Ministério dos Negócios Estrangeiros. Estas são duas convenções distintas e não apenas uma, como foi considerado, por lapso, em Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 139.

⁵⁴ O código da estrada foi inicialmente publicado pelo decreto nº 14988 que criou o Conselho Superior de Viação, mas foi republicado pouco mais de três meses mais tarde, no final de Maio, pelo decreto nº 15536. Ver "Decreto nº 14988", *Diário do Governo* nº 30, 1ª Série, de 6/2/1928, Ministério do Comércio e Comunicações, "Decreto nº 15536", *Diário do Governo* nº 123, 1ª Série, de 31/5/1928, Ministério do Comércio e Comunicações.

⁵⁵ O regulamento de 1911 correspondia a cerca de duas páginas do *Diário do Governo*, enquanto o código da estrada de 1928, sem os anexos, ocupava cerca de catorze. O número total de artigos deste último era menor (49 em comparação com 66), mas os seus parágrafos eram bastante mais desenvolvidos. Em termos de organização o regulamento de 1911 apresentava os seguintes sete capítulos: Requisitos essenciais dos automóveis; Circunscrição; Comissão técnica de inspecção, provas e exames de automóveis e condutores; Licenças para a circulação de automóveis; Prescrições relativas à segurança da circulação; Penalidades; Disposições transitórias. O código da estrada de 1928 apresentava os seguintes oito capítulos: Disposições gerais aplicáveis aos peões, aos animais de tiro, de carga ou montados e a todos os veículos que transitarem pelas vias públicas; Disposições especiais para veículos de tracção animal; Disposições especiais para viaturas de tracção mecânica; Preceitos especiais para a circulação; Fiscalização do serviço de trânsito; Reparação civil; Responsabilidade criminal; Disposições gerais e transitórias.

todos os peões, animais e veículos que circulassem na estrada, integrando esse princípio da convenção para a circulação em estrada. Ainda incluiu o que era definido nessa convenção relativamente à necessidade de todos os veículos, mesmo os de tracção animal, terem um condutor e terem, pelo menos, uma luz branca na parte da frente para a circulação durante a noite. Integrou também o princípio da uniformização do sentido da circulação, definindo-o pela direita, de acordo com o que estava a ser uniformizado na Europa continental, e também a prioridade ter de ser dada aos veículos que viessem da direita (o mesmo lado do sentido de circulação). A discussão do sentido de circulação já tinha sido feita durante a Convenção de Paris de 1909, mas foi rejeitada em plenário, em parte porque os fabricantes de automóveis defendiam que a circulação deveria ser à esquerda, porque a maioria dos carros fabricados tinham volante à direita⁵⁶. Nos anos vinte começaram a ser fabricados na Europa carros fechados e carros com volante à esquerda⁵⁷. Portugal era dos poucos países que tinham ainda a circulação pela esquerda, alterada pela resolução do novo código da estrada que era consequente com a convenção de Paris de 1926, o que gerou alguma contestação⁵⁸. A objecção em Portugal não vinha dos fabricantes de automóveis, que não existiam, mas dos importadores de automóveis, representantes das marcas dos fabricantes automóveis, organizados na Câmara Sindical dos Agentes e Importadores de Automóveis⁵⁹. Numa entrevista à revista *O Volante*, Mateus de Oliveira Monteiro⁶⁰, que era consultor jurídico do Conselho Superior de Viação (CSV) e também membro da direcção do ACP e seu delegado na AIACR, dirigia-se aos críticos, explicando, detalhadamente, as razões da mudança do sentido de marcha:

... [a mudança do sentido de marcha] não foi introduzida na nova regulamentação arbitrariamente ou por capricho; o próprio Conselho Superior de Viação viu bem a resistência que encontraria na mudança do costume já estabelecido de muitos anos, e o insano trabalho e dedicação que eram indispensáveis para conseguir a intensa publicidade e maneira prática da sua eficaz efectividade; mas desde que se tratava de codificar todos os preceitos relativos à circulação, a primeira dificuldade encontrada foi harmonizar as disposições dos regulamentos militares e dos civis: os primeiros estabelecem tomar a direita da estrada deixando livre a esquerda, enquanto os segundos preceituam o contrário.... (...) É claro que desde que o exército não mudava a posição de marcha, tinha o regulamento civil de modificar-se no mesmo sentido. Mas também para isso havia argumentos de peso, sendo os principais: a prática seguida em todos os países da Europa continental, a que não é indiferente, bastando dizer que só no ano de 1927 foram concedidos pelo Automóvel Club de Portugal mais de 800 certificados internacionais de circulação, sempre para países onde é adoptado o nosso novo sentido de marcha, e tendo os respectivos condutores portugueses com facilidade reputado tal disposição sem grave embaraço; o voto emitido na conferência internacional dos países da convenção, à qual pertencemos, para que em breve se conseguisse a uniformidade do sentido de marcha ao

⁵⁶ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 346.

⁵⁷ 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 camions foram importados em 1929", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 13 (1930). A evolução de carros abertos e fechados e a sua relação com os usos sazonais do carro foram descritos para os EUA e para a Inglaterra por McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 127, O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 83, 84. Nos EUA a percentagem de carros fechados aumentou substancialmente nos anos vinte: em 1919 apenas 10 por cento eram carros fechados, ao passo que em 1927 este número já tinha aumentado para 82,2 por cento. Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 83.

⁵⁸ A discussão da colocação do volante à direita ou à esquerda do carro, por vezes nem sempre coincidia com o sentido da circulação, como se vê no comentário a um artigo de um crítico francês do automobilismo publicado na revista *O Volante*, onde este assunto foi bastante discutido. "O problema da condução. Do lado direito ou do lado esquerdo?", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 56 (1928).

⁵⁹ Esta entidade apresentou, a este propósito, uma exposição ao ministro do Comércio. "O problema do trânsito", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 54 (1928).

⁶⁰ Mateus de Oliveira Monteiro foi membro da direcção do ACP de 1928 a 1933, data da sua morte. Foi delegado do ACP na AIACR. "Dr. Mateus de Oliveira Monteiro", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 31 (1933).

menos nos países da Europa continental, sem qualquer reparo do representante de Portugal; o facto de terem o volante à direita a enorme maioria dos automóveis circulando no nosso país, e portanto ser mais fácil conceder aos veículos caminhado em sentido inverso o maior espaço possível, pois que é só visível para o condutor a roda da frente do outro lado da direcção, podendo portanto passar com o carro junto à valeta, o que não consegue dando a direita⁶¹.

Em alguns guias publicados em Portugal nos anos trinta, apesar de a circulação já estar definida desde 1928 como sendo à direita, os esquemas a indicar a forma do condutor fazer sinais gestuais a outros condutores ainda o colocavam num carro com volante à direita, o que reforça a ideia que ainda nesta década havia tanto carros com volante à direita, como à esquerda.

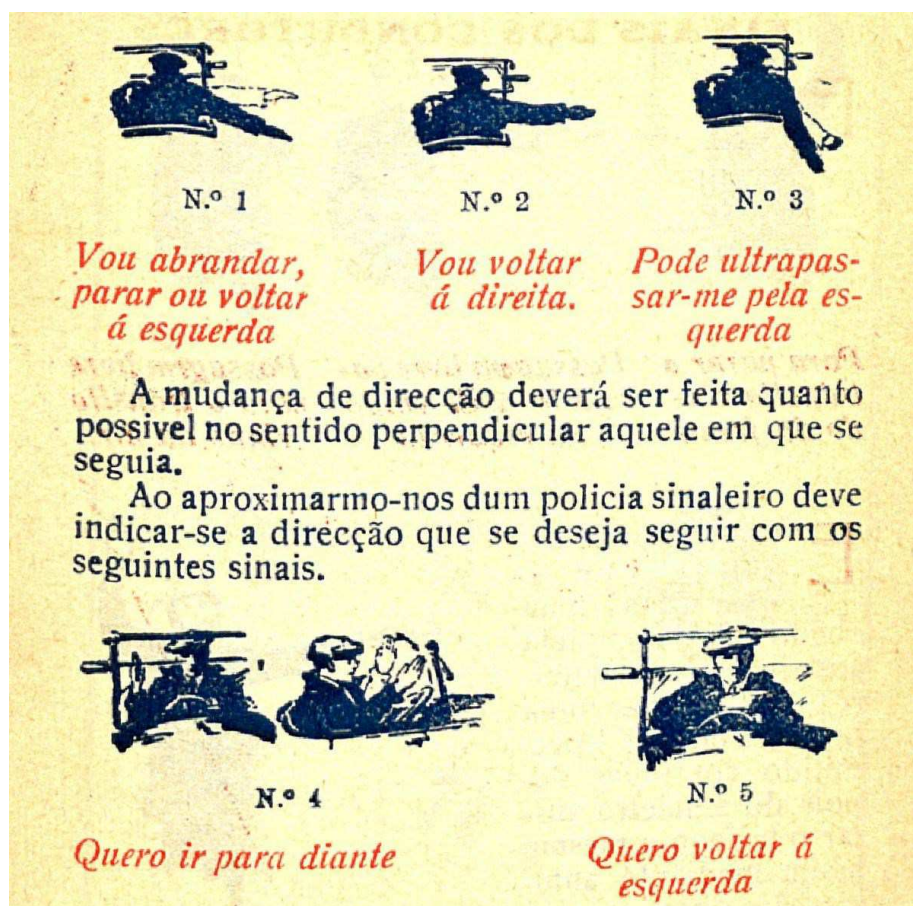


Figura 1: Sinais recomendados aos condutores (carros com volante à direita)⁶²

Essa situação não era inédita. O primeiro modelo a trazer um volante à esquerda foi o célebre Ford T, cuja produção foi iniciada em 1908, mas nos anos trinta, em França, apesar de a circulação ser pela direita, os carros produzidos ainda tinham o volante à direita⁶³. Para tentar minimizar as dificuldades decorrentes desta mudança da direcção de circulação, que entrou em vigor a 1 de Junho de 1928, o artigo 9º do código da estrada ditava que "[p]ara se efectivar esta determinação, deverão as autoridades administrativas, por si e seus delegados, tomar as necessárias providências de intensa publicidade para evitar a confusão que dê lugar a acidentes". O CSV emitia em meados de Maio uma comunicação oficial, na qual informava:

⁶¹ "O código da estrada e a mudança de marcha. «O Volante» ouve o Sr. Dr. Oliveira Monteiro membro do Conselho Superior de Viação", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 61 (1928).

⁶² *Quem vai ao volante. Conselhos aos condutores de automóveis da Shell*, (Lisboa: Casa Holandesa, 1935), 13.

⁶³ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 347.

A partir do dia 1 de Junho é alterada a posição de marcha de todos os veículos e animais na via pública, devendo o trânsito passar a ser feito pela direita, deixando livre a esquerda.

As Câmaras Municipais das Cidades de Lisboa, Porto, Coimbra e Braga resolveram já com as companhias dos eléctricos a forma de facilmente se dar execução ao art.º 9º do Código da Estrada referente à mudança de mão, tendo tudo preparado para, no dia 1 de Junho próximo, mudarem a posição da marcha de todos os seus carros.

(...) O Conselho Superior vai distribuir por todo o País uns impressos a fixar nos veículos, a fim de lembrar aos condutores a posição de marcha. Esses impressos serão profusamente distribuídos pelas garagens e recolhas de veículos. Serão também afixados avisos neste sentido.

A Direcção Geral de Segurança Pública oficiou já aos Comandos da Guarda Nacional Republicana e Polícias, a fim de tomarem todas as medidas necessárias para que a mudança se faça com a maior garantia e facilidade⁶⁴.

Não só as autoridades administrativas, como também entidades privadas e outras, como a *Vacuum Oil Co.*, a principal empresa fornecedora de gasolina do mercado português nas primeiras quatro décadas do século XX⁶⁵ (mais tarde, em 1955, *Mobil Oil Company*) e o jornal *Diário de Notícias* participaram nesta campanha, ao colocar sinais ao longo das estradas dizendo “pela direita”.



Figura 2: Início da circulação pela direita a 1 de Junho de 1928. Os sinais colocados pelo *Diário de Notícias* e pela *Vacuum Oil Company*⁶⁶

Com a censura em vigor, alguma imprensa aproveitou esta alteração do sentido da circulação para comentar a orientação política da Ditadura Militar⁶⁷.

⁶⁴ "Conselho Superior de Viação. Algumas disposições acerca da mudança de marcha que se inicia em 1 de Junho", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 60 (1928).

⁶⁵ João Rodolfo Rodrigues Marques, "Distribuição e comercialização de produtos petrolíferos", in *65 anos de petróleo em Portugal: uma história de interesses, de acção e de progresso*, ed. Luiz Filipe de Moura Vicente (Companhia das Cores, 2002), 53.

⁶⁶ António Ribeiro Ferreira, *Diário de Notícias. 140 anos 140 imagens: 1864-2004*, (Lisboa: Diário de Notícias, 2005), 13.

⁶⁷ Joaquim Vieira, *Portugal século XX: crónica em imagens (1920-1930)*, vol. 3 (Lisboa: Círculo de Leitores, 1999), 204.



Figura 3: “Pela direita”. Em 31/5/1928, o “Sempre Fixe” de Pedro Bordallo e o “Ecos da Semana” de Carlos Botelho contornavam a censura, comentando a orientação do regime em paralelo com a mudança do sentido de circulação⁶⁸

Da convenção relativa à circulação de automóveis, que revogou a convenção de 1909, o código da estrada de 1928 integrou também vários elementos, havendo uma quase coincidência nos itens relativos às condições que os automóveis tinham de cumprir para poderem circular a nível nacional (código da estrada) e a nível internacional (convenção)⁶⁹ e total coincidência quanto à adopção dos novos sinais triangulares relativos a obstáculos ou perigos. Por exemplo, ambos contêm um elemento que revela já a preocupação dos veículos reduzirem o seu efeito de desgaste sobre as estradas, como a proibição do uso de aros metálicos nos veículos de tracção mecânica, para os quais era obrigatório o uso de “rodados [com] (...) bandagem em caucho, ou outro sistema equivalente do ponto de vista da elasticidade”⁷⁰. Com o segundo código da estrada continuou a ser permitido o uso de aros metálicos nos veículos de tracção animal, que obedecessem às larguras mínimas definidas⁷¹. O fim do uso de aros de borracha maciça, sem pneumáticos, para os veículos de tracção mecânica para o transporte de pessoas e bens, previsto no segundo código da estrada⁷², foi prorrogado até ao

⁶⁸ Ibid., 170, 204.

⁶⁹ Por exemplo, ser obrigatório os veículos automóveis serem considerados aptos para circular através de exame por autoridade competente, terem de ter um sólido aparelho de direcção, dois sistemas de travões independentes, duas luzes brancas à frente e pelo menos uma vermelha atrás, sendo que os veículos atingissem mais de 30km/h deveriam iluminar pelo menos 100 m de estrada.

⁷⁰ Ver artigo 2º do código da estrada publicado no "Decreto nº 15536", (1928).

⁷¹ Ver artigo 20º do "Decreto nº 18406", *Diário do Governo* nº 125, 1ª Série, de 31/5/1930, Ministério do Comércio e Comunicações.

⁷² Ver artigo 20º do *ibid*.

final de 1931 para evitar desperdícios daqueles que ainda não estivessem usados⁷³, sendo que a partir de 1932, todos os veículos de tracção mecânica deveriam usar pneumáticos. Também ambos os regulamentos para a circulação de automóveis nacional e internacional definiam a idade mínima para obtenção de carta de condutor os 18 anos. No caso do código da estrada português isso implicava que os maiores de 18 e menores de 21 anos, não emancipados, teriam de apresentar documento que provasse a responsabilização por pessoa idónea pelas indemnizações em caso de algum acidente implicar reparação civil, uma vez que o seguro do automóvel não era obrigatório. Para identificação dos veículos a Convenção de 1926 previa o uso de uma placa identificando a nacionalidade do proprietário do veículo, o que já estava previsto na convenção de 1909⁷⁴. Previa, ainda, o uso de duas placas, uma na frente e outra na parte de trás dos veículos, com o número de matrícula, em vigor Portugal desde o regulamento de 1911⁷⁵. O formato então definido para essas placas, com a letra inicial da circunscrição e número de licença manter-se-ia em vigor até 1937⁷⁶, tendo sido substituídas pelo número de registo da matrícula feita nas Direcções de Viação composto por um grupo de duas letras e dois grupos de dois números.

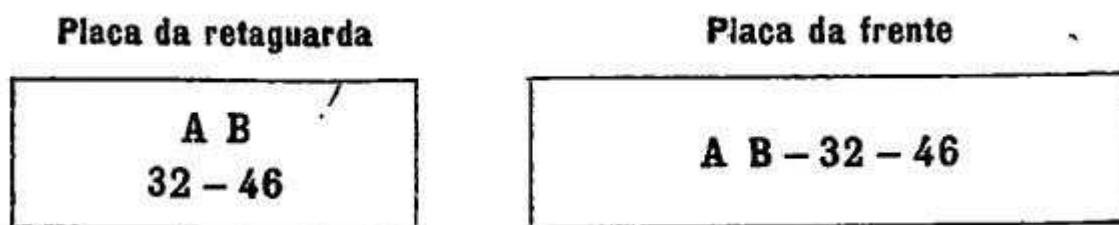


Figura 4: Formato das placas com o número do registo da matrícula dos veículos em vigor a partir de 1937⁷⁷

O código da estrada de 1928 foi alterado em 1930, ficando conhecido como o segundo código da estrada que, por sua vez, apesar de ter sofrido ao longo dos anos várias alterações e de terem havido apelos no sentido de o rever e de reunir num só diploma todas as alterações⁷⁸, só viria a ser revogado pelo código da estrada de 1954. Em 1930, evocaram-se as alterações que a prática tinha mostrado necessárias, nomeadamente a necessidade de maior policiamento das estradas (nas cidades esse policiamento era considerado suficiente), para criar um grupo especial de polícia de trânsito para fiscalizar e manter a ordem nas estradas, fora das localidades⁷⁹. Também foi

⁷³ Ver artigo 2º do "Decreto nº 19283", *Diário do Governo* nº 24, 1ª Série, de 29/1/1931, Ministério do Comércio e Comunicações, e artigo 1º do "Decreto nº 20015", *Diário do Governo* nº 153, 1ª Série, de 4/7/1931, Ministério do Comércio e Comunicações.

⁷⁴ Para Portugal a placa de nacionalidade continha a letra "P". Ver Anexos C das "Carta de confirmação e ratificação da convenção internacional de 11 de Outubro de 1909 sobre circulação de automóveis", (1912), "Carta de Confirmação e Ratificação acerca da Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis, assinada em Paris entre Portugal e outras nações aos 24 de Abril de 1926", (1930).

⁷⁵ Ver artigos 21º e 22º do "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911).

⁷⁶ O formato definido pelo regulamento de 1911 manteve-se inalterado no primeiro e segundo códigos da estrada. Ver artigo 21º do "Decreto nº 15536", (1928), artigo 65º do "Decreto nº 18406", (1930).

⁷⁷ Ver artigo 9º do "Decreto-lei nº 27392", *Diário do Governo* nº 302, 1ª Série, de 26/12/1936, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1695.

⁷⁸ Isso foi defendido, por exemplo, pelo ministro que promulgou o segundo código da estrada de 1930, João Antunes Guimarães, na Assembleia Nacional, em 1939. "II Legislatura, Sessão nº 11 da Assembleia Nacional, em 10 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 14, de 11/1/1939, 95.

⁷⁹ *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1937), 4.

considerado necessário ajustar as indemnizações no capítulo da reparação civil. Apesar da reorganização dos artigos do código da estrada, a grande maioria do seu conteúdo era muito semelhante à de 1928, embora com algumas precisões. Por exemplo, na definição de automóveis: o código de 1928 definia automóveis como “os veículos de motor mecânico, seja qual for a sua natureza, destinados a circular sobre as vias públicas sem necessitarem de emprego de carris”, definição que vinha inalterada desde o primeiro regulamento para a circulação de automóveis em 1901; o código de 1930 mantinha a definição de automóveis mas a sua classificação era sistematizada (no código de 1928 encontrava-se dispersa), em “motocicletas”, “automóveis ligeiros”, “automóveis pesados” (“caminhetas” e “caminhões”) e “tractores” (i.e. reboques e não tractores para serviços de lavoura que não eram considerados por este código como veículos automóveis⁸⁰). Se estes conceitos estavam a ser precisados, o uso das palavras também estava a ser definido, como se vê nos códigos da estrada onde tanto se encontra “camiões” como “caminhões”. Aquilino Ribeiro refere essa dificuldade de escolha do uso das palavras e, apesar de citar as opções propostas por um filólogo, opta pelo francesismo “camionete” no seu romance sobre as aldeias nortenhas: “... com perdão do ilustre filólogo Vasco Botelho do Amaral que, no seu excelente *Dicionário de Dificuldades* [1938], propõe autocarroça, autocarro, autodiligência e que, em última análise, se conformaria com camioneta ou caminheta...”⁸¹. Este filólogo, numa nova edição deste dicionário de 1943, já começava a aceitar “camioneta”, a palavra preferida por Aquilino Ribeiro, e “auto-carro”⁸². A definição de “caminhetas” no código de 1930 era a seguinte: “Carros automóveis para o transporte de mais de oito pessoas, bem como de mercadorias ou bagagens, ou de quaisquer aparelhos, ou cumulativamente de pessoas, mercadorias ou bagagens, cuja carga máxima seja compreendida entre os 640 e 1600 quilogramas, ou lotação para nove a vinte passageiros, incluindo o condutor”⁸³. Acima deste peso ou deste número de passageiros, os veículos passariam a chamar-se “caminhões”. Com esta definição percebe-se que ainda não se fazia a distinção entre transporte de passageiros e transporte de mercadorias (e transporte misto), o que passou a ser feito com o regulamento especial de transportes em automóveis pesados, publicado em 1933, que já não usava as categorias anteriores⁸⁴.

O código de 1930 também previu a criação de instituições especiais para o automóvel, como conservatórias do registo automóvel e de tribunais especiais em transgressões ao código da estrada. Se os segundos não chegaram a ser criados, as primeiras foram-no ainda nesse ano⁸⁵, porque se considerava que o registo automóvel feito nas comissões técnicas de automobilismo desde 1911 era manifestamente insuficiente. No entanto, esta legislação lançou alguma polémica, nomeadamente porque previa que nenhum automóvel pudesse atravessar a fronteira se não mostrasse estar livre de

⁸⁰ Os tractores agrícolas só passaram a ser considerados veículos automóveis em 1950. “Decreto-lei nº 38070”, *Diário do Governo* nº 241, Iª Série, de 24/11/1950, Ministério das Comunicações.

⁸¹ Aquilino Ribeiro, *Aldeia: terra, gente e bichos*, (Lisboa: Bertrand, 1978), 206.

⁸² “A terminação *eta* é vulgar na nossa língua. Já temos ouvido a gente rude do povo camioneta. Vemos esta forma em Autor modelar: «Uma camioneta, cheia de pategos estúrdios...» (Antero de Figueiredo), *Miradouro*, pág. 108, 2ª ed.). Auto-carro também se vai usando muito”. Vasco Botelho de Amaral, *Novo dicionário de dificuldades da língua portuguesa*, (Porto: Educação Nacional, 1943), 147.

⁸³ Ver art. 47º do “Decreto nº 18406”, (1930).

⁸⁴ Neste regulamento, distinguia-se transportes públicos colectivos em transporte de passageiros ou transporte de mercadorias. Os transportes mistos só seriam autorizados se nos veículos houvesse uma separação entre mercadorias e passageiros. “Decreto nº 22718”, *Diário do Governo* nº 138, Iª Série, de 22/6/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, ver artigos 2º e 32º, pp. 1050, 1053.

⁸⁵ “Decreto nº 18479”, *Diário do Governo* nº 139, Iª Série, de 18/6/1930 Ministério da Justiça e dos Cultos.

encargos registados, pelo que teria, em compensação, de deixar caução correspondente a esses encargos. Segundo a revista do ACP⁸⁶ a reclamação desta entidade levou à publicação de uma portaria que fixou a interpretação do artigo em causa “no sentido de que só quando no livrete de circulação estejam registados quaisquer encargos é que [fosse] preciso prestar caução, não devendo por isso fora de tal caso exigir-se a apresentação da certidão negativa de encargos”⁸⁷. Os serviços do registo da propriedade automóvel viriam a ser reorganizados em 1932⁸⁸.

A aprovação dos códigos da estrada de 1928 e de 1930 veio também permitir a uniformização a nível nacional da circulação rodoviária e do tratamento legal e fiscal do automóvel. O CSV, criado e definido com estes códigos, tornou-se uma instituição tutelar com poder para uniformizar as posturas municipais⁸⁹. Esta situação foi comum noutros países europeus, como a Suíça e a Alemanha onde, até à I Guerra Mundial, havia regulação diferente em regiões distintas, ou mesmo, no caso suíço, a interdição em alguns cantões do tráfego automóvel até 1925⁹⁰. Mesmo em França, um país com uma administração centralizada, era possível, por exemplo, regulamentar de maneira diferente a velocidade máxima dentro de localidades diferentes⁹¹. Em Portugal, o mesmo acontecia relativamente aos impostos cobrados pelas câmaras municipais, que dificultavam a livre circulação pelo país⁹², uma questão levantada pelos automobilistas pelo menos desde 1917. Neste ano, foi publicada uma lei segundo a qual as câmaras municipais não podiam cobrar imposto algum sobre veículos de concelhos estranhos que transitassem na área dos seus concelhos, criando, no entanto, uma condição que deu origem a várias interpretações: estas deslocações de pessoas ou mercadorias através de diferentes concelhos deveriam ter como destino ou como ponto de partida, uma estação de caminho-de-ferro ou um porto de embarque⁹³. Neste sentido, reconhecia-se o papel dos veículos motorizados por estrada no pequeno e médio curso e não no longo, atribuído aos caminhos-de-ferro e à navegação. Em meados dos anos vinte, a utilização real das estradas na Europa era sobretudo periurbana e regional e o longo curso rodoviário era quase inexistente⁹⁴, sendo uma viagem de 50 a 60 km considerada uma “grande viagem” por um automobilista que escreveu um artigo na *O Volante*,

⁸⁶ "O Novo Código da Estrada da autoria do Sr. ministro do Comércio constituiu um trabalho digno de respeitosa admiração", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 18 (1930).

⁸⁷ "Portaria nº 6922", *Diário do Governo* nº 220, 1ª Série, de 22/9/1930, Ministério da Justiça e dos Cultos.

⁸⁸ "Decreto nº 21087", *Diário do Governo* nº 88, 1ª Série, de 14/4/1932, Ministério da Justiça e dos Cultos. Um regulamento da propriedade automóvel tinha sido aprovado em Junho de 1931 para, no mesmo mês ser logo revogado. Ver "Decreto nº 19832", *Diário do Governo* nº 129, 1ª Série, de 4/6/1931, Ministério da Justiça e dos Cultos, "Decreto nº 19930", *Diário do Governo* nº 143, 1ª Série, de 23/6/1931, Ministério da Justiça e dos Cultos.

⁸⁹ As Câmaras Municipais só puderam voltar a regulamentar o trânsito dentro das suas localidades sem previamente consultarem o ministério em 1969, quando se reconheceu que essa consulta prévia era causa de demoras na entrada em vigor dessa regulamentação e que isso se tinha deixado de justificar “por estarem já suficientemente divulgadas as orientações gerais sobre a matéria e pela crescente capacidade das estruturas camarárias em problemas desse tipo...”. Ver "Decreto-lei nº 48890", *Diário do Governo* nº 53, 1ª Série, de 4/3/1969, das Obras Públicas e das Comunicações Ministérios do Interior, 254.

⁹⁰ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 330, Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 100, 101.

⁹¹ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 330.

⁹² Ver a lista de posturas em vigor em 1925 em *Anuário do Automóvel Club de Portugal*, (Lisboa: Automóvel Club de Portugal, 1925).

⁹³ "Lei nº 658", *Diário do Governo* nº 41, 1ª Série, de 17/3/1917, Ministério do Interior.

⁹⁴ Gijss Mom, "Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility", *Technology and Culture*, 46, no. 4 (2005): 754. Houve, desde muito cedo, iniciativas pontuais, que constituíram excepções. Por exemplo, em 1910, o importador da marca *Ford* no Porto, Albino Moura empreendeu uma volta de propaganda pelo país que denominou "Circuito de Portugal". Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 157, 158.

em 1926, sobre o estado das estradas⁹⁵. No entanto, estas reclamações continuaram a ser feitas, por ser relativamente fácil, numa viagem de pequeno curso, atravessar mais do que um concelho. A polémica instalou-se como se vê na exposição que o ACP apresentou ao então ministro da Justiça Alexandre Braga⁹⁶ em 1917, na sequência de seus associados de Braga e Guimarães terem sido multados por não terem pago os respectivos impostos municipais em concelhos onde não residiam, mas que tinham atravessado, pedindo-lhe intervenção junto dos delegados do Ministério Público dessas comarcas e o esclarecimento da lei neste sentido:

... [entende a direcção do ACP] que os automóveis não devem pagar Contribuição Municipal senão no Concelho do domicílio dos respectivos proprietários ou naqueles em que estabeleçam residência ainda que temporária, não devendo de forma alguma pagar contribuição Municipal pelo mero facto de atravessar até acidentalmente um Concelho.

De outra forma o automóvel que, como é fácil acontecer sobretudo nas províncias do Norte, onde os Concelhos têm uma área bastante limitada, atravessem no espaço de poucas horas vários Concelhos teria de pagar três ou quatro ou mais contribuições no mesmo dia, o que representaria um extraordinário gravame absolutamente injustificado, e uma perda de tempo pelas sucessivas paragens e demoras a que a cobrança ou fiscalização obrigariam.

Outra julgamos não poder ser a opinião sobre este assunto, pois que, em regra, assim se procede em todos os países, onde se reconhecem os benefícios que o automobilismo traz ao desenvolvimento do turismo e consequentes prosperidade e riqueza das regiões onde ele se exerce⁹⁷.

O ministro declarou não poder interferir no poder judicial, mas que tomaria o pedido em consideração, acompanhando ainda os representantes do ACP à Câmara dos Deputados, onde expuseram este assunto aos deputados dessas regiões⁹⁸. Numa outra reclamação apresentada em Agosto de 1926, o ACP argumentava:

Para que os legítimos interesses dos automobilistas afectados pelo injusto critério que preside à obrigatoriedade do pagamento de licenças nas actuais condições sejam devidamente respeitados, bastaria decretar que a licença paga à Câmara da localidade onde cada interessado tem a sua residência oficial lhe dê livre-trânsito em todo o resto do País sem que outras licenças possam ser-lhes exigidas⁹⁹.

Esta interpretação da lei defendida pelo ACP viria a ser claramente definida num decreto publicado nos primeiros meses da Ditadura Militar, em Outubro de 1926, pondo “cobro a abusos praticados por algumas câmaras municipais... (...) [vedando] às câmaras municipais o direito de cobrar impostos sobre veículos em trânsito, seja a que pretexto for, pertencentes a conselhos diferentes”¹⁰⁰. Ainda assim, o primeiro código da estrada publicado em 1928 voltava a frisar que as Câmaras Municipais não poderiam “cobrar qualquer taxa de trânsito pelos veículos que acidentalmente transitarem na área da respectiva jurisdição, desde que os mesmos possuam licença camarária de qualquer outro concelho”¹⁰¹ do que se intui que o assunto continuou a gerar alguma

⁹⁵ Alfredo Aguiar, "Automobilismo e as Estradas", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 2 (1926). Ainda nos anos trinta estes valores eram válidos. Em 1935, na Holanda, foi estabelecida a primeira carreira regular de autocarros de “longo curso”, entre Amesterdão e Roterdão, cuja distância era de 60 km. Mom, "Mobility for pleasure: a look at the underisde of Dutch diffusion curves (1920-1940)": 40.

⁹⁶ Esta exposição foi feita pelos membros do ACP Ricardo O'Neill (presidente da direcção), José Lino Júnior e José de Lima Brandão, que, por proposta da direcção do *Club*, foram acompanhados pelo secretário da Sociedade Propaganda de Portugal Tenente Coronel Matta e um representante do Conselho de Turismo, o engenheiro Manuel Roldan y Pego. "Acta nº 147, 6/6/1917", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ *Ibid.*, "88ª Sessão, em 22 de Junho de 1917", *Diário da Câmara dos Deputados*.

⁹⁹ Carlos Santos, "A legislação portuguesa sobre o automobilismo particular e a colaboração que nela tem tido o Automóvel Club de Portugal" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936), 12.

¹⁰⁰ "Decreto nº 12534", *Diário do Governo* nº 238, 1ª Série, de 25/10/1926, Ministério do Interior.

¹⁰¹ Ver §3º do artigo 1º do "Decreto nº 15536", (1928).

confusão. Aparentemente, o assunto só ficou resolvido com o “decreto do imposto único” que acabou com as licenças camarárias para os veículos automóveis¹⁰², mantendo-as, no entanto, para os veículos de tracção animal e para as bicicletas¹⁰³. O “decreto do imposto único” foi muito bem recebido pelo ACP, que num relatório anual afirmava “que trouxe imensas vantagens ao trânsito automobilista, por ter acabado com todas as complicações de natureza fiscal e desigualdades de tratamento que as diferentes Câmaras do País impunham às viaturas automóveis. Neste diploma, que honra o ministro que o referendou, tivemos a satisfação de ver atendidas as nossas justas aspirações”¹⁰⁴. O segundo código da estrada reforçava o direito do automobilismo ao livre-trânsito, comparável a outros meios de comunicação:

(...) com o decreto nº 17813, procurou o Governo, por uma fórmula de justiça e equidade, libertar os proprietários de veículos automóveis daquelas aborrecidas e morosas formalidades (...) Contudo, porque ainda se notem (...) impõe-se o seu afastamento definitivo, sem lesão de direitos legítimos, mas por forma que ao automobilismo seja garantido insofismavelmente aquele direito de livre-trânsito e de franco acesso às povoações que, desde sempre, tem sido garantido aos meios de transporte e comunicação de interesse nacional, *verbi gratia* os caminhos-de-ferro, os telefones, telégrafos, etc.¹⁰⁵.

Com este decreto substituíam-se os impostos existentes, nomeadamente as licenças camarárias e o imposto de trânsito em estrada do Fundo de Viação, por um imposto único sobre a gasolina, óleo e pneus¹⁰⁶. As Câmaras Municipais receberiam do governo uma compensação pela perda deste imposto que se basearia no número de veículos registados na localidade¹⁰⁷. O novo imposto era considerado pelo ACP como mais justo e equitativo porque dependia do consumo, ou seja, quem andasse menos com os automóveis pagaria menos e o inverso também era verdade: “Para se obter a mesma receita, tornando-a proporcional ao uso dos veículos, basta tributar com taxa módica a gasolina, pneumáticos e câmaras-de-ar, na sua entrada no País”¹⁰⁸. Também era defendido que a receita recebida pelo Estado com este imposto e outros relativos ao automobilismo fosse usada no melhoramento das estradas nacionais e que as compensações entregues às Câmaras Municipais fossem empregues nos melhoramentos das estradas municipais¹⁰⁹. No entanto, apesar do entusiasmo do ACP, o “decreto do imposto único” não foi consensual porque para os automobilistas profissionais, nomeadamente para os taxistas, o imposto não era único, estando ainda sujeitos à contribuição industrial¹¹⁰ e, a partir do ano seguinte, ao imposto de camionagem (que não abrangia os táxis, só os veículos pesados). A revista *O Volante*, que então se encontrava em conflito com a

¹⁰² "Decreto nº 17813", *Diário do Governo* nº 300, Iª Série, de 30/12/1929, Ministério das Finanças.

¹⁰³ As taxas camarárias para os veículos de tracção animal foram alteradas para as câmaras de Lisboa e Porto, sobretudo para os veículos que realizavam transportes nas áreas destas cidades. "Decreto nº 19180", *Diário do Governo* nº 303, Iª Série, de 30/12/1930, Ministério das Finanças.

¹⁰⁴ Automovel Club de Portugal, *Relatório do exercício de 1930*, (Lisboa: 1931), 1. Ver também Carlos Santos, "O imposto único sobre viaturas automóveis", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 13 (1930).

¹⁰⁵ "Decreto nº 18406", (1930).

¹⁰⁶ *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 5.

¹⁰⁷ Nos relatórios anuais da DGSV eram sempre publicadas as tabelas com os valores relativos a esta compensação.

¹⁰⁸ "Decreto nº 17813", (1929).

¹⁰⁹ Augusto Ribeiro Vaz, "O automóvel na economia nacional" (comunicação apresentada em I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 27 a 29 de Abril de 1935), 7.

¹¹⁰ Ainda nesse ano, em 1929, com a modificação do sistema tributário, tinham sido actualizadas as tabelas da contribuição industrial. Ver "Decreto nº 16731", *Diário do Governo* nº 83, Iª Série, de 13/4/1929, Ministério das Finanças, 930.

direcção vigente do ACP, fez o que esta apelidou de “campanha” junto dos “*chauffeurs* profissionais” contra este decreto e contra o clube¹¹¹.

Apesar do “decreto do imposto único” ter resolvido a questão das taxas cobradas pelos municípios, não resolveu completamente a circulação sem barreiras pelo país. Para além das portagens existentes em algumas pontes rodoviárias, havia também, à entrada de algumas cidades, barreiras alfandegárias e multas pesadas para o caso dos automobilistas que não parassem nesses postos de fiscalização, como as da cidade do Porto. Na revista do ACP, as queixas eram dirigidas à Câmara Municipal do Porto, cidade que manteve barreiras para cobrar impostos municipais indirectos até Janeiro de 1944¹¹².

A Conferência Europeia sobre Tráfego Rodoviário (*European Conference on Road Traffic*), que teve lugar em Genebra, retomou todos os assuntos sobre circulação automóvel que foram discutidos nas anteriores convenções e produziu outras duas, a *Convenção sobre a unificação da sinalização nas estradas* e *Convenção sobre o regime fiscal dos veículos automóveis estrangeiros*, assinadas a 30 de Março de 1931. A primeira, relativa à sinalização, apesar das divergências entre o Comité para o Tráfego em Estrada da Sociedade das Nações e a AIACR, baseou-se numa proposta desta instituição não governamental¹¹³. O ACP, membro do AIACR, participou na discussão e aprovação desta proposta em Outubro de 1930, tendo o seu delegado, Mateus de Oliveira Monteiro, feito um relatório publicado na revista, no qual transparece a forma como a Sociedade das Nações e a AIACR dirimiam divergências, por exemplo, quanto ao sinal de perda de prioridade¹¹⁴.

Portugal não assinou a *Convenção sobre a unificação da sinalização nas estradas* durante a conferência, como o fez relativamente às convenções anteriores, mas aderiu logo no ano seguinte¹¹⁵, tendo esta convenção sido reflectida no regulamento do código da estrada de 1930, publicado em 1931¹¹⁶. A segunda convenção, *Convenção sobre o regime fiscal dos veículos automóveis estrangeiros*, que incluía também um “Protocolo anexo”, foi assinada por Portugal, por A. M. Ferraz de Andrade, chefe da Chancelaria Portuguesa junto da Sociedade das Nações, sendo ratificada por Portugal em 1932¹¹⁷. Esta convenção, que excluía mais uma vez o transporte rodoviário comercial, propunha a criação de um livrete fiscal internacional que permitia a isenção de impostos e taxas aos veículos que circulassem temporariamente em território estrangeiro, pertencente a um dos países signatários.

A assinatura da convenção relativa aos livretes fiscais internacionais, bem como da convenção relativa à circulação de automóveis de 1926 tornavam urgente a revisão da legislação

¹¹¹ "Acta nº 755 (extraordinária), 29/1/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V.

¹¹² "Decreto-lei nº 33310", *Diário do Governo* nº 272, 1ª Série, de 14/12/1943, Ministério do Interior.

¹¹³ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 150.

¹¹⁴ Mateus de Oliveira Monteiro, "A.I.A.C.R.", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1930).

¹¹⁵ A carta de adesão de Portugal a esta convenção foi depositada nos arquivos do Secretariado da Sociedade das Nações em 18/4/1932. Ver "Convenção Internacional sobre a unificação de sinalização das estradas, concluída em Genebra a 30 de Março de 1931", *Diário do Governo* nº 212 (Suplemento), 1ª Série, de 9/9/1932, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Secretaria Portuguesa da Sociedade das Nações.

¹¹⁶ "Decreto nº 19545", *Diário do Governo* nº 75, 1ª Série, de 31/3/1931, Ministério do Comércio e Comunicações.

¹¹⁷ A carta de adesão de Portugal a esta convenção e respectivo protocolo anexo foi depositada nos arquivos do Secretariado da Sociedade das Nações em 23/1/1932. Ver "Carta de Confirmação e Ratificação acerca da Convenção Internacional relativa a uma Convenção e Protocolo Anexo sobre o regime fiscal dos veículos automóveis estrangeiros", *Diário do Governo* nº 38 (Suplemento), 1ª Série, de 15/2/1932, Ministério dos Negócios Estrangeiros.

relativa à circulação internacional em Portugal, que ainda era regida por um decreto aprovado em Abril de 1911¹¹⁸. Isto, apesar de o ACP, mesmo sem a legislação estar actualizada, continuar a emitir o certificado internacional de circulação para veículos e a carta de condução internacional previstos na *Convenção internacional relativa à circulação de automóveis* assinada em Paris em 1926¹¹⁹ e ter começado a emitir os livretes fiscais internacionais, de acordo com a convenção assinada em Genebra em 1931¹²⁰. Com esse fim, foi nomeada uma comissão¹²¹ que reuniu no ACP¹²² de Janeiro a Maio de 1934 e cujo relatório deu origem à nova legislação sobre a documentação necessária para a circulação internacional aprovada em 1935¹²³, considerada essencial para o desenvolvimento do turismo automobilístico no país¹²⁴.



Figura 5: Comissão nomeada para o estudo da circulação internacional reunida no ACP¹²⁵

Considerando as convenções internacionais de Paris (1926) e de Genebra (1931) foi criado um regime mais extenso relativo às cadernetas passagem nas alfândegas e aos tríplices e alargados os horários das estações fiscais nas fronteiras portuguesas, respondendo assim a um pedido da

¹¹⁸ "Decreto de 27 de Abril, determinando varias providencias no sentido de facilitar a circulação dos automoveis conduzindo passageiros, tanto na sua entrada ou saída pela fronteira terrestres como pela marítima", (1911).

¹¹⁹ "Acta nº 808, 28/1/1931", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V.

¹²⁰ "Acta nº 883, 30/3/1933", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V.

¹²¹ Esta comissão, nomeada por uma Portaria de 18/12/1933, era composta por Manoel Gonçalves Monteiro, então subdiretor da Alfândega de Lisboa (como presidente), Alberto Feliz de Carvalho, representando o ministro dos Negócios Estrangeiros, Balbino Rego, representando o Conselho Nacional de Turismo, Augusto Ribeiro Vaz, representando o CSV (também era director do ACP) e Mário de Gusmão Madeira, representando o ACP. O Capitão Agostinho Lourenço, director da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado, juntou-se mais tarde a esta comissão. Santos, "A legislação portuguesa sobre o automobilismo particular e a colaboração que nela tem tido o Automóvel Club de Portugal", 21.

¹²² "A passagem de automóveis nas fronteiras", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 60 (1935).

¹²³ "Decreto-lei nº 26080", *Diário do Governo* nº 271, 1ª Série, de 22/11/1935, Ministério das Finanças.

¹²⁴ As soluções previstas pelo trabalho da comissão foram acolhidas na nova legislação. Manoel Gonçalves Monteiro, "As alfândegas nas suas relações com o turismo automobilístico" (comunicação apresentada em I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 27 a 29 de Abril de 1935), ———, "As alfândegas nas suas relações com o turismo" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).

¹²⁵ "A passagem de automóveis nas fronteiras": 9.

Sociedade das Nações¹²⁶. Para viajar para o estrangeiro em automóvel era necessário apresentar os seguintes documentos: certificado internacional de circulação, licença internacional para conduzir¹²⁷, caderneta de passagem nas alfândegas e livrete fiscal internacional¹²⁸. Todos estes documentos tinham a validade de um ano. A caderneta de passagem nas alfândegas podia ser substituída por licenças de exportação e de importação temporárias, passadas pelas próprias alfândegas e com uma validade muito menor¹²⁹. O ACP congratulou-se com a publicação deste decreto, que transcreveu na íntegra na sua revista, distribuída aos seus então 5000 sócios, tendo ainda publicado uma separata com o decreto e esclarecimentos adicionais sobre a circulação internacional¹³⁰. Em ambas as publicações sublinhou a sua participação, chamando a atenção para alguns aspectos da nova legislação:

Pelo diploma em referência é facilitada a importação temporária de automóveis, mediante a adopção dum regime semelhante ao que vigorou durante a Exposição Colonial do Porto [em 1934¹³¹] e que mostrou ser propício à atracção de automobilistas estrangeiros. Pelo que se refere à exportação de automóveis pertencentes a pessoas que não queiram ou não possam beneficiar das vantagens dos documentos internacionais emitidos pelo ACP, são estabelecidos novos preceitos, com dispensa de algumas formalidades burocráticas até agora exigidas.

Não devemos deixar de nos referir também às facilidades concedidas aos automóveis que circulem entre o Continente e as Ilhas Adjacentes ou entre os portos dessas mesmas Ilhas, facilidades a que de há muito aspiravam os nossos consócios madeirenses e açorianos e que, por este decreto, pudemos ver atendidas. Igualmente é facilitada a emissão de documentos internacionais de circulação e de passagem nas alfândegas a favor de automobilistas procedentes das Colónias portuguesas¹³².

Estes aspectos já tinham sido já destacados pelo subdiretor da Alfândega de Lisboa, Manoel Gonçalves Monteiro, que presidiu à comissão que elaborou e lei e elogiou o clube pelo seu papel na circulação automóvel internacional e pelas relações que, nesse sentido, mantinha com as alfândegas¹³³.

A circulação internacional de automóveis na Europa aumentou no período entre guerras, sobretudo em países como a Holanda, a Bélgica e a Alemanha, onde entre 1935 e 1938 atravessaram diariamente as fronteiras Holanda-Bélgica e Holanda-Alemanha entre 3500 e 5200

¹²⁶ A Sociedade das Nações solicitou aos Governos, para maior facilidade do tráfego internacional automóvel nas fronteiras, que nas estradas principais de comunicação, as formalidades de entrada e saída, mesmo as de primeira entrada ou saída definitiva, pudessem efectuar-se sempre a qualquer hora. Monteiro, "A.I.A.C.R.": 2.

¹²⁷ Ver anexos B e E, respectivamente em "Carta de Confirmação e Ratificação acerca da Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis, assinada em Paris entre Portugal e outras nações aos 24 de Abril de 1926", (1930).

¹²⁸ Ver modelo anexo a "Carta de Confirmação e Ratificação acerca da Convenção Internacional relativa a uma Convenção e Protocolo Anexo sobre o regime fiscal dos veículos automóveis estrangeiros", (1932). Ver também Monteiro, "As alfândegas nas suas relações com o turismo automobilístico".

¹²⁹ A licença de exportação temporária de Portugal tinha a validade de 90 dias e licença de importação temporária em cada um dos países onde se desejasse entrar teria validade diferente conforme o país estipulasse. Automóvel Club de Portugal, *Circulação internacional e passagem de automóveis nas fronteiras: os decretos-lei nºs 26080 e 26081, precedidos de alguns esclarecimentos sobre a documentação necessária para viajar em automóvel no estrangeiro*, (Lisboa: Sociedade Nacional de Tipografia, 1935), 1, 2.

¹³⁰ Ibid.

¹³¹ Este regime foi criado pelos seguintes diplomas: "Decreto-lei nº 23901", *Diário do Governo* nº 121, 1ª Série, de 25/5/1934, Ministério das Finanças, "Decreto-lei nº 23981", *Diário do Governo* nº 133, 1ª Série, de 8/6/1934, Ministério das Finanças.

¹³² "A passagem de automóveis nas fronteiras": 9, 10.

¹³³ Monteiro, "As alfândegas nas suas relações com o turismo automobilístico". Manoel Gonçalves Monteiro viria a ser nomeado director da Alfândega de Lisboa em 1937, passando em 1941 para inspector superior das Alfândegas Coloniais. Foi também nomeado sócio honorário do ACP, como forma de reconhecimento pelos serviços que prestou ao turismo automóvel. "Foi nomeado director da Alfândega de Lisboa o sr. Manuel Gonçalves Monteiro", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1937), "O novo director da Alfândega de Lisboa", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 (1941).

veículos, das três nacionalidades¹³⁴. Em países periféricos como Portugal, com um número de automóveis *per capita* bastante inferior¹³⁵, não é surpreendente que a circulação automóvel através da fronteira portuguesa registasse números significativamente mais baixos, só vindo a crescer no pós-II Guerra Mundial¹³⁶.

Os comités que tratavam do transporte rodoviário da Sociedade das Nações continuaram a fazê-lo ao longo dos anos trinta do século XX até ao eclodir da II Guerra Mundial, nomeadamente na implementação de algumas medidas aprovadas anteriormente e com a aprovação de novas¹³⁷.

Vários novos actores institucionais surgiram no imediato pós-II Guerra Mundial: a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (*United Nations Economic Commission for Europe*, UNECE), a Organização Europeia de Cooperação Económica (OECE), organização que emergiu do Programa de Recuperação Europeia (*European Recovery Program*, ERP, mais conhecido por “Plano Marshall”), o Conselho da Europa e a Conferência Europeia de Ministros dos Transportes (ECMT), destacando-se, pela sua acção, sobretudo a UNECE e a ECMT¹³⁸. A UNECE procurou consolidar o trabalho desenvolvido pela Sociedade das Nações e os seus comités sobre transporte rodoviário e promoveu uma conferência que teve lugar em Genebra, de 23 de Agosto a 19 de Setembro de 1949, a *United Nations Conference on Road and Motor Transport*. Na sequência desta conferência foram assinados a *Convenção sobre trânsito rodoviário (Convention on Road Traffic)* e o *Protocolo relativo à sinalização rodoviária (Protocol on Road Signs and Signals)*, que substituíram, respectivamente, as Convenções de 1926 e de 1931 relativa à unificação de sinais¹³⁹. Portugal aderiu à Convenção de 1949 em 1954¹⁴⁰, meses depois de ter publicado o seu novo código da estrada¹⁴¹, que já teve em

¹³⁴ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 123.

¹³⁵ O número de automóveis de passageiros por 1000 habitantes no início dos anos trinta na Bélgica, Holanda (1930) e Alemanha (1933) era entre três e duas vezes superior ao mesmo número em Portugal (1931). Estes valores eram de, respectivamente 12,3, 8,6, 7,7 e 3,7 veículos por 1000 habitantes. Estes valores resultam de um quociente entre veículos de passageiros e população, dados que foram retirados de Mitchell, "Population of countries censuses", ———, "Motor vehicles in use". O valor para a população portuguesa é o de 1930, data do censo, sendo os dados relativos ao número de veículos de passageiros em uso de 1931.

¹³⁶ O número total (anual) de veículos entrados e saídos das fronteiras portuguesas, de matrículas portuguesas e estrangeiras em 1935 foi de 5280. Este valor desceria ligeiramente durante a Guerra Civil de Espanha (1936-39) e também nos anos de maior racionamento de gasolina e pneus devido à II Guerra Mundial. Só seria ultrapassado em 1946, quando se registaram 6632 veículos que atravessaram, nos dois sentidos, a fronteira portuguesa. Este valor crescerá substancialmente nos anos seguintes, atingindo 32951 veículos em 1950. *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 114, 115, *Relatório referente ao ano de 1950 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1952), 95.

¹³⁷ Entre elas, acordos bilaterais para o transporte rodoviário comercial, a abolição de cartas de condução e certificados de veículos internacionais, substituídas pelo mútuo reconhecimento dos documentos nacionais. A Liga chegou a criar um Comité de Especialistas para a Codificação da Legislação da Estrada (*Committee of Experts for the Codification of Road Law*) que reuniu três vezes entre 1938 e 1939, para juntar todas as convenções existentes num único documento, uma espécie de código da estrada europeu, que, no entanto, acabou por não ser concretizado. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 153, 154.

¹³⁸ *Ibid.*, 159-186.

¹³⁹ A Convenção e o Protocolo de Genebra de 1949 viriam a ser substituídos em 1968, por, respectivamente, a *Vienna Convention on Road Traffic* e a *Vienna Convention on Road Signs and Signals*. Das Convenções de Viena de 1968 resultaram medidas como o reconhecimento mútuo, entre os países assinantes, da legalidade dos veículos e a criação de um sinal estandardizado para a indicação do país de origem. *Ibid.*, 227, 228.

¹⁴⁰ "Decreto-lei nº 39904", *Diário do Governo* nº 254, 1ª Série, de 13/11/1954, Ministério dos Negócios Estrangeiros.

¹⁴¹ "Decreto-lei nº 39672", *Diário do Governo* nº 110, Suplemento, 1ª Série, de 20/5/1954, Ministérios do Ultramar e das Comunicações. O código da estrada de 1954 foi regulamentado pelo "Decreto-lei nº 39987", *Diário do Governo* nº 285-Supl., 1ª Série, de 22/12/1954, Ministérios do Interior e das Comunicações.

conta a convenção de 1949, e ao Protocolo em 1956¹⁴². O transporte rodoviário individual (os automóveis de turismo) foi facilitado em acordos posteriores, por exemplo, com a eliminação dos tríticos e das cadernetas passagem nas alfândegas¹⁴³.

¹⁴² "Decreto-lei nº 40790", *Diário do Governo* nº 211, 1ª Série, de 1/10/1956, Ministério dos Negócios Estrangeiros.

¹⁴³ Esta resolução foi posterior à Convenção de 1949, ———, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 228, 229.

2 O papel do Automóvel Club de Portugal na construção do sistema da automobilidade

Nos países europeus, sobretudo da Europa Ocidental, os clubes automóveis e os clubes de turismo tiveram um importante papel na construção do sistema socio-técnico da automobilidade, em particular no processo de negociação do uso dos automóveis¹:

Os clubes automóveis e de turismo tiveram um papel crucial nos primeiros acordos internacionais para a travessia de fronteiras por estrada na Europa. O seu trabalho serviu como material para a Convenção de 1909, o grande marco das negociações internacionais para a travessia de fronteiras do tráfico motorizado antes da I Guerra Mundial. Enquanto estes clubes representaram o interesse do motorista individual, a Câmara de Comércio Internacional [*International Chamber of Commerce*, ICC] emergiu como representante dos utilizadores comerciais do transporte por estrada. A PIARC [*Permanent International Association of Road Congresses*] era a associação com um carácter mais próximo da engenharia técnica².

O peso da influência dos clubes automóveis ou dos clubes de turismo na construção do sistema da automobilidade variou de país para país: por exemplo, em França e Inglaterra foram os clubes automóveis que tiveram maior importância³; na Itália ou na Holanda, os clubes de turismo associaram-se grandemente à promoção da mobilidade automóvel⁴. No caso português, foi o maior clube automóvel, o ACP, que teve maior importância na construção deste sistema. Apesar da representação destes clubes automóveis não ser significativa no universo dos condutores, pode considerar-se que os representam porque “a representação também pode ocorrer na ausência de um mandato daqueles que são representados”⁵.

O ACP foi um dos actores intermédios com maior relevância na construção do sistema da automobilidade, podendo ser considerado como “mediador” ou “organizador social”⁶. O Real Automóvel Club de Portugal⁷ foi fundado a 15 de Abril de 1903⁸, numa altura em que se calcula que existissem no país cerca de 200 automóveis⁹. Uma das primeiras actividades do clube, que continuou consistentemente, foi o estabelecimento de relações com os seus congéneres estrangeiros. O ACP

¹ Sobre o caso holandês ver Oldenziel, Bruhèze e Wit afirmam: “Os clubes automóveis agiram como importantes construtores de sistema; fizeram *lobby* em relação à construção de estradas, para a colocação de sinais, para a distribuição de gasolina, relativamente às estações de serviço e para a coordenação do tráfego. Nesta constelação, foram os utilizadores e não os produtores que entrelaçaram o carro e a sua infra-estrutura”. Ruth Oldenziel, Adri Albert de la Bruhèze e Onno de Wit, “Europe’s mediation junction: technology and consumer society in the 20th century”, *History & Technology*, 21, no. 1 (2005): 115.

² Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 25.

³ Apesar de, em França, o *Touring Club* também ter tido um papel muito relevante. A diferença principal entre os clubes automóvel e de turismo franceses era a sua composição, sendo o primeiro muito mais elitista. Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, 108.

⁴ Mom, “Mobility for pleasure: a look at the underside of Dutch diffusion curves (1920-1940)”: 41, 42.

⁵ Oldenziel, de la Bruhèze e de Wit, “Europe’s mediation junction: technology and consumer society in the 20th century”: 114.

⁶ Relativamente ao termo mediadores ver *ibid.* Este artigo discute e propõe uma agenda de investigação que explora o papel destes mediadores como junções entre tecnologia e consumo, como forma de enfatizar o papel dos utilizadores no processo de apropriação dessa tecnologia. Os automóveis clubes são um dos exemplos de mediadores dados. *Ibid.* Quanto à sua aplicação a um caso concreto ligado a construção do sistema socio-técnico ligado ao turismo e à viagem ver, para França, Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*. Para a Holanda, também o papel do clube de turismo é realçado. Ver Mom, Schot e Staal, “Civilizing motorized adventure: automotive technology, user culture and the Dutch Touring Club as mediator in the Netherlands”.

⁷ O clube foi fundado nos últimos anos da monarquia e o Rei D. Carlos I foi o seu presidente honorário. Após a instauração da república a 5 de Outubro de 1910, o clube adoptou o nome de Automóvel Club de Portugal, abandonando o nome “Real”.

⁸ Sobre a fundação do ACP ver Rodrigues, “A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)”, 103-115, —, *Figueira da Foz-Lisboa (1902). A grande aventura*, Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 13-20.

⁹ Ver —, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 20.

foi, desde o início, membro da AIACR através das suas relações com o Automóvel Club de França¹⁰, clube fundado em 1895 e que durante muitos anos teve grande importância internacional¹¹, sendo Paris uma capital do automobilismo¹². Estas relações próximas com parceiros e organizações internacionais permitiram ao clube estar actualizado sobre o desenvolvimento de indicações relativamente ao próprio automóvel e ao seu sistema (infra-estruturas, regulação, etc.)¹³, contribuindo, como os seus congéneres europeus, para a sua construção. O estabelecimento destas relações também permitiu ao ACP fornecer informações aos seus associados sobre itinerários no estrangeiro e outras informações úteis, para além da documentação internacional.

O ACP desenvolveu, desde os seus primeiros anos, diligências no sentido de garantir benefícios para os seus associados, publicitados como as “vantagens de que gozam os sócios do ACP”¹⁴. Segundo os seus estatutos, o *Club* tinha como objectivos “[o]bter das estações oficiais as providências adequadas, quanto a licenças, regulamentos de trânsito, direitos, taxas, etc., bem como, e muito principalmente, promover as diligências necessárias para a conservação, reparação e construção das estradas”¹⁵. Este programa pressupunha uma intervenção a vários níveis do sistema da automobilidade - regulação da circulação, sistema turístico (que inclui as questões técnicas dos veículos) e infra-estruturas - contribuindo, assim, para o seu desenvolvimento e para uma cultura de uso, através das suas duas funções primordiais, o desporto automóvel¹⁶ e o turismo. Ao fazê-lo, foi impondo, através do seu poder, o ponto de vista do automobilista, o que não é inédito na acção dos clubes automóveis europeus¹⁷. Apesar de a sua sede ser em Lisboa, onde sempre se localizaram a maior parte dos automóveis do país, e de só ter criado a delegação no Porto em 1913 e depois as secções regionais (com a alteração dos estatutos de 1929) do Norte (no Porto) e do Centro (em Coimbra) em 1929 e 1930¹⁸, o ACP procurava ter uma presença territorial abrangente através dos seus delegados regionais. Os delegados deveriam fornecer informações sobre estradas (seu estado de conservação, reclamações a fazer), sobre oficinas de reparação, hotéis, estabelecimentos de venda de gasolina, preços de venda e prestar todo o auxílio aos sócios do *Club* ou de clubes

¹⁰ Ibid., 21.

¹¹ Merki, “L'internationalisation du trafic routier avant 1914”: 332.

¹² Frank Schipper usa a propósito desta centralidade de Paris nos assuntos ligados ao automobilismo na sua fase inicial, desde os primeiros congressos dos clubes automóveis reconhecidos e das estradas, à organização de corridas, a expressão “todas as estradas vão dar a Paris”. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 45-48.

¹³ Por exemplo, durante o Segundo Congresso da AIACR, foi discutida a adopção de sinalização para as estradas que viria a fazer parte das regras internacionais de circulação de tráfego. Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 27.

¹⁴ Esta lista de vantagens para os sócios foi publicada inicialmente nos anuários do ACP, nomeadamente os de 1917 e 1925, e versões posteriores foram publicadas na Revista sob a rubrica “Aquilo que um sócio deve saber”.

¹⁵ O parágrafo 1º do artigo 3º dos estatutos é muito semelhante nas várias versões, desde a publicada no Anuário do ACP de 1917 à da versão da alteração dos estatutos de 1935. Ver Automóvel Club de Portugal, *Estatutos do Automóvel Club de Portugal (reformados pela Assembleia Geral em 27 de Maio de 1935)*, (Lisboa: 1935).

¹⁶ Para uma história do desporto automóvel em Portugal ver José Barros Rodrigues, ed., *História do Automobilismo em Portugal* (Algés: Edições Talento, 2004).

¹⁷ Veja-se, por exemplo, o caso inglês em O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*.

¹⁸ Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 45, 64, 67.

congêneres, filiados na AIACR e organizar a fiscalização de todas as corridas de automóveis, uma vez que ao *Club* cabia essa responsabilidade¹⁹.

O ACP, à imagem de outros clubes europeus²⁰, além de ter a função de agir um grupo de pressão na defesa dos interesses dos automobilistas, funcionava também como uma *cercle* da aristocracia e da alta burguesia, onde as manifestações automobilísticas, como as provas desportivas, os concursos de excursionismo ou as gincanas estavam a par das actividades organizadas pela comissão de festas, como os banquetes ou as recepções a figuras proeminentes do regime ou a representantes de clubes estrangeiros.

A forma elitista de cooptação do ACP, em que só poderia tornar-se sócio quem fosse proposto por outro sócio, limitou, naturalmente, a sua capacidade de incluir a maioria dos automobilistas do país²¹, embora por vezes, nas actas do clube alguns membros da direcção manifestassem a intenção de alargar as suas bases, o que não parece ter sido consensual. Além disso, estava, regra geral, vedado aos *chauffeurs* profissionais serem sócios do clube. Numa discussão, em 1926, na direcção do ACP, a propósito da admissão de um novo sócio com carta de condutor profissional e após a tomada de posição de um membro da direcção contra esta admissão, concluiu-se que “muitos dos nossos sócios possuem cartas de profissionais, mas que não ganhando a vida por aquela profissão nada obstou a que fossem aprovados sócios”²². Isto não quer dizer que no ACP também não estivessem representados os interesses do transporte rodoviário comercial. Estiveram, pelo menos do ponto de vista dos patrões. Por exemplo, o engenheiro Geraldo Braamcamp de Mancelos, que foi director do ACP²³, foi industrial de camionagem, presidente do Conselho Geral do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis (1934-38) e procurador à Câmara Corporativa na Iª legislatura (1935-38), em representação desse sector²⁴, tendo sido relator

¹⁹ "Acta nº 54, 4/3/1909", *Actas da Direcção do Real Automóvel Club de Portugal*, Livro I.

²⁰ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 335.

²¹ Se compararmos os valores acumulados, que, por isso, não são valores das existências em dado momento, do número de condutores aprovados e do registo de sócios do ACP, verifica-se que o número de sócios acumulado representa entre 10 e 15 por cento do número de condutores aprovados acumulado entre 1915 e 1945. Ver "Dossier "Sócios honorários" do ACP", Centro de Documentação do ACP, *Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 121. É difícil aferir o número de sócios anual do ACP, embora por vezes os relatórios anuais do clube façam uma distinção entre o que é o número acumulado do registo de sócios e o número de sócios entrados em cada ano.

²² "Acta nº 572, 7/5/1926", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 39.

²³ O engenheiro Geraldo Braamcamp de Mancelos (1884-1951) foi membro da direcção do ACP de 1935 até 1951, data da sua morte. Tendo inicialmente trabalho no sector mineiro como director técnico veio depois a formar-se, em 1927, na Universidade de Hainichen (Alemanha) em engenharia mecânica. Em 1929 começaria a sua actividade como industrial de camionagem (transporte de carga e de passageiros). Foi ainda membro da Ordem dos Engenheiros, vogal do CSV, membro da segunda comissão, nomeada em 1935, para estudar o problema da coordenação dos transportes terrestres e membro do Conselho Superior dos Transportes Terrestres (como representante da indústria rodoviária de transporte de carga). "Necrologia: Engº Geraldo Braamcamp Mancelos, director-substituto do Automóvel Club de Portugal", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 10 (1951), Rita Figueiras, "Geraldo Braamcamp Mancelos", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005).

²⁴ Os responsáveis pelas maiores empresas de camionagem sugeriram em 1934 Augusto Ribeiro Vaz, ex-secretário do CSV e director do ACP, tendo sido, no entanto nomeado Geraldo Braamcamp de Mancelos que tinha sido o primeiro signatário dessa representação. Ao não renovar o mandato de procurador para a II legislatura foi substituído por Rodolfo Ventura Teixeira, dirigente do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis. Nuno Estêvão Figueiredo Miranda Ferreira, "A Câmara Corporativa no Estado Novo: Composição, Funcionamento e Influência" (Tese de doutoramento, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2009), 212, 214.

de dois pareceres desta Câmara relativos ao automobilismo²⁵. A propósito da passagem de trípticos por causa da exposição de Sevilha de 1929, que era vantagem exclusiva dos sócios, o então vice-presidente da direcção do ACP, engenheiro Carlos Santos afirmou que o ACP não era um “*cercle* aristocrático” e por isso não devia “recusar a entrada de sócios”²⁶, lembrando-lhe os restantes membros da direcção que não poderiam passar trípticos a não sócios, nomeadamente a *chauffeurs* profissionais, porque isso ia contra os estatutos. De facto, a interpretação do parágrafo 6º, artigo 10º dos estatutos seria confirmada pela direcção do ACP, não permitindo serem sócios “os *chauffeurs* assalariados (...) e os proprietários de carros que façam serviço na praça. Esses, que façam serviço de praça ou de aluguer, que não sejam condutores, e que sejam sócios, não podem ter trípticos, mas pode conceder-se-lhes o «Carnet de Passage»”²⁷.

Também em 1930, um dos directores do ACP, Luís Viegas, afirmava em artigo de opinião publicado na revista do clube, a sua utilidade generalista, negando que o ACP fosse um *cercle*:

Existe muito boa gente nesta santa terra portuguesa, que supõe erradamente, que o Automóvel Club de Portugal é um *cercle*, constituído por um grupo de estúrdios que resolveram gozar a vida... (...).

De que se trata o Automóvel Club de Portugal? De automobilismo e de turismo. O automobilismo é um meio progressivo de transporte (...) promove, numa palavra, o bem-estar geral, é o mais enérgico propulsor do progresso e do desenvolvimento económico dum país.

O turismo (...) contribui, dum maneira igualmente eficaz, para a educação e para a instrução desses indivíduos, desenvolvendo, simultaneamente, a indústria, o comércio e a agricultura, o que é, numa palavra, contribuir também para o seu progresso económico²⁸.

Apesar destas afirmações, o ACP comportava-se como um *cercle* e as actividades ligadas ao automobilismo, particularmente o turismo, continuaram, em grande parte, ligadas a uma elite. Veja-se, por exemplo, a descrição de turismo automobilista usada na argumentação contra os diferentes impostos camarários a que os automobilistas estavam sujeitos antes do “decreto do imposto único”:

(...) Um particular que, tendo pago em Lisboa a licença de trânsito para o seu carro relativo ao trimestre Julho-Setembro, e queira ir para Cascais, em Agosto, terá que pagar à municipalidade de Cascais uma outra licença para o trânsito do carro nessa vila. Se durante esse espaço de tempo necessitar ainda uma cura de águas em Vidago, Curia ou outra qualquer estância, terá, para poder servir-se do seu carro enquanto lá estiver, de pagar uma terceira licença e outro tanto lhe sucederá se fizer uma estação venatória ou de outro género em sítio diverso e dependente de outra municipalidade.

O facto é que toda a gente que adquire automóvel tem sobretudo em vista, não a simples comodidade de transporte num local restrito, mas a facilidade de se transportar em longas distâncias e para pontos diversos, visto que é esta a principal vantagem do automóvel²⁹.

O *Club* não era, também por isso, um defensor dos interesses de todos os automobilistas, nomeadamente dos interesses dos condutores ou *chauffeurs* profissionais.

Apesar da sua postura elitista e de, efectivamente, não defender os interesses de todos os automobilistas, o ACP continua a ser um elemento de crucial importância na construção do sistema socio-técnico que permitiu o desenvolvimento do automobilismo no sentido lato, quer pelo seu acesso às discussões internacionais, via AIACR, quer pela sua grande proximidade ao poder político, ora devido à sua composição, ora através da nomeação de políticos em funções para membros da

²⁵ "Parecer da Câmara Corporativa sobre o projecto de lei acerca da obrigação de os proprietários de automóveis transferirem a sua responsabilidade civil para companhias de seguros", *Diário das Sessões* nº 64, de 15/1/1936, "Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei n.º 142, sobre despacho e registo de veículos automóveis", *Diário das Sessões* nº 116 (suplemento), de 10/2/1937.

²⁶ "Acta nº 706, 14/3/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 176.

²⁷ "Acta nº 757, 6/2/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 45.

²⁸ Luís Viegas, "Automóvel Club de Portugal", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1930).

²⁹ Santos, "A legislação portuguesa sobre o automobilismo particular e a colaboração que nela tem tido o Automóvel Club de Portugal", 12.

direcção ou para sócios honorários. O *Club*, que tinha entre os seus membros políticos, funcionários públicos, profissionais liberais, aristocratas e burgueses, soube manter-se próximo do poder e adaptar-se às mudanças políticas e institucionais, procurando o seu lugar nas várias conjunturas. A transição da Monarquia para a República, é disso modelar, por exemplo na queda da palavra “real”, sob a justificação do *Club* ser apolítico: “deixou este *Club* o título de «Real» sem que por isso importasse a mais pequena manifestação política de crenças porque aqui dentro as crenças políticas de cada um são desconhecidas e só cremos todos no automobilismo e no seu desenvolvimento”³⁰. No entanto, nas primeiras eleições para os órgãos do *Club* na I República, elegia para os lugares de presidente e vice-presidente da direcção os então ministros das Finanças e dos Negócios Estrangeiros, José Relvas e Augusto de Vasconcelos, respectivamente³¹, que substituíam os membros que ocuparam esses cargos durante a Monarquia e que na sua generalidade se afastaram (ou foram afastados) por serem monárquicos³². Foi durante este primeiro ano da República que se publicaram importantes decretos sobre o automobilismo, nomeadamente o novo regulamento de circulação, assinado por Manuel de Brito Camacho, depois nomeado sócio honorário do clube³³, e a emissão dos certificados de circulação internacionais, decreto assinado por José Relvas, que presidiu o ACP entre 1911 e 1917. Em ambos os casos, o ACP passava a gozar de reconhecimento público, ao ser a entidade responsável por nomear os membros para as comissões automóveis que fariam exames e inspecções a condutores e veículos e por passar os certificados internacionais. Ainda em 1911, também Brito Camacho nomearia o director do ACP que ocupava o cargo de tesoureiro, José Lino Júnior³⁴, para ir ao estrangeiro estudar a marcação de estradas.

Mais tarde, no período da Ditadura Militar, o seu vice-presidente da mesa da assembleia geral seria João Antunes Guimarães³⁵, que, quer enquanto ministro do Comércio e das Comunicações, quer, mais tarde, enquanto deputado da Assembleia Nacional, publicou decretos e

³⁰ "Acta nº 68, 28/6/1911". Esta foi a segunda acta escrita desde a implantação da República. A primeira foi em 28/10/1910. No período entre estas duas datas, a direcção do ACP demitiu-se, ficando apenas nos seus cargos Rodrigo Peixoto e José Lino, secretário e tesoureiro, respectivamente.

³¹ Ibid.

³² Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 213.

³³ *Anuário do Automóvel Club de Portugal*, (Lisboa: Automóvel Club de Portugal, 1917).

³⁴ José Lino Júnior era engenheiro e irmão do arquitecto Raul Lino. Foi membro da direcção do ACP desde o final da Monarquia até ao final da I República. Ana Cardoso de Matos, Maria Ana Bernardo e Maria Luísa Santos, "A Sociedade Propaganda de Portugal e o Congresso de Turismo de 1911" (comunicação apresentada em Congresso Internacional I República e Republicanismo: Atas, Lisboa, 29 de Setembro a 2 de Outubro de 2010), 398.

³⁵ João Antunes Guimarães (1877-1951) foi ministro do Comércio e das Comunicações entre 8 de Julho de 1929 e 5 de Julho de 1932, até à remodelação do ministério que deu origem ao Ministério das Obras Públicas e Comunicações, passando a pasta a Duarte Pacheco. Foram assistir à sua tomada de posse o presidente e vice-presidente da direcção do ACP Ricardo O'Neil e Carlos Santos, tendo este último afirmando que “todos os automobilistas têm muito a esperar da sua gerência naquela importante pasta”. "Acta nº 724, 11/6/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 8. No ACP fez parte da direcção da delegação do Porto desde 1914, praticamente desde a sua criação e já anteriormente tinha feito parte das comissões técnicas de automobilismo no Porto. Foi vice-presidente e presidente da assembleia geral do ACP, respectivamente, de 1928 a 1930 e de 1934 até 1951, data da sua morte. Era formado em medicina pela Universidade de Coimbra e tido com um dos maiores defensores da corrente do “ruralismo” dentro do Estado Novo e apoiante de António de Oliveira Salazar. Teve uma intensa actividade como deputado na Assembleia Nacional, onde foi várias vezes eleito vice-presidente e onde fez várias intervenções em defesa do ponto de vista do automobilista. Arlindo Manuel Caldeira, "João Antunes Guimarães", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2004), José Manuel Tavares Castilho, "João Antunes Guimarães", in *Os Deputados à Assembleia Nacional (1935-1974). Biografia e carreira parlamentar* (Lisboa: Assembleia da República, 2009).

fez discursos de acordo com os interesses do *Club* sobre o automobilismo. João Antunes Guimarães foi responsável, por exemplo, por um decreto sobre a unificação dos impostos³⁶ e pela publicação do segundo código da estrada³⁷. Pela sua defesa pelos relevantes serviços “à causa do automobilismo” foi alvo de várias homenagens no ACP, tendo numa delas sido descerrado um seu retrato³⁸. Durante o Estado Novo também se encontram nos órgãos do clube membros próximos do regime. Uma das personagens marcantes do ACP nos finais dos anos vinte e anos trinta foi o engenheiro Carlos dos Santos³⁹. Foi presidente do ACP entre 1932 e 1937, após ter sido vice-presidente e delegado do ACP na JAE, onde apresentava reclamações sobre as estradas⁴⁰, teve um importante papel no I Congresso da União Nacional em 1934, devido à sua proximidade ao novo regime e chegou a ser deputado da Assembleia Nacional, embora por um breve período⁴¹. Foi um importante defensor do clube e um produtor do discurso sobre a sua obra, nomeadamente na comunicação que apresentou no I Congresso Nacional de Turismo, em 1936⁴², tendo o clube retribuído com homenagens e o título de sócio honorário.

João Ortigão Ramos e Joaquim Roque da Fonseca foram membros da direcção do ACP durante décadas e foram ambos procuradores à Câmara Corporativa. João Ortigão Ramos destacou-

³⁶ "Decreto nº 17813", (1929). Ver também *Relatório do I Congresso Nacional de Turismo*, I Congresso Nacional de Turismo (Lisboa: Sociedade Nacional de Tipografia, 1936), 199.

³⁷ "O Novo Código da Estrada da autoria do Sr. ministro do Comércio constituiu um trabalho digno de respeitosa admiração".

³⁸ "O ACP descerrou solenemente o retrato do Snr. Dr. Antunes Guimarães", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 55 (1935).

³⁹ Carlos dos Santos (1884-1973) foi empregado na Empresa Industrial Portuguesa, estudando à noite na Escola Industrial Marquez de Pombal, onde tirou o curso mecânica, tendo depois ganho uma bolsa do Estado para cursar engenharia na Alemanha. Tornou-se um importante comerciante de automóveis em Portugal, tendo sido um dos fundadores da empresa C. Santos, Lda., em 1912, juntamente com o Conde de Caria e o seu genro Boaventura Mendes de Almeida. O conde de Caria, Bernardo Homem Machado de Figueiredo Abreu Castelo Branco foi o primeiro presidente da União Velocipédica Portuguesa e foi também um dos fundadores do ACP. Boaventura Mendes de Almeida era oficial da Marinha. Foi vice-presidente da direcção do ACP de 1925 a 1927 e presidente da assembleia geral do ACP de 1928 a 1930. O seu filho, 3º Conde de Caria, Bernardo Mendes de Almeida, advogado, ocupou a posição do pai na gerência da empresa de comércio de automóveis C. Santos, Lda. ocupando, posteriormente lugares em órgãos importantes ligados ao sector automóvel como de presidente e vice-presidente do Grémio dos Importadores, Agentes e Vendedores de Automóveis e Acessórios do Sul (desde 1944) e membro do Conselho Superior dos Transportes Terrestres. "Sobre a técnica de automoveis. O espírito e a índole das conferências a realizar na Escola Industrial Marquez de Pombal, da iniciativa dos profissionais do volante, com a colaboração da propaganda do jornal", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 18 (1927), Vasco Callixto, "Engº Carlos Santos", in *Fala a Velha Guarda. Subsídios para a história do automobilismo em Portugal* (Lisboa: Edição do autor, 1962), "Faleceu o Eng. Carlos Santos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 43, no. 3-4 (1973), Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 16, António dos Reis, *Vila de Caria*, (Covilhã: Edição de autor, 1959), 36, 37.

⁴⁰ Ver "Ecos e comentários", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1929). Ele também apresentou relatórios sobre o seu trabalho com a JAE e sobre os congressos internacionais de estradas em que participou, e ainda traduziu artigos escritos em revistas estrangeiras sobre aspectos técnicos das estradas. Ver, por exemplo, Carlos Santos, "Estradas. Metodos gerais de conservação das estradas, por M. Jeannin, engenheiro em Chefe de Pontes e Calçadas", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1929).

⁴¹ Foi ainda presidente da Junta Geral do Distrito de Lisboa e em 1934 pertenceu, como vice-presidente, à Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa. Fez parte da primeira Junta Consultiva da União Nacional, em 1932, e participou activamente no I Congresso da União Nacional, em 1934, onde foi vogal da 4ª secção (Exposição Documentária) e presidente da 21ª Subsecção (A Obra Realizada pelos Governos da Ditadura Nacional). Arlindo Manuel Caldeira, "Carlos do Nascimento Ferreira dos Santos", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005).

⁴² Nesta comunicação, Carlos Santos falou sobre o papel do ACP na regulação e na elaboração de legislação relativa ao automobilismo, fazendo a revisão e o comentário da legislação existente em Portugal relativa à circulação de automóveis desde 1901. Santos, "A legislação portuguesa sobre o automobilismo particular e a colaboração que nela tem tido o Automóvel Club de Portugal".

se pelas suas actividades ligadas ao automobilismo, tendo sido delegado do ACP no CSV, na JAE⁴³. Joaquim Roque da Fonseca fez parte da Comissão de Turismo do ACP, foi seu delegado em várias reuniões da AIT e apresentou várias comunicações sobre esse tema⁴⁴. Mário de Gusmão Madeira também fez parte da direcção do ACP desde 1932, vindo a ser seu presidente entre 1953 e 1974, e era, como Joaquim Roque da Fonseca, frequentemente delegado do ACP em congressos internacionais, como os da AIACR (depois FIA) e da AIT, e deputado na Assembleia Nacional⁴⁵.

Durante o Estado Novo, o ACP soube integrar-se no corporativismo de Estado vigente: não fazia formalmente parte do sistema corporativo, mas integrava a sua lógica assumindo-se como representante do automobilismo em Portugal. Esta posição está patente, por exemplo, na exposição feita por João Antunes Guimarães na Assembleia Nacional ao discordar da proposta de um seu colega médico e deputado, Joaquim Moura Relvas, de inclusão no CSV de um representante do Auto-Clube Médico Português, criado em 1936, aquando da discussão da alteração da constituição do CSV em 1937. A posição de João Antunes Guimarães coincidia com a da direcção do ACP, que, além do mais, não apoiou a criação deste clube automóvel para médicos⁴⁶. João Antunes Guimarães argumentou dentro da lógica vigente do corporativismo, reforçando o ACP como a instituição que representava o automobilismo em Portugal:

... Não posso, porém, admitir que, existindo em Portugal, há cerca de 36 anos, se a memória não me atraindo, o Automóvel Clube de Portugal, que conta mais de 5000 sócios, clube filiado na Federação Internacional de

⁴³ João Ortigão Ramos (1897-1971) foi membro da direcção do ACP de 1928 a 1930 e de 1934 a 1971, chegando também a fazer parte da sua Comissão Desportiva (tendo chegado, também, a competir). Foi empresário e desenvolveu também uma importante actividade na área do cinema em Portugal, tendo sido presidente da assembleia geral e da direcção do Grémio Nacional dos Cinemas, membro da Comissão Organizadora da Caixa de Previdência dos Profissionais de Espectáculos e presidente da assembleia geral da União dos Grémios dos Espectáculos, em cuja qualidade integrou a Câmara Corporativa, em representação das entidades patronais. Foi também vogal do Conselho Nacional de Turismo e vereador da Câmara Municipal de Lisboa. "João Ortigão Ramos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 41, no. 5-6 (1971), Pedro Aires Oliveira, "João António Ortigão Ramos", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005).

⁴⁴ Joaquim Roque da Fonseca (1891-1954) formou-se em Economia pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras de Lisboa, foi empresário e esteve ligado ao associativismo comercial, tendo sido presidente da Associação Comercial de Lisboa (1936-48). Em 1940, foi director comercial da Exposição do Mundo Português. Entrou para a direcção do ACP e aí permaneceu até 1954. Foi também vogal da JAE, do CSV e da Comissão de Turismo do Ministério dos Negócios Estrangeiros. "Joaquim Roque da Fonseca, director do Automóvel Club de Portugal", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 24, no. 5-6 (1954), Rita Figueiras, "Joaquim Roque da Fonseca", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2004). Os seus discursos sobre o turismo apresentados na segunda metade dos anos trinta quer em congressos nacionais, quer em congressos internacionais foram coligidos na seguinte obra: Joaquim Roque da Fonseca, *Servir, 1936-1940*, (1942). Ver também ———, "Portugal, Paiz de Turismo: Conferencia realizada no Automovel Club de Portugal em 7 de Abril de 1932", (Lisboa: Tip. Colonial, 1932).

⁴⁵ Mário de Gusmão Madeira (1901-1985) licenciou-se em Direito pela Universidade de Lisboa e fez carreira como alto funcionário na Administração Pública (no Instituto Nacional do Trabalho e Previdência; na Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho – tendo participado, a convite do governo do *Reich*, no Congresso da Alegria no Trabalho realizado em Hamburgo, Alemanha, em 1937; na Junta Central das Casas do Povo; etc.) tendo ainda sido Governador Civil em Setúbal e em Lisboa. Foi deputado da Assembleia Nacional durante duas sessões legislativas da IV Legislatura (1945-49). Foi ainda presidente do Benfica. Num dos congressos da FIA foi ainda eleito presidente do Grupo de Trabalho das Questões Africanas da Comissão Internacional do Turismo Africano, constituída na FIA. "Dr. Mário Madeira", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 (1937), "O Sr. Dr. Mário Madeira, presidente do Automóvel Club de Portugal, em reunião efectuada em Paris, foi eleito presidente do Grupo de Trabalho das Questões Africanas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 25, no. 5-6 (1955), Rita Almeida de Carvalho, "Mário Lampreia de Gusmão Madeira", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005).

⁴⁶ "Acta nº 1022, 9/7/1936", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

todos os automóveis clubes do mundo, instituição reconhecida oficialmente desde há muitos anos, que colaborou nas antigas comissões técnicas do automobilismo e continua com competência legal para intervir em vários campos da actividade automobilística, como seja a concessão de trópicos e a sinalização das estradas, não posso admitir, vinha dizendo, que se vá alterar o decreto submetido à nossa ratificação, e que reconheço estar bem elaborado, unicamente para nele introduzir uma duplicação, não só dispensável, mas de que resultaria, sem dúvida, uma situação contrária aos princípios que norteiam a nossa organização corporativa, os quais não admitem mais do que um organismo representativo da mesma actividade ou da mesma profissão⁴⁷.

A Câmara Corporativa rejeitou a proposta do aditamento de um vogal um médico do Auto-Clube Médico Português no seu parecer sobre o decreto que alterava a constituição do CSV, argumentando que se esse representante o fosse na qualidade de automobilista, essa representação seria “superabundante” porque já faziam parte do CSV “dois engenheiros mecânicos especializados em automobilismo e um representante do Automóvel Clube de Portugal”⁴⁸.

O uso da lógica da representação do automobilismo no sistema corporativo foi uma das estratégias utilizadas pelo ACP para manter a sua hegemonia, sendo particularmente visível quando são criados outros clubes automobilistas ou quando outras entidades exercem algum tipo de função que o ACP considera ser seu exclusivo. No final dos anos vinte, o facto de o ACP ter perdido algum protagonismo com a institucionalização dos serviços de trânsito no Estado (criação do CSV) é acompanhado com uma disputa de poder noutros tabuleiros. Por exemplo, na criação de uma revista de automobilismo, simultaneamente órgão de propaganda do clube e reunião de informações úteis aos automobilistas, tendo para tal entrado em confronto com a revista *O Volante*, cujo primeiro número saiu em Agosto de 1926, numa altura em que o ACP apenas editava um anuário. Nos primeiros anos de publicação, *O Volante* quase se comportou como um órgão oficial do ACP, elogiando-o, publicando informações tão diversas como os novos sócios aprovados, as vantagens de ser sócio, informações sobre as assembleias gerais ou sobre os relatórios da direcção ou publicando um artigo detalhado a propósito do 25º aniversário do clube. Chegou a iniciar a produção de um serviço de informação de estradas com informadores espalhados pelo país, tendo convidado o ACP a visitá-lo⁴⁹, e publicado, durante 1927, vários mapas sobre o estado das estradas. O ACP viria a fazê-lo na sua revista, num mapa bastante mais elaborado, cinco anos mais tarde. Ainda em 1927, ao entrevistar João Ortigão Ramos, director da comissão desportiva do ACP, Abílio Campos Júnior, fundador e editor de *O Volante*, queixava-se do desinteresse que o ACP manifestava pela sua revista, ao que Ortigão Ramos lhe respondeu “[o] ACP e a sua Comissão Sportiva vão trabalhar de acordo com *O Volante*, tanto mais que é o único órgão do automobilismo português”⁵⁰. No ano seguinte, Abílio Campos Júnior pediu à direcção do ACP, por intermédio de João Ortigão Ramos, que o clube mandasse imprimir nas costas dos seus recibos um reclame à revista, “aconselhando a sua leitura a todos os sócios, como permuta de serviços”, o que foi maioritariamente rejeitado, tendo Augusto Vaz

⁴⁷ "I Legislatura, Sessão nº 115 da Assembleia Nacional, em 11 de Fevereiro", *Diário das Sessões* nº 117, de 12/2/1937, 437.

⁴⁸ "Parecer da Câmara Corporativa acerca do decreto-lei n.º 27490, que modifica a constituição do Conselho Superior de Viação", *Diário das Sessões* nº 124, de 13/4/1937, 578.

⁴⁹ "Os automobilistas portugueses vão ter quem lhes forneça gratuitamente informes do Estado das estradas do país", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 27 (1927).

⁵⁰ "Entrevista a João Ortigão Ramos, da Comissão Sportiva do ACP", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 30 (1927): 5.

afirmado que não era “possível considerar-se a referida revista órgão do *Club*”⁵¹. Já estava então em discussão a publicação de um órgão oficial do clube, cujo primeiro número saiu em Janeiro de 1929, inicialmente com o nome de *Boletim* (tendo passado a *Revista* em Novembro de 1930) e com frequência mensal. Pouco depois, nas duas revistas, *O Volante* e *Revista do ACP* foram trocadas “respostas” entre Abílio Campos Júnior e Carlos Santos⁵², então vice-presidente do ACP, no que foi considerado pela direcção do ACP como uma campanha contra o clube. Abílio Campos Júnior viria a apresentar o seu pedido de demissão de sócio do ACP, aceite em Janeiro de 1929⁵³. A polémica continuaria, tendo acalmado em 1933 quando, por sugestão do director do ACP João Ortigão Ramos, foi feita uma campanha para que *O Volante* sobrevivesse, uma vez que enfrentava grandes dificuldades⁵⁴. Um segundo conflito, que também levou à expulsão do membro do ACP e colaborador de *O Volante* Alberto Sanches de Castro, onde publicava regularmente crónicas sobre técnica automóvel⁵⁵, centrou-se em torno dos critérios para a ratificação de resultados nas corridas automobilísticas, do que o ACP estava oficialmente encarregue e que era fundamental para as marcas de automóveis⁵⁶. Sanches de Castro veio a ser demitido de sócio do ACP por ter publicado uma carta aberta no jornal *Diário de Notícias* na qual contestava as classificações do “II Quilómetro de Arranque”, realizado no Campo Grande, em Lisboa, e cujos resultados tinham sido, como eram sempre, validados pelo ACP⁵⁷. Esta polémica levou a que também houvesse uma troca de cartas entre Alberto Sanches de Castro e Pedro Bordalo Pinheiro, outro director do ACP, publicadas em ambas as revistas⁵⁸.

Sanches de Castro também teria razões de queixa do ACP relativamente a outro assunto. No final de 1928 participou numa reunião da direcção do ACP para pedir apoio do clube para um curso de mecânica automóvel na Escola Industrial Marquês do Pombal, em Lisboa⁵⁹, onde era mestre,

⁵¹ "Acta nº 676, 23/8/1928", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 119.

⁵² Abílio Campos, Júnior, "Resposta ao Sr. Carlos Santos, Vice-Presidente do ACP", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 107 (1929), Carlos Santos, "O ACP e os automobilistas. Resposta ao Sr. Campos Junior", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 15 (1930).

⁵³ "Acta nº 694, 2/1/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV.

⁵⁴ "Assembleia Geral de 20/5/1933", *Actas da Assembleia Geral do Automóvel Club de Portugal*.

⁵⁵ Essas crónicas foram reunidas num livro. Alberto Sanches de Castro, *Oh Chico... não sejas azelhudo! Ensinaamentos d'automobilismo na linguagem "d'Elles"*, (Lisboa: Jornal *O Volante*, 1933).

⁵⁶ Os representantes das marcas de automóveis usaram, desde sempre, a informação sobre os seus recordes em provas de velocidade ou em distâncias entre localidades para a sua publicidade. Por ser um importante instrumento de legitimação da qualidade veloz de um carro, era muitas vezes motivo de polémica. Ver, por exemplo, para a primeira década do século XX, Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 78, 89, 128, 134 e seguintes. Segundo o código da estrada de 1930, as corridas de velocidade só poderia realizar-se com autorização do governador civil do distrito onde a corrida teria início, sob parecer favorável do CSV e ouvida a JAE, sendo que as corridas automóveis só poderiam “efectuar-se segundo o regulamento aprovado pelo Automóvel Club de Portugal e de maneira que à circulação de veículos seja garantido outro percurso que evite a interrupção do trânsito”. Ver artigo 63º do "Decreto nº 18406", (1930), 978.

⁵⁷ "Acta nº 709, 4/4/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV. "O II Quilometro de Arranque. Como da realização desta prova resultou a demissão dum socio do ACP e se revelou o estranho criterio ali adoptado para com os comerciantes de automóveis", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 101 (1929).

⁵⁸ Ver, por exemplo, "Uma carta do sr. Sanches de Castro respondendo as do director do ACP, Pedro Bordalo Pinheiro", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 104 (1929).

⁵⁹ A Escola Industrial Marquês do Pombal foi fundada nos anos oitenta do século XIX ao abrigo do ensino industrial e nessa altura ministrava cursos de condutores de obras públicas. Filipa Ribeiro Silva, "Outros tempos, outros saberes", in *Das estradas reaes às estradas nacionais: alicerces, estratégias, procedimentos, financiamento*, ed. Amélia Aguiar Andrade (Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002), 17.

nomeadamente na aquisição de material de ensino novo⁶⁰. Em 1929, no entanto, aparecem indicações que o próprio ACP já ministraria um curso de mecânica⁶¹.

Um terceiro exemplo, foi a estratégia de legitimação do ACP como representante do turismo, particularmente do turismo automóvel (nem sempre seguindo a argumentação corporativista de haver apenas um representante por actividade ou profissão em cada órgão).

Globalmente, o ACP conseguiu manter-se como um actor importante na construção do sistema da automobilidade, reforçando essa imagem com frequentes discursos e práticas. Veja-se, por exemplo, a participação de membros da sua direcção em congressos importantes que tiveram lugar nos anos trinta, como o I Congresso da União Nacional (1934), o I Congresso Nacional de Turismo (1936), os I e II Congressos de Automobilismo e Aviação Civil (1935 e 1937) e o Congresso Nacional dos Transportes (1939) ou a sua presença em órgãos do Estado ligados ao sistema automóvel, que respondiam a dois dos principais problemas encarados pelo ACP: estradas e disciplina. Teve delegados, quer no Conselho Geral de Estradas e Turismo, quer na JAE, quer no CSV.

Nas comunicações apresentadas nos congressos referidos encontra-se o reconhecimento do papel que o ACP desempenhou nas primeiras três décadas do século XX⁶², reconhecimento oficializado em 1931 na classificação do ACP como instituição de utilidade pública, de acordo com a proposta feita pelos então ministros das Finanças e da Instrução Pública, António de Oliveira Salazar e Gustavo Cordeiro Ramos⁶³, dando resposta às *démarches* do clube neste sentido realizadas, pelo menos, desde 1929⁶⁴. Neste texto, fazia-se uma súmula:

(...) o desempenho dos cargos das comissões técnicas criadas por decreto de 28 [lapso, é 27] de Maio de 1911, que regulou a circulação de automóveis durante o período da vigência do mesmo decreto, e contribuindo, nos termos do novo Código da Estrada, para o funcionamento das actuais comissões técnicas de automobilismo e Conselho Superior de Viação:

- assumindo o encargo da concessão de tripticos e mais documentos relativos ao trânsito internacional de veículos automóveis;
- editando mapas itinerários para a propaganda gratuita do País e fornecendo elementos para a elaboração de idênticas publicações estrangeiras; organizando excursões;
- corridas e outros certames de automobilismo; promovendo várias exposições de grande vulto e manifesto alcance económico; e
- ainda concorrendo, mercê das suas ligações com grémios congéneres doutros países, para o nosso fomento turístico;

Atendendo a que é igualmente digno de registo o esforço empregado pelo Automóvel Clube de Portugal em dotar as nossas estradas com elementos de boa sinalização e de resguardos nas curvas difíceis e perigosas, para o que vêm concorrendo os seus 4000 sócios espalhados por todo o continente...⁶⁵

⁶⁰ "Acta nº 687, 3/11/1928", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV.

⁶¹ O programa deste curso de mecânica foi discutido em Setembro de 1929. "Acta nº 678, 11/9/1928", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV. Automovel Club de Portugal, *Relatório do exercício de 1929*, (Lisboa: 1930), "Acta nº 698, 17/1/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV.

⁶² O papel do ACP foi reconhecido em comunicações apresentadas no Primeiros Congressos Nacionais de Automobilismo e Aviação Civil (1935) e de Turismo (1936). Monteiro, "As alfândegas nas suas relações com o turismo", 7. O papel da Sociedade Propaganda de Portugal no desenvolvimento do turismo em Portugal foi também reconhecido José de Penha Garcia, "Algumas bases para a organização do turismo em Portugal" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936), 10.

⁶³ "Decreto considerando de utilidade pública o Automóvel Clube de Portugal", *Diário do Governo* nº 71, IIª Série, de 27/3/1931, Ministério da Instrução Pública, "Ecos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1931).

⁶⁴ A direcção do ACP decidiu em Janeiro de 1929 encarregar o seu advogado consultor, Dr. Adolfo de Andrade "de tratar junto das instâncias oficiais do título a que o Club tem direito de «Instituição de Utilidade Pública»". "Acta nº 698, 17/1/1929": 162.

⁶⁵ "Decreto considerando de utilidade pública o Automóvel Clube de Portugal", (1931).

2.1 A criação dos serviços de viação

A regulação da circulação internacional teve como primeiros actores as organizações não governamentais, sendo apenas nos anos vinte que a Sociedade das Nações reclama o papel das instituições intergovernamentais, mudando simbolicamente a sede das negociações (e da assinatura de convenções) de Paris para Genebra. Também os serviços de viação a nível nacional começaram por ser tutelados sobretudo por organizações não governamentais, para nos anos vinte o papel do Estado começar a afirmar-se.

Como já vimos, o ACP foi uma das organizações não governamentais que teve um papel chave na fase inicial da construção do sistema da automobilidade em Portugal. Ao nível da regulação da circulação desde muito cedo encontramos a sua intervenção, quer na pressão para a redução das multas por excesso de velocidade ou para o aumento dos seus limites legais⁶⁶, quer na contribuição para a legislação sobre o automobilismo, ou ainda o seu papel na emissão de documentos de circulação, como os certificados internacionais de circulação⁶⁷. É ainda de referir o papel que teve em vários órgãos, inicialmente em substituição do Estado, como nas comissões técnicas de automobilismo, a partir de 1911, em missões oficiais a congressos e na presença um delegado em organizações como a Comissão de Automobilismo Militar, criada durante a I Guerra Mundial⁶⁸. Em 1911 foi publicado o decreto com força de lei de 27 de Maio promulgado pelo Ministério do Fomento que aprovou o "Regulamento sobre a circulação dos automóveis", no qual o ACP, com pouco mais de 100 membros, desempenhava um papel fundamental⁶⁹. Foram criadas quatro circunscrições, cada uma com uma comissão técnica com as funções de realizar os exames aos condutores e as inspecções e registo dos veículos e emitir os respectivos documentos (livretes de circulação dos veículos e as licenças de condução dos condutores)⁷⁰. O ACP deveria apresentar ao Ministério do Fomento, para as circunscrições do Norte e do Sul⁷¹, "dez nomes de individualidades de reconhecida competência, cinco dos quais residindo do Porto e cinco em Lisboa", dos quais seriam escolhidos três

⁶⁶ Veja-se, por exemplo, estas afirmações num anuário publicado pelo Clube: "A legislação que regulava a circulação de automóveis desde 2 de Outubro de 1901 dava origem a pesadíssimas multas que a polícia aplicava, por assim dizer, como queria, arbitrariamente: essas multas eram, dentro dos limites da lei, fixadas em juízo, podendo ir até 20\$000, não sendo permitida velocidade superior a 10 quilómetros por hora. Assim, além da multa, o contraventor automobilista tinha de pagar as custas e selos do processo, que nunca eram inferiores a 30\$000. A direcção do *Club* empreendeu um intenso trabalho de todas as horas para conseguir a modificação de tal estado de coisas, e, tendo conseguido dos poderes públicos o decreto de 27 de Março de 1909, que já representava um grande melhoramento em relação ao anterior, não descurou o assunto no sentido de obter melhor, e assim conseguiu que fosse promulgado o decreto de 27 de Maio de 1911, que deu satisfação aos desejos que de longa data constituíam a justa aspiração dos automobilistas portugueses e muito especialmente do *Club*". *Anuário do Automóvel Club de Portugal*, 7.

⁶⁷ "Acta nº 44, 24/3/1908", *Actas da Direcção do Real Automóvel Club de Portugal*, Livro I.

⁶⁸ "Portaria nº 536-A, criando junto do estado maior do exército uma comissão de automobilismo militar", *Diário do Governo* nº 255, Suplemento, de 16/12/1915, Ministério do Fomento.

⁶⁹ Saíram, num espaço de poucos dias, duas versões deste decreto, a segunda rectificando a primeira. "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis", *Diário do Governo* nº 140, de 17/6/1911, Ministério do Fomento, "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911).

⁷⁰ Ver as atribuições das comissões técnicas no artigo 14º do "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911), 2647.

⁷¹ A circunscrição do Porto compreendia os distritos de Viana do Castelo, Braga, Vila Real, Bragança, Porto, Aveiro, Coimbra e Viseu, tendo a sua sede no Porto. A circunscrição de Lisboa compreendia os distritos da Guarda, Castelo Branco, Leiria, Santarém, Lisboa, Portalegre, Évora, Beja e Faro, tendo a sua sede em Lisboa.

nomes por circunscrição⁷². As comissões técnicas das circunscrições dos Açores e da Madeira eram constituídas pelo director de obras públicas respectivo, por um delegado do ACP e por uma "individualidade de reconhecida competência, escolhida pelo director de obras públicas"⁷³. As circunscrições do Norte e do Sul tinham ainda agregado um delegado nomeado pelas associações de classe dos *chauffeurs*.

Esta situação veio a ser criticada pela Repartição de Turismo do Ministério do Fomento criada em 1911⁷⁴, considerando que os serviços desempenhados pelas comissões técnicas de automobilismo não deveriam ficar a cargo de uma entidade particular como o ACP, mas sim a uma entidade oficial como aquela Repartição⁷⁵. Apesar das críticas que foram surgindo ao longo de mais de dez anos, o ACP continuou com estas funções. No início de 1927, nas vésperas da alteração desta situação, é publicado um artigo na revista *O Volante* em que, apesar de se referir a necessidade das funções das comissões técnicas (inspecções a veículos, exames a condutores) e de louvar os seus funcionários "exemplaríssimos", estranha o facto de estes serviços estarem entregues a uma "repartição semioficial" defendendo a sua integração no Ministério do Comércio e a sua profissionalização⁷⁶. O seu autor, Alberto Sanches de Castro, que, como já se referiu, dois anos depois teria um contencioso com o ACP, defendia os exames de condução fossem feitos nas escolas industriais de Lisboa e do Porto que ministrassem esse curso. Esta crítica não caía no vazio porque já se reconhecia a necessidade de revisão do regulamento de circulação de automóveis que datava de 1911. Em 1927, a Comissão que tinha a cargo a revisão do regulamento de circulação de automóveis tornou público esse projecto de código de estrada. O ACP estava a favor da revisão do regulamento, mas não do ser afastado das comissões técnicas que ficariam a cargo de um novo serviço criado para esse efeito, o que comunicou através do seu delegado nessa comissão, José Lino:

Por unanimidade resolveu a direcção do ACP encarregar o seu delegado de protestar clara e energicamente contra a parte do projecto que pretende criar uma nova entidade para regular os serviços das comissões técnicas. (...) com a projectada organização, apenas se pretender arranjar lugares remunerados (...). Que se reforme o actual Regulamento de circulação e decrete o novo código de estradas introduzindo-lhe os melhoramentos que o desenvolvimento sempre crescente do automobilismo no nosso país aconselha, plenamente de acordo, mas ir reformar os serviços das comissões técnicas que estão montados com toda a clareza, principalmente no Sul, onde estes serviços são absolutamente modelares, agravando as receitas do Estado e a bolsa dos automobilistas, sem utilidade pratica de espécie alguma, é que não está certo. A direcção do ACP convencida de que interpreta o sentir de toda a população associativa chama a atenção de Sua Exa o senhor ministro do Comércio, certo que ele não patrocinará a imoralidade que se pretende praticar. Os serviços actuais são desempenhados gratuitamente por pessoas idóneas e competentes, indicadas por este Club⁷⁷.

Apesar destes protestos, o primeiro código da estrada seria publicado em 1928, num diploma que também criava a nova entidade tutelar das comissões técnicas de automobilismo, o CSV⁷⁸, junto

⁷² Cada comissão técnica era composta por três pessoas que exerceriam os cargos de presidente, secretário e tesoureiro de forma graciosa.

⁷³ "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911), 2647.

⁷⁴ "Decreto com força de lei de 16 de maio, criando no Ministério do Fomento uma Repartição de Turismo", *Diário do Governo* nº 115, 1ª Série, de 18/5/1911, Ministério do Fomento.

⁷⁵ Sérgio Palma Brito, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, vol. I (Lisboa: Medialivros, 2003), 478.

⁷⁶ Alberto Sanches de Castro, "A respeito do automobilismo", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 10 (1927).

⁷⁷ "Acta nº 637, 22/9/1927", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 82.

⁷⁸ O primeiro código da Estrada foi inicialmente publicado com o "Decreto nº 14988", (1928). Este decreto expõe os considerandos para a revisão do regulamento de 1911 e a composição do CSV. O primeiro código da estrada

da Direcção Geral de Estradas do Ministério do Comércio e Comunicações. Com a criação do CSV começa a institucionalização dos serviços de trânsito que passavam a estar a cargo do estado, e que foram sofrendo várias reorganizações até chegarem a uma forma mais estável, em 1935. O CSV, que tinha a seu cargo todos os serviços e a fiscalização do trânsito de peões, dos animais e dos veículos de tracção animal e mecânica nas vias públicas, compunha-se de: o director geral de estradas, como presidente; o director da repartição técnica da JAE; um jurisconsulto especializado como técnico de automobilismo; o vogal do pelouro de viação da comissão executiva da Câmara Municipal de Lisboa; o comandante da Polícia de Segurança Pública de Lisboa; o presidente da direcção do ACP; um delegado da Inspeção das Tropas de Comunicações; um delegado do Ministério do Interior; um delegado da Direcção Geral de Segurança Pública; um delegado de cada uma das comissões técnicas de automobilismo. Os delegados eram remunerados e estavam isentos de impostos de trânsito se usassem o seu veículo próprio para serviços de inspecção e fiscalização do CSV. As comissões técnicas de automobilismo, responsáveis pela realização de inspecções a veículos e exames a condutores, antes a cargo do ACP, passariam a estar a cargo do CSV. Haveria uma comissão técnica em cada circunscrição, tendo estas passado de quatro para cinco: Norte (Porto, Viana do Castelo, Vila Real, Braga e Bragança), Centro (Aveiro, Coimbra, Viseu e Guarda); Sul (Lisboa, Setúbal, Leiria, Santarém, Portalegre, Castelo Branco, Évora, Beja e Faro); Açores e Madeira, com sedes, respectivamente, no Porto, Coimbra, Lisboa, Ponta Delgada e Funchal. Cada comissão técnica tinha como presidente o director de estradas da região (ou engenheiro por ele proposto) e quatro vogais, dois dos quais delegados do ACP⁷⁹.

A legislação sobre os serviços de trânsito continuou a mudar. Com a aprovação do segundo código da estrada em 1930, o CSV era adaptado à extinção da Direcção Geral das Estradas no ano anterior⁸⁰: a JAE passou a ter três membros, o seu presidente, que presidia também o CSV, e os seus directores de construção e conservação, como vogais. Com algumas alterações a composição do CSV manteve-se semelhante à anterior, nomeadamente com a presença de um delegado do ACP, sendo a principal novidade um delegado do comércio e indústria ligados ao automobilismo, eleitos pelas respectivas associações. A composição das comissões técnicas de automobilismo também foram pouco alteradas, sendo presididas pelo engenheiro representante da JAE e tendo técnicos indicados pelo ACP, passando estes nas circunscrições do Norte, Sul e Centro de dois para três⁸¹. Este aumento tinha sido sugerido pelo delegado do ACP no CSV, João Ortigão Ramos, ao então ministro do Comércio e Comunicações e vice-presidente da assembleia geral do ACP, João Antunes Guimarães⁸², a ser feito na alteração ao código seguinte, como aconteceu. Este código da estrada criava ainda a polícia de trânsito nas estradas, dependente do CSV.

viria a ser republicado com algumas alterações cerca de três meses depois pelo decreto "Decreto nº 15536", (1928).

⁷⁹ Os outros dois eram: o comandante da Companhia do Trem Automóvel (órgão do exército) e um delegado da Associação dos Condutores de Automóveis.

⁸⁰ "Decreto nº 18406", (1930). As atribuições do CSV, das comissões técnicas de automobilismo, do corpo de polícia de trânsito, entre outras questões, foram discriminadas no decreto que aprovou o regulamento para a execução deste código da estrada. Ver "Decreto nº 19545", (1931).

⁸¹ Ver composição das comissões técnicas de automobilismo nos primeiro e segundo códigos da estrada nos artigos 3º destes dois decretos: "Decreto nº 14988", (1928), "Decreto nº 18406", (1930).

⁸² "Acta nº 743, 11/11/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 29.

Confirmando a expressão corrente em História da Tecnologia de que a invenção de um artefacto implica a invenção do seu uso, a parte da regulação da circulação institucionalizada nos serviços de viação reconhecia que estes tinham de ser reorganizados por causa dos “problemas técnicos especializados que a cada momento surgem em matéria de viação automóvel”⁸³, o que levou a reorganizações sucessivas destes serviços no início dos anos trinta. Em 1933⁸⁴, os serviços de trânsito tornaram-se autónomos relativamente à administração rodoviária e foram criados mais dois órgãos: a Direcção dos Serviços de Viação e a Comissão Administrativa dos Serviços de Viação. O CSV continuou a existir, embora tenha passado a órgão consultivo⁸⁵, e teve como novos membros delegados das empresas ferroviárias e rodoviárias, o que, de certa forma, reflectiu o início de uma política de coordenação dos transportes terrestres, cujo debate então já decorria. A remodelação dos serviços no ano seguinte manteve estes três órgãos passando, no entanto, o primeiro a chamar-se Direcção Geral dos Serviços de Viação (DGSV)⁸⁶; finalmente, em 1935, a DGSV seguiu a reorganização dos serviços públicos do Ministério de Obras Públicas e Comunicações⁸⁷.

O CSV sofreu, no entanto, uma alteração na sua constituição dois anos depois, que se reflectiu, sobretudo, na diminuição do peso da JAE neste órgão⁸⁸. A presidência do CSV, até aí entregue ao presidente da JAE, passou a estar a cargo do ministro das Obras Públicas e Comunicações, a vice-presidência continuou a ser assegurada pelo Director Geral dos Serviços de Viação. Nos vogais foi acrescentado o engenheiro chefe da repartição técnica da DGSV e o engenheiro director dos serviços de conservação da JAE substituiu o de construção, reconhecendo que os assuntos de trânsito tinham muito mais a ver com a direcção de conservação, responsável, por exemplo, pela sinalização das estradas.

O decreto de 1937 com a alteração à constituição do CSV foi enviado para a Câmara Corporativa, que propôs que fossem aditados um delegado das empresas suburbanas de tracção eléctrica e um médico, especializado em psicotécnica, nomeado pelo ministro, rejeitando, no entanto, o aditamento proposto pelo deputado Joaquim Moura Relvas de um médico do Auto-Clube Médico Português⁸⁹. O reconhecimento da necessidade da presença de um médico neste órgão era consensual⁹⁰, argumentando Joaquim Moura Relvas que seria de grande vantagem “nas inspecções aos candidatos a condutores”, pondo “a colectividade ao abrigo de muitos acidentes e perigos” e na

⁸³ "Decreto nº 22604", *Diário do Governo* nº 120, 1ª Série, de 31/5/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 926.

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 4, 5.

⁸⁶ "Decreto-lei nº 23948", *Diário do Governo* nº 127, 1ª Série, de 1/6/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁸⁷ "Decreto-lei nº 26117", *Diário do Governo* nº 272, Suplemento, 1ª Série, de 23/11/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁸⁸ "Decreto-lei nº 27490", *Diário do Governo* nº 13, 1ª Série, de 16/01/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁸⁹ "Parecer da Câmara Corporativa acerca do decreto-lei n.º 27490, que modifica a constituição do Conselho Superior de Viação", (1937).

⁹⁰ Também João Antunes Guimarães, que discordou do aditamento de um vogal do Auto-Clube Médico Português ao CSV, dizendo inclusive que os interesses dos médicos automobilistas já estariam acautelados no ACP, uma vez que muitos dos seus sócios seriam médicos, concordou na necessidade de um médico no CSV.

“criação de postos de socorro a sinistrados nas estradas”, nomeadamente no seu transporte ou na forma de instalar prontos socorros⁹¹.

O CSV foi criado em 1929 sob a alçada da Direcção Geral de Estradas, ficando, depois, na da JAE, tendo os serviços de viação sido separados da administração rodoviária em 1933, com a criação da Direcção dos Serviços de Viação. A mudança da constituição do CSV em 1937 representou uma clara intenção de confirmação desta separação dos assuntos ligados às infraestruturas, a cargo da JAE, dos assuntos da regulação da circulação, a cargo da DGSV, se bem que nesta altura ambos estes órgãos ainda integravam o mesmo ministério, o Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Mais tarde, em 1947, este ministério cindiu-se em Ministério das Obras Públicas e Ministério das Comunicações⁹², ficando estes dois assuntos relacionados com o sistema rodoviário definitivamente separados. Aproximadamente na mesma altura, os assuntos ligados à viação passaram a ser integrados no âmbito mais genérico dos transportes terrestres, quando a coordenação dos transportes terrestres, cujo debate foi extremamente aceso nos anos trinta, passou a ser uma forma de política dos transportes⁹³. Assim, quer o CSV, quer a DSGV, foram extintos e as suas funções passaram para, respectivamente, o Conselho Superior dos Transportes Terrestres⁹⁴, em 1945, e a Direcção Geral dos Transportes Terrestres⁹⁵, em 1951, que passaram a ser os órgãos executores da política de coordenação dos transportes terrestres. A situação só virá a ser revertida em 1971, com o reconhecimento do agravamento dos problemas de trânsito e com a inscrição no III Plano de Fomento da medida da reorganização dos serviços relativos aos transportes terrestres e à circulação e segurança rodoviária, tendo-se criado a Direcção Geral de Viação, que absorveu as atribuições relativas à circulação rodoviária então conferidas à DGTT, e alargado as competências do Conselho Superior de Obras Públicas às questões de transportes⁹⁶. Renomeado Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, este órgão concentrou a sua actividade nos “problemas relacionados com o desenvolvimento dos sistemas de transportes e os problemas das próprias infra-estruturas dos transportes”⁹⁷.

2.2 A luta do ACP pela representação do turismo automóvel português

A perda de importância do ACP nos serviços de viação no final dos anos vinte e início dos anos trinta foi compensada com o seu envolvimento nas questões do turismo. O turismo, a par do desporto automóvel, foram funções primordiais do automobilismo, para as quais o ACP contribuiu como construtor do sistema, publicando guias, mapas, fornecendo itinerários a sócios, emitindo documentos para a circulação internacional.

⁹¹ "I Legislatura, Sessão nº 115 da Assembleia Nacional, em 11 de Fevereiro", (1937), 437.

⁹² "Decreto-lei nº 36061", *Diário do Governo* nº 295, 1ª Série, de 27/12/1946, Presidência do Conselho.

⁹³ Ver o capítulo 3.

⁹⁴ "Decreto-lei nº 35196", *Diário do Governo* nº 262, Suplemento, 1ª Série, de 24/11/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁹⁵ "Decreto-lei nº 38247", *Diário do Governo* nº 90, 1ª Série, de 9/5/1951, Ministério das Comunicações.

⁹⁶ "Decreto-lei nº 488", *Diário do Governo* nº 263, 1ª Série, de 9/11/1971, Ministérios das Obras Públicas e das Comunicações.

⁹⁷ *Ibid.*, 1716.

Esta afirmação do ACP como instituição fundamental para o desenvolvimento do turismo nos anos trinta acompanha a evolução do discurso sobre este sector que começava a ser considerado como indústria, ou como uma “nova parcela para o equilíbrio da balança económica nacional”⁹⁸. Isto é particularmente notório no I Congresso Nacional de Turismo, realizado em 1936 (12 a 16 de Janeiro), em Lisboa, por iniciativa, votada e aprovada no I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil no ano anterior, do presidente da Sociedade Propaganda de Portugal (SPP), engenheiro Raul da Costa Couvreur⁹⁹. Registaram-se 179 delegados e os trabalhos foram divididos em cinco secções: organização do turismo em Portugal; turismo nacional e internacional; transportes e comunicações; acomodações e atracções e miscelânea¹⁰⁰. O Congresso teve uma grande participação, envolvendo vários actores interessados no turismo: delegados em representação do ACP, da SPP, dos caminhos-de-ferro, das empresas de transportes em automóveis pesados (de passageiros e de mercadorias), companhias de excursionismo, intérpretes, as “comissões de iniciativa” locais e o director da Alfândega de Lisboa, entre outros.

O turismo foi incorporado no discurso do Estado Novo como parte do trabalho de renovação, ou de “renascimento nacional”¹⁰¹. O turismo automóvel fazia parte dessa política, por exemplo, com a integração da JAE no Conselho Nacional de Turismo (CNT)¹⁰². Em 1934, no I Congresso da União Nacional, foram apresentadas três comunicações sobre turismo. Duas delas¹⁰³ levantaram questões que seriam desenvolvidas no I Congresso Nacional de Turismo, dois anos mais tarde, e também noutros congressos¹⁰⁴: por um lado, o sublinhar a importância das condições criadas pelo Estado Novo de “confiança”, “tranquilidade”, “segurança” e “paz pública”¹⁰⁵; por outro lado, a proposta comum da reorganização dos serviços oficiais de turismo num órgão central com maior poder executivo, capaz de aplicar um plano de turismo nacional¹⁰⁶, ou então a criação de uma corporação de turismo¹⁰⁷. Alguns colocavam a ênfase na necessidade de planear o tipo de turismo adequado à

⁹⁸ *Dicionário de História do Estado Novo*, dir. Fernando Rosas e J. M. Brandão de Brito, Lisboa, Editora Bertrand, 1996, vol. II, p. 984, citado em Carlos Manuel de Freitas Almeida Nunes, “Figueira da Foz (1930-1960). Apontamentos sobre o Turismo Balnear” (Tese de mestrado, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2009).

⁹⁹ “O I Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 54 (1935): 50.

¹⁰⁰ *Relatório do I Congresso Nacional de Turismo*.

¹⁰¹ Estas palavras foram proferidas por João Antunes Guimarães na sessão de encerramento do I Congresso Nacional de Turismo. João Antunes Guimarães presidiu a Comissão Organizadora deste Congresso. *Ibid.*, 11. Sobre o turismo no Estado Novo ver, por exemplo, Ema Cláudia Pires, *O baile do turismo: turismo e propaganda no Estado Novo*, (Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2003), Daniel Melo, *Salazarismo e Cultura Popular (1933-1958)*, vol. 22, Estudos e Investigações (Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2001), 250-258.

¹⁰² A JAE integrou o CNT até 1944, até este ser absorvido pelo Secretariado da Propaganda Nacional, então reorganizado e substituído pelo Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo, que passou a integrar a constituição da JAE. Carneiro, “As casas dos cantoneiros do Algarve : da conservação das estradas a património a conservar”, 32.

¹⁰³ José Duarte Ferreira, “A indústria de turismo” (comunicação apresentada em I Congresso da União Nacional, Lisboa, 26 a 28 de Maio de 1934), Carlos Manitto Torres, “Bases do desenvolvimento e organização do turismo nacional”, in *I Congresso da União Nacional* (Lisboa: Edição da União Nacional, 1934).

¹⁰⁴ Joaquim Roque da Fonseca, “Do turismo nacional e sua organização ” (comunicação apresentada em I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 27 a 29 de Abril de 1935).

¹⁰⁵ Torres, “Bases do desenvolvimento e organização do turismo nacional”, 70. Isto era particularmente relevante durante os anos da Guerra Civil de Espanha (1936-39), que precedeu e antecipou a II Guerra Mundial.

¹⁰⁶ *Ibid.*, 110-116. Armando Gonçalves Pereira, “Relatório da 1ª secção. Organização do Turismo em Portugal”, in *Relatório do I Congresso Nacional de Turismo* (Lisboa: Sociedade Nacional de Tipografia, 1936).

¹⁰⁷ Garcia, “Algumas bases para a organização do turismo em Portugal”.

dimensão de Portugal continental, preferindo-se ao turismo de luxo, um turismo “de *passagem* ou *trânsito*”, ou “de *repouso* ou *descanso*”¹⁰⁸. A ideia de que em Portugal continental tudo tinha de ser pequeno e proporcional à dimensão da sua população, afirmada por António de Oliveira Salazar, foi apropriada pelo discurso sobre as condições do turismo, sugerindo-se, por exemplo, que os hotéis tivessem tamanho pequeno ou médio¹⁰⁹.

Segundo os congressistas, para além da paz, Portugal proporcionava outras atracções aos turistas estrangeiros: temperaturas amenas, bela paisagem e afabilidade dos costumes tradicionais portugueses. Todos concordavam que eram necessários melhoramentos gerais, nomeadamente no alojamento dos turistas estrangeiros, habituados a outros confortos e a ter “entretenimentos”. Estes melhoramentos seriam também aplicados às maneiras dos portugueses. Apesar de algumas comunicações referirem apenas o turismo feito em Portugal por turistas estrangeiros, algumas também referiram o turismo interno¹¹⁰. O turismo interno foi importante noutros países europeus, como a França, a Inglaterra ou a Itália, como projecto de “descoberta” e reinvenção das respectivas nações, tendo também associado um programa de construção do olhar sobre aquilo que deveria ser visto e, inversamente, da adaptação dos locais e das pessoas às expectativas criadas¹¹¹. Esse turismo nacional poderia corresponder à função de educar as classes populares quanto a maneiras, gostos e à “higiene do corpo e do espírito”¹¹² e contribuir para o ideal de paz social ao proporcionar a estas classes modestas “a Alegria em íntima comunhão com o Trabalho”¹¹³. Esta afirmação aludia à Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho (FNAT), criada em 1935, sob inspiração de organizações congéneres fascista e nazi: a “Opera Nazionale Dopolavoro”, de Itália, e a “Kraft durch Freude” (Força através da alegria)¹¹⁴. Esta “educação” também serviria para a recepção dos turistas estrangeiros. As comunicações apresentadas no I Congresso Nacional de Turismo também referiam a necessidade de formar os trabalhadores que estivessem em contacto com os turistas em hotéis, nos transportes, nos restaurantes, etc.

Propunha-se a criação de uma imagem global de um Portugal ordeiro, limpo e cortês, material e moralmente, através da limpeza das ruas, da exclusão dos pedintes e de outras realidades menos positivas do espaço público. Aquilino Ribeiro descrevia ironicamente a mendicidade como uma “indústria em crise”, mas que ainda produzia frutos, nomeadamente junto dos automobilistas:

¹⁰⁸ Ferreira, “A indústria de turismo”, 346 (itálicos no original).

¹⁰⁹ Carlos Santos, “Turismo”, in *I Congresso da União Nacional* (Lisboa: Edição da União Nacional, 1934), 391. Neste argumento estavam incluídas as pousadas, também defendidas por Luiz Lupi, da SPP e coordenador da secção de turismo no I Congresso Nacional de Transportes em 1939. *I Congresso Nacional de Transportes. Programa oficial, teses e relatórios*, (Porto: 1939), sem paginação.

¹¹⁰ Ferreira, “A indústria de turismo”, 347.

¹¹¹ Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, O’Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, R. J. B. Bosworth, “The Touring Club Italiano and the Nationalization of the Italian Bourgeoisie”, *European History Quarterly*, 27, no. 3 (1997).

¹¹² Ver, por exemplo, Álvaro Viana de Lemos, “Excursionismo popular: turismo médio” (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936), sem paginação.

¹¹³ João Faria Lapa, “O caminho de ferro, elemento de turismo” (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936), 5.

¹¹⁴ A FNAT foi criada em Junho de 1935. José Carlos Valente, *Estado Novo e Alegria no Trabalho. Uma História Política da FNAT (1935-1958)*, (Lisboa: Edições Colibri/ INATEL, 1999), 38-43, 81, 82.

Os melhores poisos para a pobreza hoje em dia são aqueles lugares onde vêm estacionar os automóveis. O automobilista chega possuído do demónio da velocidade, e o possesso abre mão de tudo facilmente. As damas que viajam no bólido gostam também de fazer faiscar os seus brilhantes e agitar os dedos¹¹⁵.

A censura deveria evitar a má publicidade em termos, por exemplo, da saúde pública, não autorizando a publicação de notícias sobre epidemias, e a imagem a divulgar privilegiava um Portugal pitoresco, por vezes simultaneamente rural, que se traduzia, por exemplo, na não motorização da agricultura. O engenheiro Carlos Manitto Torres apresentou uma comunicação nesse sentido em 1934, no I Congresso da União Nacional, defendendo os transportes não motorizados nas áreas rurais, nomeadamente o “viril e elegante carro alentejano, invencível na areia, suas mulas nervosas...” ou “o lindo e precioso carro minhoto”, “veículo característico português por excelência” em detrimento do “incharacterístico «camion», cujo «habitat» não é ali...”¹¹⁶. E continuava:

Compreendemos muito bem que o trânsito moderno tem os seus direitos, imprescindíveis, e que o progresso há de sacrificar algumas ideias e instituições antigas, por mais poéticas e amáveis que sejam! (...) Tudo quanto se suplica é que – visto que nada custa ao Estado, o pobre lavrador o deseja e é elemento notável de turismo – não se lhe fechem todos os caminhos, se lhe permita viver e não se mate, em nome do progresso, aquilo que, no fundo, progresso é!¹¹⁷.

Nesta comunicação, o automobilismo era apresentado meramente como um desporto que o turista estrangeiro deveria poder praticar em Portugal¹¹⁸.

É neste contexto que o ACP se pretende afirmar, a partir dos anos trinta, como uma entidade importante desse sector, não apenas como clube automóvel, mas também como *touring club*. Neste processo não esteve sozinho. A SPP, fundada em 1906¹¹⁹, era, até então, o *touring club* português e contribuiu para o desenvolvimento do turismo em Portugal¹²⁰, tendo sido considerada de utilidade pública em 1920¹²¹. A SPP, ao contrário de outros *touring clubs* europeus, como o italiano, o belga, o suíço, o francês ou o holandês¹²², não se tornou um clube ligado à ascensão de uma classe média, com milhares de membros, associando a criação de novos hábitos sociais a novas práticas corporais, nomeadamente na área do lazer e do desporto, com a construção de um olhar (uma “descoberta”) sobre cada país¹²³. Uma das explicações foi a sua estratégia inicial mais ligada ao desenvolvimento do país e à sua promoção no estrangeiro e mais virado para o turismo externo (feito por estrangeiros em Portugal) do que para o turismo interno. Esse discurso está bem cristalizado na escolha do nome Sociedade Propaganda de Portugal em detrimento de *Touring Club*, designação que só viria a associar mais tarde¹²⁴. Outra das explicações para o facto da SPP não se ter tornado num clube com

¹¹⁵ Ribeiro, *Aldeia: terra, gente e bichos*, 167.

¹¹⁶ Torres, "Bases do desenvolvimento e organização do turismo nacional", 96.

¹¹⁷ *Ibid.*, 97.

¹¹⁸ *Ibid.*, 85, 86.

¹¹⁹ Ver os estatutos da sua fundação em "Decreto de 4 de Julho de 1906, aprovando os estatutos da Associação Propaganda de Portugal, Diário do Governo nº 158, de 18/7/1906, Ministério do Reino", in *Collecção Oficial de Legislação Portuguesa, Anno de 1906* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1907).

¹²⁰ Ver, por exemplo, Licínio Cunha, "Desenvolvimento do Turismo em Portugal: Os Primórdios", *Fluxos & Riscos. Revista de Estudos Sociais*, 1, no. 1 (2010): 131-134.

¹²¹ "Decreto nº 6440", *Diário do Governo* nº 46, 1ª Série, de 3/3/1920, Ministério do Interior.

¹²² Ver, por exemplo, Richard Holt, "The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rural France, 1880-1914", *The British Journal of Sports History*, 2, no. 2 (1985), Bosworth, "The Touring Club Italiano and the Nationalization of the Italian Bourgeoisie", Bertho Lavenir, "Normes de comportement et contrôle de l'espace: le Touring Club de Belgique avant 1914", ———, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*.

¹²³ ———, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*.

¹²⁴ A pessoa que teve a ideia de criar uma instituição destas, o jornalista Leonildo de Mendonça e Costa distinguiu este projecto da SPP dos *touring clubs* francês ou italiano: estes “têm um carácter mais

maior número de associados foi o direccionamento dos seus recursos para o primeiro órgão estatal dedicado ao turismo, criado em 1911¹²⁵. Este órgão foi a Repartição de Turismo, que resultou precisamente de uma ambição da SPP, e a sua criação foi subsequente a um voto aprovado no IV Congresso Internacional de Turismo (ou melhor, o IV Congresso de Turismo Franco-Hispano-Português) realizado em Lisboa de 12 a 19 de Maio de 1911¹²⁶. Também ao contrário de outros *touring clubs* europeus, como o holandês¹²⁷, mas no mesmo sentido que, por exemplo, o clube inglês, não se dedicou particularmente ao automobilismo, reconhecendo-lhe embora alguma importância e daí a necessidade de se repararem estradas que ligassem localidades de interesse turístico “visto que o automobilismo se acha muito desenvolvido como *sport* internacional, havendo muito quem prefira este meio de transporte aos caminhos-de-ferro, convindo-nos, portanto, proteger esse movimento”¹²⁸. A sua génese esteve, no entanto, mais ligada aos caminhos-de-ferro, mormente através do seu fundador, Leonildo de Mendonça e Costa, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. No entanto, chegou a desenvolver algumas acções conjuntas com o ACP, nomeadamente a organização do congresso de turismo em Lisboa em 1911, ou em exposições conjuntas a ministros, como a relativa aos impostos municipais aplicados aos automóveis, em 1917. Também nesse ano, chegou a defender, como o ACP, a melhoria do estado de conservação das estradas, que consideravam como “factor básico do turismo em qualquer país”, tendo inclusive, na sequência de queixas apresentadas em vários pontos do país relativamente a este assunto, enviado uma representação ao ministro do Fomento¹²⁹. Mais tarde, no entanto, os dois clubes competiram por papéis ao nível do turismo, em particular do turismo automóvel, quer na presença de órgãos portugueses, quer na presença de órgãos internacionais, mantendo sempre, aparentemente, uma relação institucionalmente correcta¹³⁰.

acentuadamente conducente a desenvolver o excursionismo entre os seus sócios, por meio da bicicleta, do automóvel, do pedestrianismo, ocupando-se duma forma secundária da publicidade do país e das melhorias que ele necessita” porque eram “mais adiantados do que o nosso, não precisam de tão enérgica acção para acelerarem a sua marcha no caminho do progresso, como nós que em tantas coisas estamos atrasados”. E, mais à frente, explicava sobre a sua fundação: “uns entendiam que ela [a Sociedade] deveria ser um *Touring-Club*, com o carácter de associação de recreio (...); outros, concordavam comigo que se tratava de um grémio de trabalho, de dedicação pela Pátria, promovendo os seus progressos morais e materiais e ao mesmo tempo fazendo a propaganda das suas belezas naturais e dos seus monumentos”. Leonildo de Mendonça e Costa, “Apontamentos para a História da «Propaganda de Portugal»”, *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 1 (1909): 3, 4.

¹²⁵ Paulo Pina, *Portugal: o turismo no século XX*, (Lisboa: Lucidus, 1988).

¹²⁶ “IV Congresso de Turismo Franco- Hispano- Portuguez, de 12 a 19 de Maio de 1911, em Lisboa”, *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 5 (1911), “Repartição oficial do turismo”, *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 6 (1911). Ver também Matos, Bernardo e Santos, “A Sociedade Propaganda de Portugal e o Congresso de Turismo de 1911”, 401, 402, Brito, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, 479.

¹²⁷ Ver Mom, Schot e Staal, “Civilizing motorized adventure: automotive technology, user culture and the Dutch Touring Club as mediator in the Netherlands”, Mom, “Mobility for pleasure: a look at the underside of Dutch diffusion curves (1920-1940)”: 42.

¹²⁸ “Interesses pátrios”, *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 1 (1912): 2 (itálico no original).

¹²⁹ *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal* de 1917, referido em Ana Cardoso de Matos e Maria Luísa Santos, “Os Guias de Turismo e a Emergência do Turismo Contemporâneo em Portugal (dos finais de século XIX às primeiras décadas do século XX)”, *Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 8, no. 167 (2004).

¹³⁰ Um episódio retrata esta manutenção de relações cordiais: A propósito da filiação do Centro Português de Turismo do ACP na AIT e da presença em Lisboa do presidente do *Touring Club* Espanhol, o ACP organizou um banquete no qual estiveram presentes, e também discursaram, representantes da SPP, nomeadamente o seu presidente Conde de Penha Garcia e o seu director José Pontes, tendo, segundo a revista do ACP, tanto estes brindado ao ACP como os membros do ACP enaltecido a obra da SPP, passando a ideia que o importante era realizarem um esforço colectivo para o “engrandecimento de Portugal”. “O ACP e o novo organismo Centro

Nesse sentido, vê-se nos anos trinta o esforço dos dois clubes para ganharem legitimidade na área do turismo automóvel. Enquanto a SPP criou uma secção de automobilismo¹³¹, ao integrar o Club dos 100 à hora¹³², criado em 1935 (com o qual o ACP inicialmente se negou a colaborar)¹³³, o ACP fez várias alterações para se tornar num órgão que pudesse representar o turismo nacional. Em 1932, conseguiu tornar-se o representante português como *touring club* na AIT, o que classificou como uma “retumbante vitória”¹³⁴. Nesse sentido, e para poder haver o reconhecimento mútuo dos trípticos e das cadernetas de passagem nas alfândegas passadas pelo *Touring Club* de Espanha, criou como secção autónoma o Centro Português de Turismo¹³⁵, que se julgou ser uma condição necessária para que o clube se pudesse filiar na AIT. O ACP acabou por encerrar o Centro Português de Turismo assim que percebeu que uma secção autónoma não era uma exigência¹³⁶. Em 1933 alterou os estatutos revistos em 1929¹³⁷, deixando claro os seus objectivos relativamente a ser o órgão representante do turismo em Portugal, apresentando-se não só como “o único representante do Automobilismo Português junto da AIACR” como também “representante em Portugal da AIT”. Alterou o texto do artigo 2º “[s]ão seus fins promover, pela agremiação de todos os interessados, o desenvolvimento do automobilismo, e patrocinar todas as provas que tendam a esse desenvolvimento”, que colocava a ênfase no desporto automóvel, para uma versão onde a promoção do turismo aparecia de forma explícita: “São seus fins: Promover o desenvolvimento do Automobilismo; contribuir para o progresso do turismo e cuidar da defesa dos interesses dos seus associados, procurando conseguir para eles todas as vantagens possíveis”¹³⁸.

O engenheiro Carlos Santos, então presidente do ACP, enquadrava o interesse da filiação na AIT no facto de, ao contrário dos clubes automóveis associados às elites, os clubes de turismo serem clubes de massas (o que não aconteceu em Portugal):

Há anos, porém, e principalmente em virtude de os Automóveis *Clubs* se terem aristocratizado demasiadamente, surgiram com outras características novas entidades intituladas «Touring Clubs», ou Clubs de turismo, que, nalguns países, são verdadeiros potentados. (...)

A AIT é, por semelhança com a federação internacional automobilista, a aliança de todos os *Tourings Clubs* do mundo, com milhões de membros espalhados por toda a parte. Calcule o que isto representa de propaganda para o nosso país, partindo do princípio que as comunicações recebidas na sede da AIT, em Bruxelas, são espalhadas e comunicadas a todos os aderentes¹³⁹.

Português de Turismo”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 21 (1932): 10. No entanto, isto não apaga que na mesma revista do ACP tenham sido feitas fortes críticas à SPP a propósito, por exemplo, da sua inclusão do CNT, quando o ACP foi inicialmente excluído.

¹³¹ "Acta nº 984, 11/7/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

¹³² As outras secções da SPP eram a Comissão desportiva; subsecção de motociclismo; subsecção de turismo automobilista (da qual fazia parte Luiz Lupi); subsecção de propaganda; e subsecção de motonáutica. "Club dos 100 à hora ingressou, como secção, na Sociedade Propaganda de Portugal", *Auto: revista mensal*, 11 (1935).

¹³³ "Acta nº 989, 22/8/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI. O Club dos 100 à hora terá mesmo nascido de uma dissidência de ex-sócios do ACP, descontentes com as poucas competições que este clube organizava. António Mendes Nunes, "Clubes organizadores", in *História do Automobilismo em Portugal*, ed. José Barros Rodrigues (Algés: Edições Talento, 2004), 71-73.

¹³⁴ "O ACP e o novo organismo Centro Português de Turismo": 9.

¹³⁵ "Acta nº 901, 10/8/1933", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

¹³⁶ Para a discussão sobre a abertura e o encerramento do Centro Português de Turismo no ACP ver "Acta nº 865, 3/11/1932", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 168, 169.

¹³⁷ "A Assembleia Geral extraordinária aprovou a alteração dos estatutos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 32 (1933).

¹³⁸ Automóvel Club de Portugal, *Estatutos do Automóvel Club de Portugal (aprovados em Assembleia Geral de 26 de Outubro de 1929)*, (Lisboa: 1929), ———, *Alterações propostas pela Direcção do ACP aos estatutos de 1933 (20 de Maio)*, (Lisboa: 1933).

¹³⁹ "O ACP e o novo organismo Centro Português de Turismo": 9.

Esta pequena resenha, teve, no entanto, o lapso de referir que os clubes de turismo sucederam aos de automobilismo, quando, em regra, foi exactamente o contrário, tendo os clubes de turismo sido inicialmente promovidos, por exemplo, pelo interesse pelas bicicletas e em alguns casos terem aberto o caminho aos automobilistas (como nas campanhas por melhores estradas e no uso dos trípticos).

O ACP continuava a ser uma instituição com capacidade para moldar o sistema automóvel, mas a sua representação do universo de automobilistas continuava a ser muito limitada, estando longe de ser um clube de massas¹⁴⁰. Ao associar a filiação do ACP na AIT a uma “missão patriótica”, que “procurou e conseguiu, preencher essa lacuna de não existir em Portugal uma representação activa do turismo internacional”¹⁴¹, o engenheiro Carlos Santos não referia de uma forma clara a razão principal desta filiação. A representação oficial de Portugal na AIT tinha a ver com a definição da entidade que emitiria os documentos internacionais de circulação, em particular os trípticos e as cadernetas de passagem nas alfândegas que poderiam ser passadas pelos clubes de turismo¹⁴². A SPP poderia ter tido algum papel desde o início do século, como tinham outros *touring clubs* europeus, como o francês, e isso chegou a ser discutido¹⁴³, mas esse papel acabou por caber ao ACP a partir de 1911¹⁴⁴ e seria consagrado pela nova legislação de 1935, em cuja elaboração o ACP participou. Apesar de tudo, a SPP também conseguiu a sua filiação como membro da AIT em 1935¹⁴⁵.

O ACP conseguiu o acordo da AIT para realizar, em 1936, a sua assembleia geral em Lisboa, com o apoio financeiro, ainda que parcial, do presidente do Conselho, António de Oliveira Salazar¹⁴⁶. Contudo, a assembleia geral da AIT foi cancelada por causa da guerra civil de Espanha que entretanto começara, na expectativa de ser realizada no fim desse conflito¹⁴⁷. Em 1939, previu-se que seria realizada em 1940, fazendo-a coincidir com as Comemorações dos Centenários, o que acabou por não acontecer devido à II Guerra Mundial. Realizar-se-ia apenas em Maio 1947¹⁴⁸, mantendo-se o patrocínio do presidente do Conselho e do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo (que entretanto integrara o Secretariado da Propaganda Nacional¹⁴⁹), comparticipando

¹⁴⁰ Em 1936 o número de sócios era de 4810, mais 59 do que no ano anterior. Automovel Club de Portugal, *Relatório do exercício de 1936*, (Lisboa: 1937), 1. Tendo em conta que o número de condutores aprovados nesse ano foi de 4677 (diferença entre o número de licenças de condução, em valores acumulados, de 1936 e 1935, 66284 e 61607, respectivamente), o número de novos sócios do ACP nesse ano foi pouco mais de um por cento do número dos novos condutores. *Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 121.

¹⁴¹ "O ACP e o novo organismo Centro Português de Turismo": 10.

¹⁴² "Acta nº 789, 6/9/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V.

¹⁴³ Numa transcrição de uma acta referia-se precisamente isso: "Ficou para ser estudado o assunto, lembrado pelo secretário perpétuo, de servir a Sociedade de intermediária entre o governo e o público para a entrada de automóveis estrangeiros, a exemplo do que pratica, em França, o Touring Club". "A obra da «Propaganda»", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 1 (1909): 7.

¹⁴⁴ "Decreto de 27 de Abril, determinando varias providencias no sentido de facilitar a circulação dos automoveis conduzindo passageiros, tanto na sua entrada ou saída pela fronteira terrestres como pela marítima", (1911).

¹⁴⁵ "Acta nº 994, 21/11/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

¹⁴⁶ "Acta nº 970, 28/3/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

¹⁴⁷ "Acta nº 1035, 20/1/1937", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

¹⁴⁸ "A Aliança Internacional de Turismo, a convite do Automóvel Club de Portugal, reuniu-se este ano em Lisboa", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 e 6 (1947).

¹⁴⁹ "Decreto-lei nº 33545", *Diário do Governo* nº 37, 1ª Série, de 23/2/1944, Presidência do Conselho.

metade dos custos com a reunião¹⁵⁰. Em Abril de 1936, foi organizada, também em Lisboa, a assembleia geral da AIACR¹⁵¹. António Ferro, director do Secretariado de Propaganda Nacional (SPN), tinha aceite o convite para fazer parte da comissão organizadora da recepção aos participantes nas duas reuniões¹⁵². A revista do ACP deu mais ênfase ao programa social da reunião da assembleia geral da AIACR do que ao seu programa técnico¹⁵³. Foi não só uma acção de propaganda do ACP e de algumas atracções turísticas portuguesas no triângulo habitual (Lisboa, Sintra, Estoril), como também uma acção de propaganda do regime do Estado Novo e do seu presidente do Conselho de Ministros, António de Oliveira Salazar, patente nos discursos do presidente do ACP Carlos Santos e do ministro das Obras Públicas e Comunicações Joaquim Abranches e na visita dos delegados da reunião ao Presidente da República Óscar Carmona¹⁵⁴.

A nível nacional, a disputa com a SPP foi visível numa hipotética representação no CNT, criado em 1929 e presidido pelo ministro do Interior. Quer o ACP quer a SPP tinham delegados num órgão que antecedeu o CNT e que foi extinto com a criação da JAE e da Direcção Geral de Estradas em 1927, o Conselho Geral de Estradas e Turismo (CGET)¹⁵⁵. Também nesse ano, os serviços do turismo, em concreto a Repartição de Turismo, do Ministério do Comércio e Comunicações, passaram para o Ministério do Interior¹⁵⁶. O CNT foi criado para coordenar os assuntos do turismo oficial na altura das exposições de Sevilha e de Barcelona, na expectativa de Portugal ter de "albergar dentro do seu território numerosos estrangeiros"¹⁵⁷ que na sequência da deslocação a essas exposições visitassem também o país vizinho.



Figura 6: A estética do nacionalismo já se desenhava na ditadura com o cartaz de Almada Negreiros sobre a Exposição de Sevilha de 1929¹⁵⁸

¹⁵⁰ "Participação do Automóvel Club de Portugal na reunião da Aliança Internacional de Turismo", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, Gabinete do Presidente, cx. 17, proc. 314/8, n.º 3, 1939-47.

¹⁵¹ "Acta nº 996, 5/12/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

¹⁵² "Acta nº 1003, 29/1/1936", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

¹⁵³ "A Assembleia Geral da Associação Internacional dos Automóveis Clubs Reconhecidos reuniu em Lisboa, na sede do ACP", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 64 (1936).

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ O CGET, que funcionava junto da AGET, foi criado em 1920. O Conselho de Turismo da Repartição de Turismo, criados em 1911, foi diluído no CGET. Brito, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, 485.

¹⁵⁶ "Decreto nº 13700 (rectificação)", *Diário do Governo* nº 136, 1ª Série, de 30/6/1927, Presidência do Ministério.

¹⁵⁷ "Decreto nº 16999", *Diário do Governo* nº 139, 1ª Série, de 21/6/1929, Presidência do Ministério. Com o fim da exposição de Sevilha, a constituição do Conselho foi alterada. "Decreto nº 18564 (rectificado)", *Diário do Governo* nº 157, 1ª Série, de 9/7/1930, Presidência do Ministério.

¹⁵⁸ Vieira, *Portugal século XX: crónica em imagens (1920-1930)*, 211.

Foram criadas grandes expectativas relativamente ao facto de a exposição de Sevilha poder trazer turistas a Lisboa, mas que não se concretizaram¹⁵⁹. A constituição do CNT inicialmente não contava quer com a SPP, quer com o ACP, e do sector dos transportes apenas estava presente um representante do Ministério do Comércio e das Comunicações ligado aos caminhos-de-ferro. A vertente automobilista da exposição de Sevilha foi assegurada pelo ACP e pela JAE. A Comissão de Turismo do ACP decidiu prestar “auxílio a todos os automobilistas nossos compatriotas e nossos consócios que ali se dirijam, dando-lhes todas as indicações úteis de que careçam, tais como: informações sobre estradas, hotéis, pensões, garagens, oficinas de reparações, etc.”¹⁶⁰, propondo-se ainda a instalar um *stand* na exposição para evitar que os automobilistas fossem enganados por outros prestadores destes serviços. Este serviço de informações sobre estradas seria feito nos moldes dos da casa *Michelin*, considerados exemplares¹⁶¹. A revista do ACP publicou várias informações sobre a exposição, nomeadamente sobre a emissão de cadernetas de passagem nas alfândegas para automobilistas não sócios do clube, o que constituía uma excepção¹⁶², e sobre os itinerários de Lisboa para Sevilha, contando com a travessia por barco de Lisboa para Cacilhas (Figura 7).

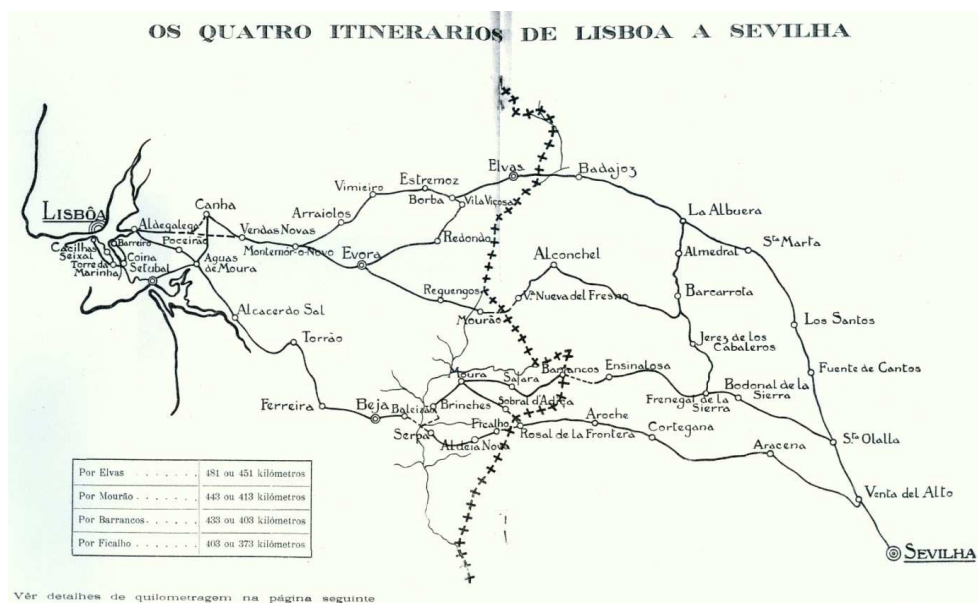


Figura 7: Os quatro itinerários de Lisboa a Sevilha¹⁶³

¹⁵⁹ Brito, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, 569, 570.

¹⁶⁰ "Acta de 7/12/1928", *Actas da Comissão de Turismo Automóvel Club de Portugal*: 2.

¹⁶¹ "Comissão de Turismo. A montagem do serviço de informações de estradas", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 (1929).

¹⁶² A direcção do ACP decidiu conceder cadernetas de passagem nas alfândegas a qualquer automobilista durante a exposição de Sevilha até ao final de 1929 nas seguintes condições: que só fosse passado mediante requisição de um sócio e sob sua responsabilidade; que fosse exigida a entrega de um termo de fiança no qual o sócio se responsabilizasse perante a direcção do ACP pelo regresso do carro e que a caderneta só fosse utilizada perante as alfândegas de Portugal e de Espanha; que a taxa a pagar pela concessão da caderneta de passagem nas alfândegas fosse de Esc. 300\$00 acrescidos de despesas inerentes; que a direcção do ACP reservava o direito de recusar a concessão da caderneta. Esta decisão foi tomada na "Acta nº 708, 28/3/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV. O valor elevado da caderneta para os não sócios era superior à joia e quota anual do ACP, o que poderia representar um incentivo para os automobilistas não profissionais se tornarem sócios. Era mais do dobro do custo das cadernetas para sócios. "Acta nº 706, 14/3/1929", "Emissão de Carnets de passages en douane para a exposição de Sevilha", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1929).

¹⁶³ "Os quatro itinerários de Lisboa a Sevilha", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1929).

A JAE fez todo um trabalho de reparação da estrada Lisboa-Sevilha:

Estabeleceram-se as ligações com Sevilha, que a abertura da exposição tornava indispensáveis, efectuando-se a grande reparação das estradas do percurso e construindo-se nos distritos de Évora e Beja os pequenos troços Mourão e Ficalho à fronteira, que eram precisos para ligação com as estradas espanholas. No segundo construiu-se a ponte do Enxoé e a Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses adaptou ao tráfego da estrada a ponte da linha de Sueste sobre o Guadiana, trabalho custeado pela Junta¹⁶⁴.

O trabalho da JAE foi reconhecido e vinha na sequência das suas primeiras prioridades de grandes reparações e construções: as ligações internacionais e as ligações entre distritos, particularmente entre Lisboa e Porto¹⁶⁵.

Com o encerramento da exposição de Sevilha, a constituição do CNT foi ligeiramente alterada¹⁶⁶. Desde a sua constituição, houve a preocupação de manter um número restrito de membros por questões de eficiência, sendo composto por um presidente, um vice-presidente e sete vogais, podendo, no entanto, sempre que fosse considerado necessário, serem agregados representantes de outras entidades. Em 1931, no âmbito da promoção do embelezamento do triângulo formado por Lisboa, Cascais e Sintra, zona reconhecida de grande potencial para o desenvolvimento do turismo, e no intuito de melhorar as suas estradas e as paisagens delas vistas, passaram a ser vogais do CNT o presidente da JAE e o Director Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas¹⁶⁷. Em 1932, a propósito da possibilidade da SPP ser integrada no CNT, o ACP reagiu de forma acintosa, numa exposição feita ao ministro do Interior:

Não pode o CNT ignorar que o ACP, representando internacionalmente o automobilismo português, tem animado e desenvolvido o turismo em Portugal, como nenhuma outra Associação particular ou organismo oficial, tendo prestado uma colaboração que não pode supor-se despicienda à JAE, ao CSV, às Comissões Técnicas de Automobilismo, etc., procurando enfim, não só sob o ponto de vista turístico mas também sob o desportivo corresponder ao papel que se propôs patrioticamente, não se poupando a sacrifícios e unicamente com os seus recursos próprios. (...)

E, em contraposição viu com natural estranheza a notícia, vinda a público na Imprensa, de que o Conselho Nacional de Turismo tomara a deliberação de estudar a exequibilidade de uma estreita colaboração da SPP na expansão do turismo.

Não pretende o ACP depreciar os serviços que algum dia a SPP prestou ao país, embora haja de reconhecer que já há cerca de um lustre a sua acção tem passado despercebida, sendo nula a sua eficiência quanto aos magnos problemas do turismo¹⁶⁸.

Ainda em 1934, o presidente do clube, engenheiro Carlos Santos apresentava no I Congresso da União Nacional, uma comunicação que viria a ser também publicada na revista do ACP, criticando o CNT e acusando-o de ser apenas composto por burocratas, excluindo as associações comerciais, industriais e o ACP, que classificou como a entidade que melhor servia a causa do turismo “recebendo condignamente estrangeiros, organizando provas, concorrendo aos

¹⁶⁴ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", (Lisboa: 1931), 28.

¹⁶⁵ "A louvável obra da JAE. Obra de reparação nas estradas do sul, em particular as que servem as ligações para a Exposição de Sevilha", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 92 (1929).

¹⁶⁶ O CNT era composto pelo ministro do Interior (presidente), pelo comissário português à Exposição de Sevilha (vice-presidente) e os seguintes vogais: presidente do Conselho de Administração de Jogos, representante do Ministério das Finanças – Alfândegas; representante do Ministério dos Negócios Estrangeiros; representante do Ministério do Comércio e Comunicações – Caminhos-de-Ferro; representante da Intendência Geral da Segurança Pública; chefe da Repartição de Jogos e Turismo; chefe da secção da Secretaria Geral do Ministério do Interior (secretário, sem voto). Com o encerramento da Exposição de Sevilha, o vice-presidente foi substituído por alguém a nomear pelo ministro do Interior e nos vogais o presidente do Conselho de Administração de Jogos foi substituído pelo secretário-geral do Ministério do Interior.

¹⁶⁷ "Decreto nº 19252", *Diário do Governo* nº 15, 1ª Série, de 19/1/1931, Ministério da Agricultura.

¹⁶⁸ "Um assunto palpitante. O ACP em face do Conselho Nacional de Turismo", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 16 (1932): 19.

«Rallys» internacionais, sinalizando e protegendo estradas, publicando uma magnífica revista que é a melhor da Europa na especialidade, fornecendo roteiros, mapas e itinerários...¹⁶⁹. Esta era uma definição de turismo lata, que quase definia a totalidade de programa de acção do ACP, incluindo o desporto automóvel, o que na própria organização do clube estava separado. Para além desta crítica, apresentava casos de países onde o turismo já era considerado indústria nacional, como a França, a Itália e a Suíça, referindo a existência nos dois primeiros de órgãos semelhantes ao CNT onde havia vários interesses representados, entre eles os do turismo automóvel.

Também o presidente da SPP, Conde de Penha Garcia criticou de forma indirecta o CNT ao referir, no I Congresso Nacional de Turismo, a necessidade de remodelação dos serviços de turismo e apontando, como exemplo, os modelos seguidos em Itália e em Espanha¹⁷⁰.

Em 1940, o CNT deixou a alçada do Ministério do Interior, passando a depender da Presidência do Conselho, conforme tinha sido feito em Espanha e sugerido por Carlos Santos¹⁷¹, funcionando junto do SPN, com funções consultivas. Nesta reestruturação foi também alterada a sua constituição e o ACP, através do seu presidente, foi nomeado para ser um dos seus oito membros, o que lhe conferia uma posição de destaque¹⁷². Ao director do SPN, António Ferro, o ACP garantia a sua colaboração "... através da sua acção, desenvolvida não só em todo o território do vasto Império Português, como também lá fora, por intermédio dos seus congéneres estrangeiros, filiados nos organismos mundiais em que está integrado..."¹⁷³.

Entretanto, no Ministério dos Negócios Estrangeiros, foi criada uma comissão de propaganda do turismo de Portugal no estrangeiro¹⁷⁴, um órgão de carácter consultivo¹⁷⁵, que veio a ter como membro Joaquim Roque da Fonseca¹⁷⁶, director do ACP e que nessa sede pretendeu dar a conhecer o papel do clube "na vida nacional"¹⁷⁷. O ACP viria a nomear o presidente daquela comissão, Francisco António Corrêa, sócio honorário, por altura da sua visita ao clube¹⁷⁸, reforçando os laços institucionais.

A afirmação do ACP como órgão importante na organização do turismo nos anos trinta reflecte o acentuar de uma agenda que tinha começado no final dos anos vinte. A Comissão de Turismo do ACP foi criada em 1928, incorporando funções já realizadas dentro do clube, como a produção de itinerários¹⁷⁹. Na sequência da criação da Comissão de Turismo, em Janeiro de 1929,

¹⁶⁹ Santos, "Turismo", 383, ———, "Turismo", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 44 (1934).

¹⁷⁰ Garcia, "Algumas bases para a organização do turismo em Portugal".

¹⁷¹ Santos, "Turismo", 392, 393.

¹⁷² "Decreto nº 30289", *Diário do Governo* nº 28, 1ª Série, de 3/2/1940, Presidência do Conselho. Os restantes membros eram o secretário-geral do Ministério do Interior, o presidente da JAE, o director do SPN, o presidente da Comissão Administrativa da Emissora Nacional, o director da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado, um delegado do Ministério dos Negócios Estrangeiros e um representante da indústria hoteleira.

¹⁷³ "Os serviços oficiais de Turismo", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1940).

¹⁷⁴ "Decreto nº 18624", *Diário do Governo* nº 163, 1ª Série, de 16/7/1930, Ministério dos Negócios Estrangeiros.

¹⁷⁵ Sobre a forma como se desenvolveu a legislação sobre a propaganda de turismo de Portugal no estrangeiro neste período ver Brito, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, 608-610.

¹⁷⁶ "Acta nº 1006, 20/2/1936", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

¹⁷⁷ "Acta nº 812, 5/3/1931", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 114.

¹⁷⁸ "Acta nº 813, 12/3/1931", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V.

¹⁷⁹ As funções da Comissão de Turismo constavam do seguinte: organização anual do Anuário do ACP; organização do serviço de firmas recomendadas pelo ACP (garagens, hotéis, oficinas de reparação, etc.); organização do serviço de informações sobre estradas (seu estado e quilometragem) tanto no país como no estrangeiro; organização do serviço de informações sobre regras de circulação no país e no estrangeiro;

começa a ser publicado um *Boletim* do ACP. Em Novembro de 1930, em virtude da necessidade de uma “revista moderna” à semelhança do que faziam os “clubes congéneres”¹⁸⁰ e também da necessidade uma revista que “além do carácter técnico e desportivo” tivesse uma “secção caracterizada de turismo com o maior relevo possível”¹⁸¹, o *Boletim* deu lugar à *Revista*. O aumento do número de artigos sobre turismo¹⁸², aliás semelhante aos publicados pela SPP no seu *Boletim* entre 1907 e 1913, está ligado à estratégia de legitimação do ACP como órgão de turismo. Além de artigos de turismo, que mantinham ainda, contudo, um olhar conservador sobre a paisagem (em que a perspectiva do automobilismo ainda não aparece na forma de representar as localidades), a revista publicou vários artigos sobre legislação ligada a assuntos sobre automóveis, o desporto automóvel, as estradas e vários aspectos técnicos do automóvel, traduzindo artigos de revistas estrangeiras especializadas. Por exemplo, no final dos anos trinta e início dos anos quarenta, a revista do ACP revela uma simpatia não só pelas auto-estradas alemãs, como também pelo seu regime político, o que não foi inédito na imprensa portuguesa na primeira fase da II Guerra Mundial¹⁸³.

Nos anos trinta, a Comissão de Turismo do ACP desenvolveu várias iniciativas. Por exemplo, em 1931, lançou a ideia da criação das “casas portuguesas”, uma iniciativa que terá precedido a criação das casas de turismo chamadas “Pousadas” pelo SPN¹⁸⁴. Em 1937, o ACP lançou uma campanha de propaganda para o campismo automóvel, dando informações, fazendo uma exposição sobre caravanas e aconselhando os automobilistas a passear dentro das fronteiras portuguesas, uma vez que a vizinha Espanha estava mergulhada numa sangrenta guerra civil¹⁸⁵. Esta informação contrariava a do delegado do ACP na AIACR, Mário de Gusmão Madeira, que reforçava perante esta organização internacional que “as relações de turismo existentes entre Portugal e os territórios da Espanha Nacionalista (...) [permitiam que se fizesse], em condições de perfeita segurança, as comunicações entre Portugal e a França, tanto pelo caminho-de-ferro como pela estrada internacional, inteiramente livre e desembaraçada”, contrariando assim a informação prestada pelo delegado do Automóvel Club de Espanha, com sede em Madrid, segundo o qual não se praticaria turismo no seu país¹⁸⁶. Em 1938, a revista do ACP publicava um artigo relativamente à participação do seu secretário-geral na “Ruta de guerra do Norte”, uma iniciativa dos nacionalistas espanhóis para “mostrar ao visitante, juntamente com as belezas naturais, os estragos produzidos pela mais bárbara,

organização do serviço de informações sobre locais de turismo; organização e confecção de uma revista, órgão oficial do ACP; serviço de trípticos e informações alfandegárias do país e do estrangeiro, impostos de turismo, taxas, etc.; organização do serviço de informações sobre transportes em caminhos-de-ferro nacionais e estrangeiros. "Acta nº 676, 23/8/1928": 117, 118.

¹⁸⁰ Esta proposta da mudança do Boletim para uma “revista moderna” foi feita por Carlos Santos em reunião da direcção do ACP. "Acta nº 786, 21/8/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 93.

¹⁸¹ "Acta nº 791, 25/9/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 97.

¹⁸² Nota-se particularmente nos números publicados entre 1932 e 1934.

¹⁸³ António Costa Pinto, "O Estado Novo português e a vaga autoritária dos anos 1930 do século XX", in *O Corporativismo em Português. Estado, Política e Sociedade no Salazarismo e no Vargasismo*, ed. António Costa Pinto e Francisco Carlos Palomanes Martinho (Lisboa: ICS. Imprensa de Ciências Sociais, 2008), 44.

¹⁸⁴ Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 73. Sobre as Pousadas construídas nos anos quarenta ver, por exemplo, Pires, *O baile do turismo: turismo e propaganda no Estado Novo*, 71 e seguintes.

¹⁸⁵ Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 84. Neste ano há um artigo sobre caravanas na revista do ACP: "Camping automobilista e as suas modalidades", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1937).

¹⁸⁶ "Acta nº 1061, 11/8/1937", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII: 4.

hedionda guerra civil...”, destacando a segurança com a qual se fazia este turismo de guerra¹⁸⁷. A iniciativa do turismo de guerra não era inédita, tendo já sido tomada durante a I Guerra Mundial, pela empresa *Michelin*¹⁸⁸.

No entanto, as actividades do ACP para o desenvolvimento de um sistema turístico vinham desde a sua fundação, por exemplo com a negociação de descontos nos hotéis “recomendados” pela SPP ou com o fornecimento de informações sobre itinerários e estado das estradas. Também podemos incluir nos esforços para o desenvolvimento do turismo a sinalização e marcação de estradas e a publicação de guias publicados pelo ACP em colaboração com a *Vacuum Oil Company*, com quem colaborou desde a sua fundação¹⁸⁹ e chegou a negociar descontos na compra de gasolina¹⁹⁰. Nos primeiros tempos do automobilismo era normal que a publicação de “vademecums”¹⁹¹ e outro tipo de guias de turismo, que eram diferentes dos publicados no século anterior¹⁹² porque destinados a automobilistas, fosse patrocinada pelas companhias vendedoras de gasolina como a *Vacuum Oil Company*, que publicou guias e mapas com itinerários. Em 1913, a *Vacuum* financiou o primeiro “guia oficial” que o ACP publicou e distribuiu pelos seus cerca de 170 sócios. Inicialmente, os itinerários eram apenas descritos por escrito (e não de forma gráfica) e os mapas que surgiam eram muito pouco detalhados. A evolução dos mapas publicados pelo ACP, desde o guia de 1913, passando pelo do primeiro anuário de 1917 e até aos mapas sobre o estado das estradas começados a publicar bianualmente (Verão e Inverno) a partir de 1932 pela Comissão de Turismo, demonstra o desenvolvimento de um conhecimento cartográfico. A cartografia acompanhou visões sobre o território e a evolução de diferentes abordagens, bem como a codificação de uma série de signos. Na era da motorização, essa codificação foi gradual: à medida que se desenvolviam os guias, desenvolvia-se também a sinalização e marcação das estradas. André Michelin propôs um modelo que reflectia a identificação das estradas quer nos guias, quer nas próprias estradas e que foi muito apoiado¹⁹³. Michelin lançou uma campanha para a numeração sistemática das estradas, a inscrição desses elementos de identificação em todos os seus limites e placas direccionais, adaptando em seguida as cartas de estradas por si editadas, graças a um grafismo claro, o número de todas as estradas¹⁹⁴. A leitura técnica e simbólica foi ficando mais elaborada, mais rigorosa e mais estandardizada.

¹⁸⁷ "Turismo em Espanha. «Rutas de Guerra»", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 7 (1938).

¹⁸⁸ Stephen L. Harp, *Marketing Michelin: Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*, (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2001), 89 e seguintes.

¹⁸⁹ Em 1902, *Vacuum Oil Co.* (então chamada *Colonial Oil Co.*) deu apoio logístico no fornecimento de gasolina à corrida Figueira da Foz-Lisboa, que esteve na base da fundação do Clube. Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 14.

¹⁹⁰ "Acta nº 117, 11/11/1916", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.

¹⁹¹ Por exemplo, Mendes, *Guia das estradas de Portugal: vademecum do automobilista*.

¹⁹² Ver Matos e Santos, "Os Guias de Turismo e a Emergência do Turismo Contemporâneo em Portugal (dos finais de século XIX às primeiras décadas do século XX)".

¹⁹³ Georges Ribeill, "Du pneumatique à la logistique routière. André Michelin, promoteur de la «révolution automobile»", *Culture technique*, 19 (1989), Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 211.

¹⁹⁴ ———, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 212.

3 A coordenação dos transportes terrestres como política de transportes

3.1 O debate da coordenação dos transportes terrestres em Portugal e a evolução da sua regulação

O transporte comercial rodoviário enquadra-se numa política de transportes que tem em conta a sua relação com outros meios de transporte, nomeadamente o ferroviário. A crise dos transportes nos países industrializados nos anos de 1920 deveu-se à perda da supremacia dos caminhos-de-ferro face à motorização dos transportes rodoviários e fluviais e ao aparecimento do transporte aéreo¹. A questão da coordenação, apesar de não ser nova², surgiu como resposta a esta crise e centrou-se sobre os transportes terrestres, ou seja, rodovia e ferrovia. Na primeira década do século XX, quando os transportes rodoviários surgiram, já se encarava a sua relação com os caminhos-de-ferro, sendo esta uma relação de complementaridade³. Esta situação manter-se-ia até aos anos vinte, sendo a maioria das linhas de autocarros, apesar do desenvolvimento do transporte comercial rodoviário, subsidiárias dos caminhos-de-ferro (ligando localidades não servidas por linhas de caminhos-de-ferro até à estação ferroviária mais próxima). Esta situação devia-se ao facto de os transportes comerciais rodoviários não terem tido condições de desenvolvimento antes da I Guerra Mundial, nomeadamente no que diz respeito a distâncias mais longas⁴, o que mudaria, precisamente, a partir dos anos vinte⁵. O debate da coordenação dos transportes terrestres teve influência nas políticas de transportes nacionais e, também, intergovernamentais. Vários países aprovaram nos anos vinte e trinta legislação que restringiu o transporte rodoviário comercial de pessoas e de bens, com vista a proteger os caminhos-de-ferro, enquadrando-a numa política de coordenação dos transportes⁶. A nível intergovernamental, por exemplo, os transportes rodoviários comerciais (de bens e de passageiros) mantiveram-se, em grande parte, fora das negociações do Comité para as Comunicações e Trânsito da Sociedade das Nações nas convenções de Paris de 1926 e de Genebra de 1931, não sendo abrangidos pelas medidas de liberdade de tráfego, nem sendo qualquer convenção relativa a estes transportes aprovada, como estava previsto em 1931, devido ao debate da coordenação que já estava a decorrer como pano de fundo⁷. No pós-II Guerra Mundial, registaram-se alguns acordos temporários de liberdade de tráfego rodoviário internacional para os transportes comerciais na Europa, patrocinados pelos EUA e por organizações não governamentais,

¹ Nicolas Neiertz, "Coordination des transports et «rationalité économique» en France de 1918 à nos jours", in *Les Entreprises et leurs réseaux: Hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècle*, ed. Michèle Merger e Dominique Barjot (Paris: Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998), 312, 313.

² O problema da coordenação dos transportes já tinha surgido, por exemplo, no século XIX quando os caminhos-de-ferro "entraram em luta com a navegação". Ulrich, *Economia política: os transportes*, 245.

³ Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 187-194.

⁴ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 330.

⁵ Para além da experiência de motorização que a I Guerra Mundial proporcionou (aumento do número de condutores e de mecânicos e também de automóveis), houve mudanças tecnológicas nos anos vinte e trinta, nomeadamente o uso de pneumáticos e o melhoramento das suspensões, que tornaram os automóveis pesados mais confortáveis, mais fiáveis e mais rápidos. O aumento do seu tamanho e a introdução dos motores a diesel a partir de 1933 tornou a sua exploração mais económica. Além disso, no período entre guerras os transportes automóveis também beneficiaram dos melhoramentos feitos nas estradas. Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 116, 117, 147, 152.

⁶ A Bélgica e a Holanda foram dos países a primeiro aprovarem legislação que restringiu o transporte rodoviário de passageiros, 1924 e 1926, respectivamente, tendo regulado o de mercadorias na década seguinte. Países como os EUA, a Inglaterra, a Alemanha e a França fizeram essa regulação na década de trinta. *Ibid.*, 136, 156.

⁷ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 148-152.

porque foram vistos como um possível desbloqueio à devastação das infra-estruturas de transportes na Europa⁸, resultante da guerra⁹. Estas discussões foram também influenciadas pela aplicação do Plano Marshall em vários países europeus¹⁰. Uma das formas encontrada para o trânsito de bens (sobretudo perecíveis) na Europa sem a carga ter de ser conferida (desde que se mantivesse selada) em todas as fronteiras foi o TIR (*transports internationaux routiers*), que entrou em vigor em 1951¹¹, após a *Convenção sobre trânsito rodoviário*, aprovada em Genebra em 1949, ter determinado, para alguns países, o fim da obrigatoriedade de transbordo para um camião nacional, na passagem de fronteiras¹². Estes acordos temporários deram lugar a uma nova regulação, que afectou sobretudo o transporte comercial (de bens e de passageiros), limitando a liberdade de tráfego. No entanto, apesar de o transporte comercial rodoviário funcionar sobretudo com base em acordos bilaterais e não multilaterais, o seu crescimento foi significativo no período pós-II Guerra Mundial¹³.

Em Portugal, a o tópico da crise da coordenação surge, no discurso técnico e político, sobretudo associado aos transportes rodoviários e ferroviários¹⁴, embora tenham havido defensores de uma coordenação alargada a outros meios de transporte¹⁵. Nos anos vinte, a cobertura feita pelos

⁸ Na reunião de Dezembro de 1945 da Comissão de transportes internos da Organização Internacional do Trabalho este problema foi discutido e foi feita a avaliação dos estragos causados nas infra-estruturas e no material circulante de vários países, verificando-se a importância da destruição de material circulante ferroviário. Relativamente ao transporte rodoviário, as carências eram, sobretudo, na produção de automóveis e de pneumáticos. Sousa, "Política económica internacional de transportes. A situação das indústrias de transportes na actualidade": 404-410.

⁹ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 223-227.

¹⁰ Frank Schipper estudou três casos ligados à motorização na Europa e a sua relação com o Plano Marshall: a construção de um sistema de auto-estradas na Turquia (onde foram usados fundos de contrapartida), o debate sobre um quadro de regulação liberal para o transporte comercial de mercadorias e a promoção do turismo americano. Schipper conclui não se poder provar que o Plano Marshall tenha contribuído para a mudança na proporção do uso dos diferentes modos de mobilidade no período pós-II Guerra Mundial na Europa (o transporte rodoviário passou a ter uma importante fatia), mas que certamente a tentou influenciar. Foi por acção de agentes americanos que o transporte motorizado por estrada passou a fazer parte do programa, tendo recebido mais atenção do que aconteceria sem esta acção. ———, "Changing the face of Europe: European road mobility during the Marshall Plan years", *The Journal of Transport History*, 28, no. 2 (2007). Talvez por Portugal ter recorrido ao auxílio americano mais tarde e só ter recebido as verbas do Programa de Recuperação Europeia dois anos depois dos outros países não se encontram referências directas ao país relativas ao Plano Marshall no trabalho de Schipper. Sobre a aplicação do Plano Marshall em Portugal ver Maria Fernanda Rollo, *Portugal e a Reconstrução Económica do Pós-Guerra. O Plano Marshall e a economia portuguesa dos anos 50*, (Lisboa: Instituto Diplomático, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2007), 27.

¹¹ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 220, 221.

¹² Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 161.

¹³ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 256.

¹⁴ Em Portugal, os transportes interiores baseavam-se sobretudo nesses dois meios, ao contrário de outros países, como a Holanda, cuja navegação interna era de grande importância. Em Portugal, em 1955, 98 por cento da extensão utilizável de transportes interiores era garantida pelas infra-estruturas rodoviária e ferroviária, enquanto apenas 2 por cento eram vias aquáticas. Lapa e Valente, "Industrialização e transportes no continente português", 39-42.

¹⁵ O deputado José Araújo Correia, na discussão da proposta de lei de coordenação de transportes terrestres na Assembleia Nacional, em 1945, criticou explicitamente que esta proposta se aplicasse apenas à rodovia e à ferrovia e não incluísse a navegação fluvial e de cabotagem e os transportes aéreos. "III Legislatura, Sessão nº 167 da Assembleia Nacional, em 7 de Junho (sessão extraordinária)", *Diário das Sessões* nº 170, de 8/6/1945, 556, 557. Para uma abordagem da coordenação dos transportes terrestres, aéreos, marítimos e fluviais ver também Clemente Victor Manuel Bueno y Martins, *Tarifas e coordenação de transportes: lições proferidas a convite do Conselho da Universidade Técnica*, (Lisboa: Univ. Técnica, 1945). Já em 1933 a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses propunha que se fizesse um plano de coordenação geral de todos os transportes, concedendo, no entanto, que se deveria começar pelos transportes terrestres, rodovia e ferrovia, por ser mais viável. Classe de Viação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, "Parecer da classe de viação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses sobre o problema da coordenação dos meios de transporte", *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, 64, no. 693 (1933): 97.

transportes rodoviários era, em regra, limitada, particularmente entre as regiões do interior e do litoral do país, sendo mais um meio complementar aos caminhos-de-ferro do que um meio concorrente¹⁶. O mau estado das estradas explica esta limitação que, no entanto, não obstou ao transporte interurbano, havendo, por exemplo, no Norte, por volta de 1926, cerca de oitenta carreiras de transporte de passageiros a operar a partir de cidades como Porto, Braga, Viana do Castelo, Aveiro, Coimbra, e cerca de cinquenta no Sul¹⁷. Apesar das limitações do transporte rodoviário, o seu desenvolvimento nos anos vinte foi determinante para o fim da tradicional almocrevia, que, apesar dos caminhos-de-ferro, tinha até aí sobrevivido, assegurando ligações onde este não chegava¹⁸. Particularmente, os transportes rodoviários, vieram alterar a relação de forças entre campo e cidade e respectivos poderes¹⁹ e a fisionomia e hábitos rurais, o que é bem visível na obra de Aquilino Ribeiro,

Aldeia: terra, gentes e bichos:

Em vez do esforço paciente dos bois da arada, que levavam o pobrezinho de Jesus Cristo no carro chiador, um galão de gasolina ou meia saca de carvão no gasogénio liquidam a jornada de muitas horas enquanto o Diabo esfrega um olho.

Se alguma coisa, nos derradeiros tempos, veio modificar a fisionomia da aldeia foi a camionete.

(...) A camionete, da mesma forma que o petróleo, veio com a sua rapidez, a sua brusquidão, o seu hábito rouco sacudir a molície e o compasso lento dos hábitos rurais.

(...) A camionete que passa de manhã, a horas certas, é como o seu leva-arriba. Se pretende alguma coisa para a vila ou para a cidade, e dado que o condutor seja diligente e prestimoso recoveiro, tem de estar a postos no momento próprio. Ela, se lhe acenam, pára, mas não se demora. Traz os minutos contados. Marcha pela tabela, como os comboios.

Além de criar hábitos salutareos de exactidão e de pontualidade, relacionou o camponês com os mundos que ignorava. Deslocar-se para lá dos limites da freguesia era problema muito sério há anos a esta parte. Nada mais que chegar à feira lhe consumia um dia de sol a sol. Morria-se em idade propecta, sem ver a capital do distrito. O especialista, o cirurgião, a possibilidade de comprar mais barato ou de vender em conta, de satisfazer tal ou tal necessidade estavam fora do seu alcance. Com a carreira deixou de haver as intermináveis léguas da Póvoa, os Tibetes indevassados nas comarcas interiores, a inexpandibilidade material e social do campo²⁰.

Nos anos trinta, contudo, a situação alterou-se, porque aumentou o transporte em automóveis pesados, tanto de passageiros, como de mercadorias, que competia directamente com os caminhos-de-ferro. É nesta década que a política de coordenação dos transportes terrestres em Portugal começa a ser definida, sendo sobretudo regulamentar e tarifária, o que foi comum a outros países europeus neste período²¹.

¹⁶ Vieira, "Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940": 68-70.

¹⁷ A. H. de Oliveira Marques, *A Primeira República Portuguesa (alguns aspectos estruturais)*, (Alfragide: Texto Editores, 2010), 31.

¹⁸ Joel Serrão, "Transportes", in *Dicionário de História de Portugal*, ed. Joel Serrão (Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade, 1971), 206.

¹⁹ Macedo, "A problemática tecnológica no processo da continuidade República-Ditadura Militar-Estado Novo": especialmente 434, 440, 443, 449.

²⁰ Ribeiro, *Aldeia: terra, gente e bichos*, 205, 207, 208.

²¹ Na coordenação regulamentar o Estado intervém através de regulamentos ou de outra legislação para impor aos modos de transporte limites no exercício da livre concorrência. A coordenação tarifária consiste em impedir uma degradação de preços entre os modos concorrentes. Neiertz distingue ainda outras três formas de coordenação, que foram posteriores, a coordenação fiscal, a coordenação dos investimentos e a coordenação técnica. Neiertz, "Coordination des transports et «rationalité économique» en France de 1918 à nos jours", 311, 312. Também em países não europeus, como nos EUA, houve a tentativa de uma política de coordenação dos transportes terrestres. Ver Margaret Walsh e Corinne Mulley, "Twentieth Century Public Policy in Motorised Bus Transport: The United States and the United Kingdom Compared", *TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 8 (2005): 33-35. Para uma comparação das políticas de coordenação dos transportes terrestres nos anos trinta em vários países ver também Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 27-44, Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 135-143, 156-160. Em 1945, o parecer da Câmara Corporativa sobre este assunto baseou-se largamente no que era a prática em vários países europeus,

Inicialmente, a coordenação começou com a regulação da camionagem, o que foi uma resposta às reclamações das companhias ferroviárias, cujo sector já era regulado e por isso consideravam desigual o tratamento dado aos dois meios. As desigualdades eram, aliás, reais, desde logo pelas diferentes características dos dois meios: enquanto os caminhos-de-ferro eram um sector em que era necessário um grande investimento financeiro de entrada, pelo elevado custo quer do material circulante, quer da parte infra-estrutural das vias férreas, o transporte comercial rodoviário requeria um investimento de entrada muito menor, sendo a sua contribuição para a construção e manutenção das infra-estruturas, estradas e pontes, então, extremamente baixa²². Havia, igualmente, condições desiguais na exploração da rodovia e da ferrovia, cujo enquadramento estava ultrapassado por já não se tratar de um monopólio, como os impostos, as tarifas ou os transportes obrigatórios a que a ferrovia estava sujeita²³. Exemplo desta tensão, é notória a mudança de discurso relativamente à construção de estradas e ao transporte por estrada nos relatórios anuais da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: se de 1920 a 1929 o relatório refere a questão da construção (ou não construção) das estradas de ligação às estações ferroviárias, a partir de 1932 passa a criticar a JAE por construir estradas que não interessam ao tráfego ferroviário, favorecendo, antes, o tráfego rodoviário, e a ter um rubrica chamada “concorrência dos transportes automóveis”, onde reclama a intervenção do Estado na regulação do sector. O relatório de 1932 afirma:

Vai-se acentuando cada vez mais esta concorrência, sem que o Estado procure regular uma situação que se agrava dia a dia.

Os transportes automóveis fazem-se com uma liberdade de acção que excede o que é admissível, muito especialmente pelo que respeita à segurança, continuando os caminhos-de-ferro ligados a condições que lhes foram impostas quando gozavam de um monopólio, que de facto acabou. (...)

É absolutamente indispensável e urgente que se regule este assunto, sob pena de se criar uma situação insustentável para os caminhos-de-ferro, que fazem parte do património do Estado, e são indispensáveis para o desenvolvimento económico²⁴.

E dois anos mais tarde, avaliavam assim o trabalho feito sobre as estradas:

Nada foi feito que facilitasse o tráfego ferroviário.

Pelo contrário, os trabalhos de construção e reparação incidiram sobre aquelas que desviam tráfego das nossas linhas.

Está finalmente em construção o troço que falta para ligar Fornos a Aguiar da Beira, que nos é favorável²⁵.

Aqui perpassa a visão da ferrovia sobre as estradas como subsidiárias do tráfego ferroviário (estradas de ligação às estações de caminhos-de-ferro), mostrando inconformidade perante o desenvolvimento de estradas no sentido do desenvolvimento do tráfego rodoviário. De alguma forma, esta posição baseava-se no papel secundário que as estradas assumiram quando surgiram os

nomeadamente sobre a regulação do transporte rodoviário, para sustentar a sua argumentação. "Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei nº 96, sobre a coordenação de transportes terrestres", *Diário das Sessões* nº 146 (8º Suplemento), de 2/5/1945, 416-(24)-416-(26).

²² Tavares, Mata e Silva, "The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)", 18. Ver também Ulrich, *Economia política: os transportes*, 205, 206.

²³ Henrique Bravo e Carlos Santos, "A coordenação dos transportes em Portugal" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Transportes, Porto, 23 a 26 de Março de 1939), 12. Para uma análise detalhada das desiguais condições de exploração da rodovia e da ferrovia e dos regimes jurídicos a que estavam sujeitos estes dois meios de transporte ver Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 146-166.

²⁴ Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal de 1932 (Lisboa: A Tipografica, 1933), 24, 25.

²⁵ ———, Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal de 1934 (Lisboa: A Tipografica, 1935), 22.

caminhos-de-ferro no século XIX, que se consubstanciou, por exemplo, na diminuição das suas características técnicas²⁶.

Do lado dos interesses da camionagem, a perspectiva era, naturalmente, outra: a da modernidade da camionagem (e não dos caminhos-de-ferro), que vinha colmatar as falhas da rede ferroviária. Em 1933, um *chauffeur* profissional, tomava, nas duas últimas páginas do seu *Deveres e guia do "Chauffeur" e de todos os automobilistas*, uma posição sobre a defesa dos interesses da camionagem e do regulamento que estava em preparação.

(...) O progresso e o desenvolvimento económico do país, a valorização das suas riquezas não podiam expandir-se com um sistema de transportes completamente desarticulados, que apenas aproveitava um reduzido número de povoações.

Os transportes colectivos de camionagem vieram preencher as inúmeras e sensíveis lacunas dos nossos serviços ferroviários e até certo ponto, corrigir e reprimir as vicissitudes da sua organização.

Todos devem lembrar-se, quando os Caminhos-de-Ferro eram os senhores absolutos e exclusivos do tráfego de como eram atendidos os interesses do público.

Péssima conservação do material circulante, má organização de horários, tarifas caras, demora excessiva na recepção de mercadorias, violação e extravio das mesmas, um verdadeiro sudário de erros e desatinos que valeram aos Caminhos-de-Ferro, a pior das reputações. (...)

A camionagem faz sentir a sua acção benéfica e utilitária, através de montes e vales, quebrando o marasmático isolamento em que o maior número das povoações jazia. (...)

Foi recentemente nomeada uma comissão para elaborar o Regulamento dos Transportes Colectivos de Camionagem.

Dessa comissão fazem na sua maior parte, delegados dos Caminhos-de-Ferro.

Esse regulamento há-de ser pois redigido de maneira a prejudicar os interesses da camionagem, restringindo a sua acção e os seus movimentos ao mínimo.

Confiamos em que o bom senso e o bom critério venham a prevalecer por fim, em meio de tais exageros e excessos, não devendo esquecer que os interesses da camionagem associados, são duma importância capital, influyendo grandemente em todos os sectores da economia nacional.

Bom seria que todos os indivíduos e empresas ligados à camionagem, se organizassem de modo a poderem tirar nas ocasiões oportunas, o melhor partido e o melhor proveito da força que hoje representam. (...)

Por isso convém usar do máximo cuidado e cautela, na publicação de regulamentos impraticáveis e que, no fundo, a mais não visam, do que assegurar uma situação de favoritismo aos Caminhos-de-Ferro²⁷.

Ao contrário do afirmado por este *chauffeur*, a comissão nomeada por Portaria de 15 de Abril de 1932 pelos ministros da Guerra e do Comércio e Comunicações, António Lopes Mateus e João Antunes Guimarães, tinha um forte pendor pró-rodovia, por ter como seu presidente o general Teófilo da Trindade, na qualidade de presidente do CSV, cargo que acumulava com a presidência da JAE²⁸. Sem contar com o presidente, a comissão era composta, igualmente, por representantes dos caminhos-de-ferro e da camionagem, dois de cada²⁹. No entanto, o regulamento que resultou do trabalho desta comissão veio, de facto, complexificar o processo de licenciamento da actividade da camionagem, fazendo-a depender, em termos de impostos, da sua interferência ou não, com os caminhos-de-ferro. O licenciamento do transporte comercial rodoviário destinado a serviço público previsto desde o primeiro regulamento de circulação de automóveis de 1901, manteve-se

²⁶ Ver capítulo 5.

²⁷ José Fontana Gomes da Silva, *Deveres e guia do "Chauffeur" e de todos os automobilistas*, (Porto: Tip. Emp. Guedes, 1933), 368, 369.

²⁸ Para além do general Teófilo da Trindade os restantes membros da comissão eram: o inspector das tropas de comunicação; o engenheiro Salvador Sá Nogueira, administrador geral do porto de Lisboa; o engenheiro Miguel Vaz Duarte Bacelar, administrador geral dos correios e telégrafos; o engenheiro Hermínio Soares da Costa e Sousa, engenheiro chefe da divisão de exploração da Direcção Geral dos Caminhos-de-Ferro; o major Carlos David dos Santos, adjunto do delegado do Governo nos Caminhos-de-Ferro do Estado; engenheiro Carlos Santos, delegado do ACP na JAE; Dr. Augusto Ribeiro Vaz, como secretário, vogal da comissão executiva do CSV. "Portaria [estudo das bases de conjugação dos diferentes sistemas de transportes]", *Diário do Governo* nº 91, IIª Série, de 19/4/1932, Ministério do Comércio e Comunicações. Carlos Santos e Augusto Ribeiro Vaz faziam ambos parte da direcção do ACP.

²⁹ "Decreto nº 22718", (1933), 1048, 1049.

praticamente inalterado no de 1911 e no primeiro código da estrada de 1928. Era necessário requerer licença, conforme se tratasse de circulação accidental ou regular, ao Governo Civil ou a nível ministerial³⁰, com a indicação das estradas em que os veículos circulariam e dos horários das estações, entre outras informações³¹. Com o código da estrada de 1930, a situação mudou completamente, pois o processo de licenciamento era muito mais detalhado e, principalmente, porque havia já uma referência clara ao problema da concorrência entre transporte comercial rodoviário e ferroviário:

É notável o progresso efectuado ultimamente na utilização de veículos automóveis em transportes colectivos de pessoas e mercadorias, do que resultam manifestos benefícios para a economia nacional. Numerosas são as carreiras já estabelecidas, mas é desigual a sua repartição, concentrando-se muitas em zonas que já estavam servidas por caminhos-de-ferro (aos quais fazem grande concorrência que debilita as empresas e prejudica o Estado duplamente, pela diminuição do imposto ferroviário e considerável desgaste das estradas) e notando-se a sua falta em zonas rurais que muito lucrariam com aqueles serviços. Está assim indicado promulgar-se uma fórmula que estimule determinadas carreiras e, sem condenar outras, assegure contudo ao Estado as receitas precisas para promover o fomento da rede de transportes nacionais, compensando-o da possível diminuição do imposto ferroviário³².

Era esta a justificação apresentada para a criação do imposto de camionagem³³ no código da estrada, que previa uma redução do seu valor para metade para as carreiras que fizessem percursos não servidos por linhas férreas ou redução total no caso de serem consideradas de utilidade pública por estarem na base de fomento³⁴. No ano seguinte, a sua redução para metade era estendida aos arquipélagos da Madeira e dos Açores, por estes não serem servidos por caminhos-de-ferro, o que fazia com que as carreiras rodoviárias fossem consideradas de “manifesta utilidade pública” para o fomento dessas regiões³⁵. No regulamento para a execução do código da estrada definia-se a forma de determinar as reduções ou isenções do imposto de camionagem: o CSV elaboraria um “mapa especial com todas as carreiras existentes”, também chamado “rede de camionagem” e emitiria um parecer, mediante consulta aos governadores civis, sobre quais beneficiariam de reduções ou isenções, o que seria submetido à aprovação do Ministério do Comércio e Comunicações³⁶.

No entanto, as reclamações por parte das empresas ferroviárias continuavam a ser feitas, porque o que estava previsto no código da estrada de 1930, nomeadamente o imposto de camionagem, era iludido com o uso de outros regimes, como se vê nesta apresentação feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP) ao presidente do Conselho em Maio de 1933:

³⁰ Com o regulamento de 1901 essa licença deveria ser pedida ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria; com o regulamento de 1911 o pedido seria feito ao Ministério do Fomento; finalmente, em 1928, com o primeiro código da estrada depois, deveria ser pedida ao CSV.

³¹ Ver Secção II, “Preceitos especiais para a circulação de automóveis destinados a serviço público” dos seguintes diplomas: “Decreto de 3 de Outubro, aprovando o regulamento sobre circulação de automóveis nas estradas, Diário do Governo nº 231, de 14/10/1901, Ministério das Obras Públicas, Comercio e Industria”, 702, e do “Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)”, (1911), 2647. Ver Capítulo IV, “Preceitos especiais para a circulação de viaturas destinadas a serviço público” do “Decreto nº 15536”, (1928), 1283.

³² “Decreto nº 18406”, (1930), 972.

³³ O imposto de camionagem pretendia ser equivalente ao imposto ferroviário ao ser fixado, por estimativa, em 12 por cento da receita bruta, tal como o segundo. No entanto, na sua aplicação, esta equivalência nem sempre se verificava. Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 169-171.

³⁴ Ver artigo 121º do “Decreto nº 18406”, (1930), 983. O imposto de camionagem foi regulado nesse ano. Ver “Decreto nº 18558”, *Diário do Governo* nº 153, 1ª Série, de 4/7/1930, Ministério das Finanças, “Decreto nº 18558 (rectificado parcialmente)”, *Diário do Governo* nº 156, 1ª Série, de 8/7/1930, Ministério das Finanças.

³⁵ “Decreto nº 19662”, *Diário do Governo* nº 99, 1ª Série, de 29/4/1931, Ministério das Finanças.

³⁶ Ver artigos 41º e 42º do “Decreto nº 19545”, (1931), 548.

É bem conhecido o desenvolvimento abusivo que entre nós tem tomado a indústria de camionagem pela excessiva facilidade com que tem sido autorizada a criação de carreiras e pela insuficiência ou falta de cumprimento das disposições legais aplicáveis. De facto, nunca se negaram as concessões de carreiras a quem as pediu, embora se tratasse de percursos a fazer em estradas já largamente servidas por outros. Ao mesmo tempo, algumas disposições do Código da Estrada nunca chegaram a entrar em vigor ou foram abertamente iludidas na prática, como sucedeu com o pagamento do imposto devido e quase reduzido a zero sob o cómodo regime da avença³⁷.

Propunha-se, tendo em conta o regulamento de camionagem que iria ser publicado no mês seguinte, a criação de uma companhia auxiliar de transportes em automóveis que absorvesse os concessionários existentes e efectuasse serviços complementares aos caminhos-de-ferro. A CP veio a ter um serviço de camionagem, como aconteceu noutros países europeus, como a Inglaterra ou a Alemanha³⁸. No entanto, os contratos de serviços de transporte rodoviário combinados com as empresas ferroviárias ficaram muito aquém do esperado: entre 1934 e 1943 o número máximo de contratos atingido foi de 36, em 1942³⁹.

O primeiro regulamento dedicado exclusivamente ao transporte comercial por estrada baseou-se no trabalho da comissão nomeada em Abril de 1932 e foi publicado em Junho de 1933⁴⁰. Este primeiro regulamento foi substituído meio ano depois, após o reconhecimento da necessidade de algumas alterações, nomeadamente as consequentes da centralização das funções dos serviços de viação que passaram do CSV para a DGSV⁴¹. Nos transportes pesados públicos, os usados em exploração comercial, por oposição aos particulares, mantinha-se as duas categorias definidas no segundo código da estrada, “colectivos” ou “de aluguer”⁴². Os transportes colectivos sujeitos a horários e tarifas eram denominados “carreiras”, que poderiam ser regulares ou eventuais⁴³. A exploração das carreiras regulares estava sujeita a uma concessão do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, válida por cinco anos e potencialmente renovável se o concessionário tivesse cumprido, por exemplo, o coeficiente de utilização⁴⁴. Desta forma, a administração ficaria a dispor de um “meio poderosíssimo para impor aos concessionários uma rígida disciplina no cumprimento das suas obrigações, uma vez que a prorrogação do prazo da concessão constitui[a] sua faculdade discricionária”⁴⁵.

³⁷ Nesta apresentação datada de 10/5/1933 foi exposto o que se considerava ser uma “anárquica desordem” do transporte de camionagem que praticava “preços fantasiosos” em oposição ao esforço tributário das empresas ferroviárias e das baixas nas suas receitas de passageiros (desde 1928 a 1932 a descida na rede do Sul e Sueste tinha sido de 41,67 por cento e na rede do Minho e Douro de 22,61 por cento). “Criação de uma Companhia Auxiliar de Transportes em Automóveis”, Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-2A cx. 467, pt. 10, 1933.

³⁸ Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 139.

³⁹ Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 71, 72.

⁴⁰ “Decreto nº 22718”, (1933).

⁴¹ “Decreto-lei nº 23499”, *Diário do Governo* nº 20, 1ª Série, de 24/1/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁴² Ver *ibid.*, 128.

⁴³ As carreiras eventuais só poderiam realizar-se em dias de feiras, arraiais ou de festividades, também pagavam imposto de camionagem e não podiam transportar mercadorias. *Ibid.*, 130.

⁴⁴ *Ibid.*, 130, 131.

⁴⁵ João da Penha e Costa, “Alguns aspectos jurídicos das concessões de serviço público de transporte colectivo em automóveis pesados”, *Revista da Ordem dos Advogados*, 1, no. 1, 2 (1948): 206.

Uma das novidades deste regulamento foi a de classificar as carreiras regulares, ou seja, as que faziam repetida e periodicamente o mesmo percurso, para o qual tinham uma concessão⁴⁶, conforme a sua relação com os caminhos-de-ferro: independentes, as que não interferiam economicamente com os caminhos-de-ferro, sendo, por exemplo, as que estabeleciam comunicações entre localidades não servidas por esse meio de transporte; e interferentes, as que afectavam económica e comercialmente os caminhos-de-ferro. As carreiras com percursos superiores a 100 km era consideradas interferentes, a não ser que se conseguisse provar que não competiam directamente com os caminhos-de-ferro.

Esta medida esteve na base da não renovação de algumas licenças, o que provocou o protesto de industriais do transporte em automóvel, nomeadamente de José da Costa Ramos⁴⁷, que possuía aquela que seria a única concessão de carreiras de mercadorias de longo curso em 1934, estabelecendo carreiras diárias entre Lisboa e o Porto e empregando cerca de 80 trabalhadores⁴⁸. Claramente os caminhos-de-ferro tinham a primazia, com particular ênfase no longo curso, o que foi uma medida semelhante às tomadas por outros países europeus, como a Grã-Bretanha ou a Alemanha, neste período⁴⁹.

As carreiras interferentes eram ainda classificadas em afluentes, complementares e concorrentes⁵⁰. As afluentes eram aquelas que tinham uma função adjuvante dos caminhos-de-ferro ao levar passageiros e mercadorias de localidades não servidas por linhas férreas para estações ferroviárias (tendo, ou não, serviço combinado com as empresas ferroviárias). Consideravam-se complementares as carreiras estabelecidas por iniciativa de uma empresa ferroviária que efectuassem serviço entre os extremos de um troço de via-férrea da sua concessão ou quando o tráfego ferroviário fosse suspenso ou reduzido substancialmente. As carreiras concorrentes eram aquelas que ligavam localidades directamente servidas por caminhos-de-ferro, desde que o percurso deste não fosse mais do dobro do das carreiras ou quando o seu percurso fosse mais extenso do que o ferroviário.

Não havia uma proibição definitiva para a concessão de carreiras de transporte pesado comercial rodoviário⁵¹, mas as restrições no transporte de mercadorias e o imposto aumentavam conforme o grau de concorrência aos caminhos-de-ferro. Enquanto nas carreiras independentes, afluentes e complementares havia liberdade no transporte de mercadorias e o pagamento do imposto

⁴⁶ "Decreto-lei nº 23499", (1934), 128.

⁴⁷ Ver, por exemplo, exposição de José da Costa Ramos, concessionário das carreiras de transporte de mercadorias entre Lisboa e Porto, datada de 30 de Agosto de 1933, dirigida ao ministro das Obras Públicas e Comunicações em "Regulamentação da camionagem. Fiscalização da camionagem", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-1A cx. 477, pt. 10, 1933.

⁴⁸ Esta empresa possuía cerca de 20 veículos pesados e quatro ligeiros (para o serviço de táxis no Porto) e quanto à carreira de mercadorias Lisboa-Porto tinha dois tipos de veículos: um adaptado para o transporte de produtos frágeis, como o mobiliário; outro para o transporte de mercadorias menos delicadas. Tinha ainda agentes de expedição e de entrega em várias localidades. "Os transportes públicos de camionagem e automobilismo ao serviço da Economia Nacional. José da Costa Ramos", *Auto: revista mensal patrocinada e recomendada pela Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e pelas principais organizações de Táxis*, 1 (1934).

⁴⁹ Mom, "Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility": 771.

⁵⁰ "Decreto-lei nº 23499", (1934), 129.

⁵¹ Só seria suspensa a concessão de novas carreiras caso se verificasse que determinado percurso era servido por um número suficiente de carreiras regulares. *Ibid.*, 131.

de camionagem era reduzido para quarenta ou cinquenta por cento, nas carreiras concorrentes o imposto de camionagem era pago na totalidade e havia restrições no transporte de mercadorias⁵². Também as tarifas cobradas na exploração do transporte comercial rodoviário eram estabelecidas em relação às tarifas ferroviárias. Esta adopção de um regulamento que protegesse os caminhos-de-ferro face ao desenvolvimento da camionagem não foi inédita. Por exemplo, na Holanda, em 1926, foi aprovado um regulamento que proibia a competição directa aos caminhos-de-ferro por parte dos autocarros, o que não impediu que estes continuassem a proliferar, nomeadamente através de esquemas ilegais⁵³, o que também aconteceu em Portugal com o transporte de mercadorias em veículos particulares.

Este regulamento também pretendeu centralizar no Ministério das Obras Públicas e Comunicações a autorização de concessões de carreiras regulares que teria como objectivo “criar condições uniformes de exploração e segurança” e evitar a proliferação de carreiras, que levaria a uma “concorrência prejudicial”⁵⁴. As Câmaras Municipais não tinham, por isso, poder para autorizar concessões, sendo no entanto chamadas a pronunciarem-se sobre os itinerários e as normas de trânsito dos transportes colectivos⁵⁵. O duplo objectivo para a regulação do transporte comercial automóvel, criar condições para a segurança rodoviária e impedir a concorrência com a ferrovia, já estava presente no Parecer da Classe de Viação da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses sobre a coordenação dos transportes, publicado em 1933, que procurava ter uma posição de “imparcialidade” relativamente aos interesses ferroviários e rodoviários⁵⁶. Em Portugal, as condições de segurança na exploração do transporte comercial rodoviário foram, de facto, outra das motivações para a sua regulação, sendo a principal, contudo, a coordenação com a ferrovia⁵⁷. Houve, no entanto, outros países, como a Inglaterra, onde a principal motivação para a regulação dos transportes comerciais rodoviários foi a segurança devido ao crescente número de acidentes rodoviários⁵⁸.

Para além da regulação da actividade da camionagem, o Estado Novo recorreu a outro instrumento ao determinar a criação de um grémio obrigatório para os industriais do transporte comercial, integrando esse sector no corporativismo de Estado⁵⁹. A criação de grémios obrigatórios

⁵² Ibid., 129, 130.

⁵³ ———, "Mobility for pleasure: a look at the underside of Dutch diffusion curves (1920-1940)": 40.

⁵⁴ Costa, "Alguns aspectos jurídicos das concessões de serviço público de transporte colectivo em automóveis pesados": 212.

⁵⁵ Ver art. 37º do "Decreto-lei nº 23499", (1934), 132.

⁵⁶ Classe de Viação da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, "Parecer da classe de viação da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses sobre o problema da coordenação dos meios de transporte".

⁵⁷ Tavares, Mata e Silva, "The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)", 22, 23.

⁵⁸ Por exemplo, em relação ao "Road Traffic Act" de 1930 no Reino Unido, legislação considerada fundamental para se entender a regulação dos autocarros nos seguintes cinquenta anos, Margaret Walsh e Corinne Mulley defendem que, ao contrário do que é normalmente afirmado, a segurança foi a principal motivação para uma política mais restritiva do que propriamente a competição com os caminhos-de-ferro. Já nos EUA a preocupação primordial para o "Motor Carrier Act" de 1935 foi a competição intermodal. Walsh e Mulley, "Twentieth Century Public Policy in Motorised Bus Transport: The United States and the United Kingdom Compared": 34, 36, 50.

⁵⁹ Nos termos do Decreto nº 23049 de 1933, ao abrigo do qual o GITA foi criado, o Estado podia tomar a iniciativa de ordenar a criação de grémios do patronato em qualquer sector industrial, comercial ou agrícola; podia exigir que todos aqueles que operavam nesse sector aderissem e contribuíssem; podia exercer o controlo total no seu processo de decisão interno; podia determinar que as decisões do grémio fossem legalmente vinculativas para todos os seus membros. O seu objectivo era organizar de cima para baixo e regulamentar a produção e distribuição de determinados produtos que eram essenciais para o comércio externo português ou para o consumo nacional. O GITA é criado numa altura em que já era possível criar grémios facultativos, o que não aconteceu para este sector. Em 1934, devido à promulgação do decreto-lei nº 24715, o patronato poderia

era aplicada nos sectores da vida económica “em relação aos quais se considerasse indispensável, por não ser possível satisfazer de outro modo o interesse geral, agrupar rigidamente todos os elementos de determinada actividade e traçar-lhes normas conducentes à realização daqueles fins”⁶⁰. Assim, em 1935, foi criado o Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis (GITA) para disciplinar a actividade do sector e o representar perante o Estado, tendo sido extintas as formas de associativismo então existentes, a Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e as secções de camionagem das Câmaras Sindicais dos Importadores de Automóveis⁶¹, consideradas responsáveis pelas “estéreis lutas de classe (...) profundamente prejudiciais aos interesses deste ramo de transportes”⁶². A Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus, criada em 1931⁶³, vinha pedindo na sua revista *Auto*, cujo primeiro número saiu em Agosto de 1934 como edição suplementar ao *O Condutor de Automóveis*, que “as classes dirigentes” reconhecessem a “grande função social do automobilismo utilitário”, dando mais atenção à indústria dos transportes em automóveis, e não apenas ao “automobilismo desportivo” e que se inteirassem e defendessem esta actividade⁶⁴. Nesta revista, os editores, comentando artigos que se referiam a ligação entre os serviços de camionagem e os caminhos-de-ferro, defendiam que, mais do que a regulação da camionagem, deveria ser feita a coordenação dos transportes e deveria ser criado um órgão como um Conselho Superior de Transportes Terrestres⁶⁵. Com a criação do GITA e a publicação do seu jornal oficial - *Automóvel: órgão dos industriais de transportes em automóveis* -, as duas publicações continuaram, mas sem referência à Associação de Classe, entretanto extinta.

Todas as entidades que exercessem a indústria de transporte em automóveis no continente⁶⁶ eram obrigadas a inscreverem-se numa das três secções do GITA: automóveis ligeiros de aluguer (onde se incluíam os táxis); automóveis pesados de aluguer; e automóveis de carreiras de serviço

criar grémios voluntários, por iniciativa própria, depois de 50 por cento das empresas de um determinado sector terem concordado em aderir. "Decreto-lei nº 23049", *Diário do Governo* nº 217, 1ª Série, de 23/9/1933, Presidência do Conselho, "Decreto-lei nº 24715", *Diário do Governo* nº 283, 1ª Série, de 3/12/1934, Presidência do Conselho, Philippe C. Schmitter, *Portugal: do Autoritarismo à Democracia*, (Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 1999), 118-126.

⁶⁰ "Decreto-lei nº 24715", (1934), 2071.

⁶¹ Ver art. 43º do "Decreto nº 25004", *Diário do Governo* nº 28, 1ª Série, de 5/2/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 241. Este foi o decreto que criou o GITA e que seria regulado cerca de nove meses mais tarde pela "Portaria nº 8297", *Diário do Governo* nº 279, 1ª Série, de 30/11/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁶² "Decreto nº 25004", (1935), 238.

⁶³ Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus, "Aprovação dos estatutos da Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus", ARQUESOC – Arquivo Histórico na Área Económico-Social (Gabinete de Estratégia e Planeamento, Ministério da Solidariedade e Segurança Social), 1931.

⁶⁴ "Duas palavras", *Auto: revista mensal patrocinada e recomendada pela Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e pelas principais organizações de Táxis*, 1 (1934): 1.

⁶⁵ "A ligação dos serviços de camionagem com os caminhos de ferro", *Auto: revista mensal patrocinada e recomendada pela Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e pelas principais organizações de Táxis*, 5 (1934), "Regulamentação ou coordenação dos transportes?", *Auto: revista mensal*, 11 (1935).

⁶⁶ Com a alteração da organização do GITA em 1940, foi determinado que a sua acção também se poderia estender às ilhas adjacentes mediante proposta das juntas gerais dos distritos autónomos respectivos, aprovada pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações. "Decreto nº 30741", *Diário do Governo* nº 209, 1ª Série, de 7/9/1940, Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Esta alteração à organização do GITA foi regulada pela "Portaria nº 9668", *Diário do Governo* nº 242, 1ª Série, de 17/10/1940, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

público⁶⁷. Ao GITA competia, entre outras funções, estudar o “aperfeiçoamento técnico da indústria de transportes em automóveis” e “a situação geral da indústria de transportes em automóveis” apresentando ao governo as “soluções requeridas para promover o seu desenvolvimento em cooperação com outros meios de transporte”⁶⁸. Do outro lado do corporativismo do Estado, contrário ao grémio dos proprietários, o lado dos condutores profissionais, a disciplinação também se fazia com a inscrição nos sindicatos nacionais de motoristas⁶⁹.

No entanto, a crise ferroviária continuava, apesar de as empresas ferroviárias, numa segunda fase, após uma estratégia inicial de reclamações contra os transportes rodoviários, terem simultaneamente introduzido melhoramentos nas condições de exploração (baixa das tarifas, aumento da velocidade ou mudança de horários), no material circulante (incluindo o início do uso de contentores) e nas infra-estruturas⁷⁰. Muitos autores atribuíam a sua causa, para além da crise internacional do final dos anos vinte, ao desenvolvimento dos transportes rodoviários⁷¹. Este desenvolvimento deu-se tanto no transporte de passageiros, como no de mercadorias, embora de formas diferentes e com grande disparidade quanto às carreiras regulares. Entre 1934 e 1944, o transporte de passageiros representou sempre mais de 85 por cento do total das carreiras regulares (de passageiros, de mercadorias e mistas) e dos veículos adstritos e cerca de 80 por cento dos quilómetros de estradas servidos⁷². O transporte de turistas foi também regulamentado⁷³ e, no caso

⁶⁷ "Decreto nº 25004", (1935).

⁶⁸ Ibid., 238.

⁶⁹ Apesar de, em 1948, o Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA) apenas referir a obrigatoriedade de os condutores dos veículos ligeiros de aluguer, onde se incluíam os táxis, estarem filiados num sindicato nacional de motoristas (ou, caso fossem proprietários do automóvel, serem sócios do GITA) os acordos celebrados entre o GITA e os sindicatos nacionais de motoristas já tinham uma cláusula que obrigava os sócios do GITA a contratarem, também para os automóveis pesados e automóveis ligeiros particulares, apenas condutores sócios ou contribuintes desses sindicatos. Ver, por exemplo, o contrato celebrado entre o GITA e o Sindicato Nacional dos Motoristas do Distrito do Porto. Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis, "Contrato e acordo colectivos de trabalho", (Lisboa: Tip. Sociedade Astória, 1939), 8. Sobre o RTA ver "Decreto-lei nº 37272", *Diário do Governo* nº 303, 1ª Série, de 31/12/1948, Ministério das Comunicações, 1807.

⁷⁰ Carlos Hermenegildo de Sousa, "Política económica de transportes. A coordenação dos transportes terrestres", *Brotéria. Revista Contemporânea de Cultura*, 42, no. 1 (1946): 52, 53, Ulrich, *Economia política: os transportes*, 209-211, Gilberto Gomes, "Um século de caminhos-de-ferro em Portugal: persistências e rupturas", in *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX. Grandes Temas*, ed. Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito e Maria Fernanda Rollo (Alfragide: Dom Quixote, 2004), 16-22.

⁷¹ Houve outras causas, contudo, para a crise dos caminhos-de-ferro nos anos trinta. Domingos Fezas Vital, administrador da CP, apontava, para além do crescimento dos transportes rodoviários e da crise económica mundial, a ampliação das redes telefónicas internacionais e interurbanas. Domingos Fezas Vital, *A C.P. e a crise dos Caminhos de Ferro: conferencia realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 4 de Maio de 1938*, (1938). João Faria Lapa fez uma análise detalhada dos efeitos dos transportes de passageiros e de mercadorias, ligeiros e pesados, no tráfego ferroviário em Portugal. Ver Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 55-81. Já outros autores consideravam que a crise ferroviária se devia apenas à crise mundial e não ao desenvolvimento dos transportes rodoviários, que vinham desempenhar uma função que os transportes ferroviários não poderiam assegurar. Sousa, "Política económica de transportes. A coordenação dos transportes terrestres": 54, 55, ———, "Política económica internacional de transportes. A questão da estrada e do caminho de ferro através do espaço", *Brotéria. Revista Contemporânea de Cultura*, 42, no. 2 (1946): 177, 178.

⁷² *Relatório referente ao ano de 1937 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1938), 25, *Relatório referente ao ano de 1945 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1947), 23.

⁷³ "Decreto nº 28643", *Diário do Governo* nº 107, 1ª Série, de 11/5/1938, Ministério do Interior.

de turistas que fizessem excursões a começar nos cais marítimos de Lisboa, esse transporte teria de ser requisitado ao GITA⁷⁴.

A significativa diferença entre o número de carreiras regulares de passageiros e de mercadorias e mistas oculta a realidade da competição entre rodovia e ferrovia no transporte de mercadorias. Devido às imposições criadas com o regulamento especial de transportes em automóveis pesados, nomeadamente as relativas às carreiras regulares de transporte de mercadorias, que tinham de ter horários e percursos pré-definidos, muito do transporte de mercadorias foi feito através do transporte pesado de aluguer e particular⁷⁵. Ao contrário do que acontecia quanto ao transporte de passageiros, o transporte de mercadorias em automóveis pesados de aluguer não tinha de ser feito por empresas que fossem concessionários de carreiras, o que lhes trouxe uma grande margem de manobra. Mesmo no transporte de passageiros, o transporte de aluguer feito por concessionários de carreiras cresceu com a crescente procura de grupos para viagens por motivos religiosos, desportivos ou turísticos⁷⁶. Os transportes particulares, ao contrário do que era permitido⁷⁷, transportavam mercadorias alheias contra remuneração, não pagando o imposto por essa actividade e beneficiando da insuficiência de fiscalização⁷⁸ e de não terem de estar inscritos no GITA. Apesar do aumento das penalidades relativas ao transporte ilegal feito por veículos de transporte de mercadorias de aluguer e particulares⁷⁹, na primeira metade dos anos quarenta os veículos pesados para o transporte de mercadorias estavam distribuídos da seguinte forma: quase dois terços eram transportes particulares, ligeiramente acima de um terço eram transportes de aluguer e apenas um ou dois por cento eram carreiras regulares⁸⁰. Os transportes particulares e de aluguer tinham maior flexibilidade (permitiam o transporte porta a porta) e não pagavam o imposto de camionagem (apenas licenças⁸¹), conseguindo, por isso, praticar preços mais baixos do que os das

⁷⁴ "Decreto-lei nº 29650", *Diário do Governo* nº 128, 1ª Série, de 2/6/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 9296", *Diário do Governo* nº 196, 1ª Série, de 22/8/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁷⁵ Tavares, Mata e Silva, "The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)", 6, 7. Ver também Rolando Marques do Carmo, *A batalha entre o carril e a estrada: coordenação? - discriminação? Os transportes particulares em face do imposto de circulação*, (Rio Maior: Oficinas do «Jornal do Oeste», Editoras, 1965), 97, Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 191-198.

⁷⁶ O transporte de passageiros em automóveis pesados de aluguer terá sido um importante contributo para desenvolver o longo curso e o melhoramento das carroçarias, tendo-se tornado para algumas empresas a principal actividade (e não as carreiras regulares). Guerreiro, *História da camionagem algarvia (de passageiros) 1925-1975: da origem à nacionalização*, 40, 41.

⁷⁷ Por definição, não seriam usados para o transporte comercial.

⁷⁸ Tavares, Mata e Silva, "The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)", 14, 15, Bravo e Santos, "A coordenação dos transportes em Portugal", 9.

⁷⁹ Estas medidas foram também tomadas num período de carestia de combustíveis e de pneus. As penalidades relativas aos automóveis ligeiros e pesados que faziam transportes colectivos ilegais ou que tinham excesso de passageiros ou de carga, os transportes de aluguer sem licença e os transportes remunerados particulares de carga (pagariam uma multa de 2000\$00 e ficariam com o veículo apreendido) aumentaram entre 1940 e 1943. "Portaria nº 9646", *Diário do Governo* nº 211, 1ª Série, de 10/9/1940, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 10141", *Diário do Governo* nº 165, 1ª Série, de 17/7/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 10328", *Diário do Governo* nº 27, 1ª Série, de 3/2/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁸⁰ Tavares, Mata e Silva, "The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)", 15.

⁸¹ Os automóveis pesados de aluguer que transportassem mercadorias pagariam uma taxa anual (100\$00) e teriam de requerer uma licença especial passada pela DGSV se quisessem fazer percursos superiores a 100 Km, que significava o pagamento de outra taxa anual (200\$00). Esta era uma medida que tentava proteger os

carreiras regulares e do que os da ferrovia, podendo escolher os produtos cujo transporte era mais rentável⁸². Esta situação, associada à maior carga fiscal da ferrovia e às tarifas ferroviárias em vigor, levou a que a ferrovia também perdesse receitas no transporte de mercadorias, o que já estava também a acontecer com os passageiros⁸³. De facto, ao longo dos anos trinta, os caminhos-de-ferro perderam cerca de 15 por cento das suas receitas, valor que ascendeu a 25 por cento para o transporte de passageiros⁸⁴. Se, em 1936, a percentagem dos passageiros transportados pelas empresas rodoviárias, relativamente às ferroviárias, era de 36 por cento, quatro anos mais tarde, esse número aumentaria para uns impressionantes 85 por cento⁸⁵. O único interregno nesta tendência de perda de tráfego e de receitas, quer de mercadorias, quer de passageiros, foram os anos da II Guerra Mundial devido às restrições à circulação impostas aos veículos automóveis⁸⁶.

O esforço legislativo dos anos trinta e o seu insucesso na protecção da ferrovia é acompanhado pelo crescimento do debate da coordenação dos transportes terrestres, o que é perceptível, por exemplo, nos congressos então realizados e em conferências pontuais. Muito do discurso usado neste debate em Portugal foi comum a outros países, como a argumentação para a tomada de medidas baseada na necessidade de prevenir “competição destrutiva e desperdiçadora dentro da indústria de transporte em automóveis em particular, e no sector dos transportes em geral, e de promover e proteger o «interesse público»”⁸⁷. Nas conclusões do I Congresso da Indústria Portuguesa, em 1933, apresentava-se a coordenação numa base mais liberal do que seria discutida e legislada mais tarde:

(...) [o e]stabelecimento de uma política nacional de transportes assente na coordenação entre a rodovia e a ferrovia, mas na base duma «livre e leal concorrência» sem condicionar os preços do transporte automóvel aos da ferrovia, e de que o «Estado reconheça a modificação que a perda de facto do monopólio de transportes trouxe à exploração dos Caminhos-de-Ferro»⁸⁸.

Posição contrária era defendida no I Congresso da União Nacional⁸⁹, em Maio de 1934, por um ex-membro do CSV que afirmava: que o “automóvel não pode ter, pelo menos nos anos mais

caminhos-de-ferro. Ver artigos 4º, 5º e 6º do “Decreto-lei nº 23499”, (1934), 128. Os transportes particulares não pagavam nem imposto de camionagem, nem contribuição industrial.

⁸² Vital, A C.P. e a crise dos Caminhos de Ferro: conferência realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 4 de Maio de 1938, 29, João Faria Lapa, “Um problema económico: o preço do transporte de mercadorias, por caminho de ferro, em face da concorrência automóvel” (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Transportes, Porto, 23 a 26 de Março de 1939), 21, 22, Bravo e Santos, “A coordenação dos transportes em Portugal”, 11, “Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei nº 96, sobre a coordenação de transportes terrestres”, (1945), 416-(28)-416-(29), Tavares, Mata e Silva, “The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)”, 15, 19.

⁸³ ———, “The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)”, 16-18.

⁸⁴ Ibid., 27.

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ Ver capítulo 4. Ver também Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 62, 63, 66, 74, 75.

⁸⁷ Estes eram os objectivos do “Motor Carrier Act”, de 1935 aprovado nos EUA. Ver Walsh e Mulley, “Twentieth Century Public Policy in Motorised Bus Transport: The United States and the United Kingdom Compared”: 34.

⁸⁸ Rosas, *O Estado Novo nos anos trinta: elementos para o estudo da natureza económica e social do Salazarismo (1928-1938)*, 187.

⁸⁹ O I Congresso da União Nacional “centrou-se predominantemente em aspectos e temáticas de natureza técnica (economia, direito administrativo, transportes, etc.). Foi um «congresso de técnicos» que pretendiam concorrer para uma afirmação doutrinária da organização em domínios diversos, como via para a concretização de um projecto político global, específico e com respostas concretas aos problemas do novo regime”. ———, ed., *Portugal e o Estado Novo (1930-1960)*, Nova História de Portugal (Lisboa: Editorial Presença, 1992), 41. Estava organizado em quatro secções (Política geral e vida interna da União Nacional; Administração Pública; Educação Nacional e Acção Social; Documentária) e 21 subsecções.

próximos, a veleidade de querer substituir o caminho-de-ferro, nem o Estado (...) pode dispensar este meio de transporte, não só com referência à economia, como à defesa nacional⁹⁰, recusando assim, ao apontar para o número de veículos existentes, uma realidade que se afirmaria ao longo dessa década.

Para além do I Congresso Nacional de Turismo, realizado em Lisboa em 1936, e que teve uma secção dedicada aos transportes, houve três congressos nos anos trinta dedicados exclusivamente a essa temática. Foram todos realizados no Porto e organizados pelo jornal *Diário de Notícias*, com parcerias com outras entidades, como o ACP⁹¹, e em simultâneo com a organização de salões automóveis⁹²: o I e o II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, em 1935 (27 a 29 de Abril) e 1937 (8 a 10 de Abril)⁹³ e, sucessor destes, o I Congresso Nacional de Transportes, em 1939 (23 a 26 de Março)⁹⁴. Sobretudo nos Congressos de 1937 e de 1939 houve várias comunicações apresentadas sobre a coordenação dos transportes terrestres e votos aprovados nesta temática.

Apesar das diferentes posições, existe um consenso sobre a necessidade da intervenção do Estado na criação de um organismo de coordenação dos transportes terrestres, nomeadamente com a fusão das Direcções-Gerais de Caminhos-de-Ferro e dos Serviços de Viação, pondo fim às condições de competição então existentes, que, apesar de terem alguma regulação, eram vistas como prejudiciais, tanto para as empresas de transporte rodoviário, como ferroviário⁹⁵. O transporte de mercadorias, realizado quer em automóveis pesados de aluguer, quer em automóveis pesados

⁹⁰ Augusto Alves Rodrigues, "Transportes mecânicos em Portugal", in *I Congresso da União Nacional* (Lisboa: Edição da União Nacional, 1934), 42.

⁹¹ "O I Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil": 28, "O 1º Congresso Nacional de Transportes", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1939): 13.

⁹² Estas exposições de automóveis eram organizadas no Porto, no Palácio de Cristal, desde 1914.

⁹³ As fontes relativas ao I Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil são as mais escassas. Ainda assim, encontraram-se quatro comunicações, três das quais apresentadas por membros da direcção do ACP sobre segurança rodoviária, turismo e políticas fiscais e uma quarta apresentada pelo subdiretor da Alfândega de Lisboa. Para além destas comunicações, há também referências a este congresso na imprensa, nomeadamente na revista do ACP. O I Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil teve cerca de 170 delegados, enquanto o Segundo teve cerca de 250. "José de Miranda, secretário do «II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil»", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1937): 19. O I Congresso votou 13 propostas de assuntos relacionados com o automobilismo, secção na qual estiveram representados os principais interesses neste tema: o ACP; os comerciantes de automóveis e as empresas de transporte comercial. Ver "O I Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil". O II Congresso teve três secções relacionadas com o automobilismo, "Turismo e trânsito"; "Indústria e profissionalismo"; e "Legislação, economia e diversos". *Relatórios do II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil*, (Lisboa: Tip. da Empresa Nacional de Publicidade, 1937).

⁹⁴ Os seus trabalhos foram divididos em sete secções: automobilismo, aviação, caminhos-de-ferro, circulação e trânsito, estradas, navegação e portos e turismo. Parece ter tido muitos mais delegados do que os dois congressos que o antecederam: entre inscrições individuais e institucionais, contaram-se cerca de 850. *I Congresso Nacional de Transportes. Programa oficial, teses e relatórios*.

⁹⁵ Exemplos de comunicações em que isso foi defendido, embora com diferenças nas propostas: A. do Sacramento Monteiro e Joaquim Jerónimo, "A indústria dos transportes em automóveis. Do transporte de carga" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937), Carlos Santos, "Elementos de estudo para a coordenação dos transportes em Portugal" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937), 6. Sacramento Monteiro apresentou também uma tese sobre este assunto no I Congresso Nacional de Transportes, em 1939, intitulada "O problema dos transportes em automóveis", tendo sido o relator das sessões relativas ao "automobilismo (2ª parte)"; Lapa, "Um problema económico: o preço do transporte de mercadorias, por caminho de ferro, em face da concorrência automóvel", 49, 50, Bravo e Santos, "A coordenação dos transportes em Portugal", 15, 16, Joaquim Ferreira de Sousa, "Solução do problema de transportes em caminhos de ferro e camionagem" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Transportes, Porto, 23 a 26 de Março de 1939).

particulares, que se viu serem os dominantes, era considerado concorrência desleal aos caminhos-de-ferro e à camionagem enquadrada no regime de carreiras regulares de transporte de mercadorias⁹⁶. Em face desta concorrência entre a própria camionagem, mesmo os industriais do transporte em automóvel reclamavam a tomada de medidas para evitar esta situação⁹⁷. Proposta comum foi também a tomada de medidas para a repartição do tráfego, sobretudo no transporte de mercadorias⁹⁸.

A coordenação dos transportes terrestres foi o tema dominante do I Congresso Nacional de Transportes, em 1939. Não indiferentes a este facto, alguns participantes referiram a mudança de título do congresso como um prenúncio de uma maior preocupação com uma política global dos transportes: "Não mais aviação, automobilismo, navegação ou caminhos-de-ferro: Transportes, simplesmente"⁹⁹. O secretário-geral do congresso, José de Miranda, preconizava:

Harmonizar quanto possível; suavizar, limando e adoçando; transigir dentro dos limites do razoável, sem saltos bruscos; colocar cada um no seu lugar; afastar concorrências não justificadas; servir os interesses gerais de preferência aos particulares; ter em conta o justo equilíbrio que deve existir entre uns e outros; e, sobretudo, procurar manter a compensação devida a serviços prestados e interesses que se criaram à custa de muito trabalho, riscos e até sacrifícios – aí está no que consiste, principalmente, a solução do complexo problema dos transportes¹⁰⁰.

Os relatórios das sessões sobre "caminhos-de-ferro" e "automobilismo (2ª parte)", apesar de apresentarem diferentes conclusões quanto a assuntos específicos da regulação da coordenação, em particular sobre como a lei existente deveria ser revista, apelavam ambos, nas suas conclusões, à criação de um organismo de Estado para coordenar os transportes terrestres, onde todos os interesses estivessem representados, inscrevendo-se, assim na lógica do corporativismo de Estado então em vigor¹⁰¹. João Faria Lapa¹⁰² insistia particularmente na necessidade de o Estado dirigir a coordenação dos transportes rodoviários e ferroviários, usando, abundantemente, na sua comunicação excertos de discursos de António de Oliveira Salazar: "É afinal o Estado que, no dizer de Salazar «tem o direito de promover, harmonizar e fiscalizar todas as actividades nacionais, sem substituir-se-lhes» (...). «... o Estado estenderá o manto da sua unidade, do seu espírito de coordenação e da sua força: deve o Estado ser tão forte que não precise de ser violento»"¹⁰³.

Este debate vinha de encontro à revisão da política de coordenação de transportes terrestres, em especial à revisão do regulamento para transportes automóveis pesados, que estava então em curso. Por Portaria de 1 de Julho de 1935, o ministro Duarte Pacheco nomeou uma nova comissão para estudar o problema do transporte de mercadorias em automóveis pesados de aluguer, com uma

⁹⁶ Lapa, "Um problema económico: o preço do transporte de mercadorias, por caminho de ferro, em face da concorrência automóvel", 18, 28, Bravo e Santos, "A coordenação dos transportes em Portugal", 9, 10.

⁹⁷ Monteiro e Jerónimo, "A indústria dos transportes em automóveis. Do transporte de carga", 6, 7.

⁹⁸ Santos, "Elementos de estudo para a coordenação dos transportes em Portugal", 16.

⁹⁹ Bravo e Santos, "A coordenação dos transportes em Portugal", 3. João Faria Lapa também assinalou esta mudança do nome do congresso como uma "evolução, mais profunda e intencional, das ideias". Lapa, "Um problema económico: o preço do transporte de mercadorias, por caminho de ferro, em face da concorrência automóvel", 7.

¹⁰⁰ *I Congresso Nacional de Transportes. Programa oficial, teses e relatórios*, sem paginação.

¹⁰¹ *Ibid.*

¹⁰² João Faria Lapa foi economista, e para além de ter sido funcionário da CP, foi professor universitário e membro de órgãos estatais ligados aos transportes e uma das vozes mais activas na defesa dos caminhos-de-ferro em Portugal. Ver acima nota 9 do texto introdutório à parte I.

¹⁰³ Lapa, "Um problema económico: o preço do transporte de mercadorias, por caminho de ferro, em face da concorrência automóvel", 37.

composição que se pretendia equitativa dos interesses rodoviários e ferroviários¹⁰⁴. Três meses mais tarde, por Portaria de 17 de Outubro, o estudo era alargado aos transportes de mercadorias em automóveis pesados particulares, reconhecendo-se, assim, os dois elementos que vinham sendo considerados as causas maiores da descoordenação¹⁰⁵. Essa comissão entregaria ao ministro vários trabalhos no ano seguinte¹⁰⁶. No relatório *Transporte de passageiros e mercadorias em automóveis pesados*, a comissão apresentava as linhas gerais para a proposta de nova regulamentação do sector:

- a) Dificultar os transportes em veículos automóveis nas estradas concorrentes do caminho-de-ferro;
- b) Dificultar os transportes por estrada a grandes distâncias, indo-se até à proibição, quase absoluta, quando se trate de transportes de mercadorias a mais de 100 km;
- c) Facilitar os transportes por estrada que dêem continuidade aos serviços ferroviários, e sobretudo quando se estabeleçam contratos de serviço combinado entre os dois meios de transporte;
- d) Facilitar os transportes por estrada a pequenas distâncias e, em especial, em torno dos grandes centros populacionais (Lisboa e Porto);
- e) Dar mais facilidades aos serviços de carreira do que aos serviços em regime de aluguer, ao invés do que estabelece o actual Regulamento;
- f) Proporcionar ao regime particular mais facilidades do que ao regime de aluguer, mas não o deixar com a absoluta liberdade de que disfruta hoje;
- g) Fazer com que todos os automóveis que obtenham licença para circular no País contribuam para o estabelecimento de um bom serviço de polícia de estradas, e para a montagem e manutenção das apropriadas instalações que a fiscalização do trânsito nas estradas exige;
- h) Adopção de processos que tornem prática uma eficaz fiscalização do cumprimento dos Regulamentos sobre trânsito nas estradas;
- i) Adopção de um imposto que compense o Estado do prejuízo que lhe advém pelo facto de certos veículos automóveis serem munidos de motores que, em lugar de consumirem gasolina, empregam outro carburante¹⁰⁷.

Este relatório colocava a ênfase nas diferentes condições de exploração dos dois meios de transporte: "Os dois meios de transporte – caminho-de-ferro e camionagem – como é sabido, trabalham em condições bastante diferentes. Aquele constrói as linhas por onde circula, conserva-as e renova-as; o automóvel desloca-se sobre estradas construídas pelo Estado e por este reparadas e conservadas"¹⁰⁸. Argumentando nesta linha e baseando-se numa informação dada pelo vice-presidente da JAE, engenheiro António Taveira de Carvalho, apresentava um cálculo, a partir dos custos de conservação (pequena e grande reparação) e construção de estradas, que pretendia demonstrar que, ao contrário do que era defendido¹⁰⁹, os impostos sobre os veículos automóveis não

¹⁰⁴ Esta segunda comissão era constituída pelos engenheiros: José António Miranda Coutinho, director da DGSV, como presidente; Pedro Amor Monteiro de Barros, delegado do Governo nos Caminhos-de-Ferro do Estado; António de Almeida Vasconcelos Correia, como representante das empresas ferroviárias; António Cruz de Sampaio, delegado do Governo junto do GITA; Geraldo Braamcamp de Mancelos, presidente do conselho geral do GITA; José Mendes Leal, vogal do CSV; e Mário Dias Trigo, representante da Direcção Geral dos Caminhos-de-Ferro, como secretário. "Portaria [estudo do transporte de mercadorias em automóveis pesados, em regime de aluguer]", *Diário do Governo* nº 154, IIª Série, de 5/7/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁰⁵ "Portaria [estudo do transporte de mercadorias em automóveis pesados particulares]", *Diário do Governo* nº 246, IIª Série, de 21/10/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Santos, "Elementos de estudo para a coordenação dos transportes em Portugal", 11.

¹⁰⁶ Bravo e Santos, "A coordenação dos transportes em Portugal", 6.

¹⁰⁷ Relatório "Transporte de passageiros e mercadorias em automóveis pesados", dirigido ao ministro das Obras Públicas e Comunicações, elaborado pela comissão nomeada por Portaria de 1/7/1935, pp. 7, 8. Consultado em "Estudo e regulamentação da camionagem", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-1B cx. 478, pt. 1, 1936/7.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 5.

¹⁰⁹ O relatório citava a seguinte comunicação de um dirigente do ACP e vogal do CSV, que apresentava as receitas e despesas do Estado com o automobilismo: Vaz, "O automóvel na economia nacional", 6, 7. Outro autor, mais tarde, também apresentou números em como os impostos cobrados aos automóveis cobriam

chegavam para cobrir as despesas de manutenção e construção de estradas, propondo, não só a alteração da regulação dos transportes em automóveis pesados, como também um projecto de um novo decreto sobre a fixação e cobrança de impostos. Esta argumentação não seria, contudo, acolhida no Parecer da Câmara Corporativa de 1945, que defendia que não havia razão para que uma receita fiscal tivesse uma afectação particular determinada, devendo, antes, ir para o Orçamento Geral do Estado¹¹⁰.

O engenheiro Carlos Santos, que havia feito parte, como delegado do ACP na JAE, da comissão nomeada em 1932 para escrever o primeiro regulamento de transportes em automóveis¹¹¹ e, que, em 1937, estava de saída da presidência da direcção do ACP e a exercer funções de engenheiro chefe dos serviços de camionagem da CP, apresentou uma comunicação no II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil sobre o assunto¹¹². Carlos Santos, que acumulava conhecimento de ambos os sectores, foi um dos interlocutores do presidente do Conselho para a discussão da política de coordenação dos transportes terrestres, tendo defendido a associação dos caminhos-de-ferro à camionagem e entregue elementos sobre o debate da coordenação dos transportes terrestres noutros países (a sua comunicação de 1937, cópias da legislação mais recente sobre o assunto em França, documento comparativo elaborado na reunião em Berlim, em Abril de 1938, da União Internacional dos Caminhos-de-Ferro)¹¹³. António de Oliveira Salazar comentou, amplamente, em carta dirigida ao ministro das Obras Públicas e Comunicações, em Setembro de 1937, as propostas da comissão nomeada em 1935 relativas à regulamentação dos automóveis pesados e do novo projecto de impostos para os veículos automóveis (comentários do presidente do Conselho em itálico):

- a) a proibição quase absoluta de transportar mercadorias, em regime de aluguer ou particular, a distâncias superiores a 100 km. «*É duvidoso que uma grande parte destes transportes sejam prejudiciais aos caminhos-de-ferro; em qualquer caso, a medida seria altamente nociva dos interesses gerais da população e teria violenta repercussão na vida do País*».
- b) A tributação dos transportes, em regime de aluguer e particular, variável com a distância do domicílio a que o veículo pode ir, agravando-se com o aumento desta distância. «*Difícilmente se pode apreender a justiça deste princípio mas concluem-se facilmente os embaraços e transtornos multiplicados ao infinito, a que daria lugar a sua execução*».
- c) A proibição de qualquer veículo poder circular na estrada sem obter a necessária licença. «*Parece disposição demasiado genérica. Há tantos casos que podem ser exceptuados sem inconveniente para a boa coordenação dos transportes por caminho-de-ferro com os transportes automóveis...(...)*».
- d) A aplicação de um imposto de concorrência aos transportes de mercadorias, em regime de aluguer ou particular, para que a tributação seja também função da classificação das estradas a percorrer. «*Basta a*

largamente os custos de conservação de estradas: António Amaro de Matos, *A coordenação dos transportes terrestres de mercadorias*, (Lisboa: Centro de Estudos da Corporação dos Transportes e Turismo, 1962), 11.

¹¹⁰ "Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei nº 96, sobre a coordenação de transportes terrestres", (1945), 416-(33).

¹¹¹ Santos, "Elementos de estudo para a coordenação dos transportes em Portugal", 7.

¹¹² Ibid. Para a análise comparativa do debate da coordenação noutros países Carlos Santos baseou-se, entre outras fontes, no trabalho de Paul Wohl e A. Albitreccia, resultante de um inquérito lançado pela Câmara de Comércio Internacional (ICC) e intitulado "La route et le rail dans 40 pays", que, no entanto, não se referia a Portugal. Este trabalho foi usado por outros autores portugueses para fazerem essa comparação. Ver, por exemplo, Sousa, "Política económica internacional de transportes. A questão da estrada e do caminho de ferro através do espaço": 170-177.

¹¹³ "Estudo da coordenação dos transportes automóveis e ferroviários", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-2A cx. 467, pt. 18, 1938, "Estudo da coordenação dos transportes automóveis ferroviários", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-2A cx. 467, pt. 15, 1937/8. Já em 1933, após a aprovação do primeiro regulamento sobre a camionagem, Carlos Santos, em carta enviada a 30 de Outubro de 1933, que referia uma conversa tida na véspera com o presidente do Conselho, apresentava-lhe a sua opinião sobre a cobrança do imposto de camionagem e respectiva fiscalização. "Regulamentação da camionagem. Fiscalização da camionagem", (1933).

circunstância do imposto de concorrência proposto dever ser cobrado por viagem, para se ter relutância na sua aceitação. Por evidentes razões, não parece que se possam transportar para o campo de acção da camionagem tão vasto e tão diverso do campo ferroviário, os processos burocráticos usados no caminho-de-ferro (...)».

e) O estabelecimento da variabilidade do imposto de camionagem com a extensão da rede de estradas que o veículo pode percorrer, nos transportes de mercadorias em regime de aluguer ou particular. «*Não é uma medida prática nem justa*».

f) A aplicação dum imposto de compensação à camionagem que use motores a óleos pesados, com o objectivo de igualar os correspondentes encargos de exploração aos dos motores a gasolina. «*(...) [não é de aceitar a aplicação de] um critério que entravaria todo o progresso em matéria de tão grande interesse, sob múltiplos aspectos*».

g) a variação do imposto de camionagem com a qualidade da empresa exploradora, para um mesmo tipo de carreira, podendo o imposto ir do simples ao dobro, conforme a entidade exploradora for ou não uma empresa ferroviária. «*É uma distinção sem fundamento...*» [Também defendia que não se deveria distinguir na cobrança do imposto se as empresas de camionagem pertencem a companhias de caminhos de ferro ou não].

h) O estabelecimento dum regime de imposto de camionagem para as carreiras concorrentes renovadas diferente de todas as outras carreiras concorrentes. «*Merece a mesma crítica da anterior disposição*».

i) A redução excessiva do imposto de camionagem prevista para as carreiras em serviço combinado com o caminho-de-ferro. «*A legislação actual já estabelece para estas carreiras um regime mais favorável; pode, talvez, melhorar-se ainda essa situação...*»¹¹⁴.

Aparentemente, o presidente do Conselho não era favorável a algumas medidas que a comissão propusera e que os defensores dos caminhos-de-ferro apoiavam, tendo, no entanto, algumas delas, como o imposto de compensação, vindo a ser implementadas quando foi promulgada a nova política de coordenação dos transportes terrestres, em 1945. A posição de Salazar pode ser lida como um compromisso do Estado Novo (que já viria da Ditadura Militar) para captar o apoio, directo ou indirecto, do sector rodoviário. Jorge Borges de Macedo estabelece o surto tecnológico provocado pelos transportes motorizados rodoviários nos anos vinte como uma das causas para a mudança no equilíbrio de poderes, especialmente em favor das classes médias rurais, que terão sido um importante apoio para a mudança de regime operada com a Ditadura Militar a partir de 1926¹¹⁵. António Lopes Vieira, que interpreta todo o quadro legislativo relativo aos transportes terrestres dos anos trinta como equívoco, porque “por um lado, [tenta] a harmonia entre caminho-de-ferro e camionagem, mas por outro [beneficia] (...) a segunda e [contradiz] (...) os próprios princípios do regime”, justifica-o com a tentativa do Estado Novo manter uma “imagem contemporizadora, algo salomónica”¹¹⁶, mas também com a procura por parte do regime do apoio desse sector emergente:

(...) a ditadura militar e o *Estado Novo* de Salazar concertaram uma *imagem legal* tendente a captar simpatias de capitalistas e industriais, proporcionando-lhes novas oportunidades num sector até ai deficientemente organizado e explorado. Não admira, então, que a brigada motorizada da Legião Portuguesa (uma organização de tendências fascistas inspirada na Itália de Mussolini e criada em 1936 para auxiliar os Nacionalistas na Guerra Civil de Espanha) contasse nas suas fileiras os mais importantes negociantes de automóveis do País¹¹⁷.

A crítica ao poder dos comerciantes de automóveis já tinha sido feita por um administrador da CP e pessoa próxima do presidente do Conselho nestes termos: “... toda esta superabundância, toda esta *loucura* se traduz, na realidade, em ruína própria e enriquecimento alheio, o que, se pode ser do

¹¹⁴ Entre as aspas angulares duplas estão alguns dos comentários do presidente do Conselho. Ver Exposição datada de 23 de Setembro de 1937, do presidente do Conselho ao ministro das Obras Públicas e Comunicações (Resposta ao ofício do MOPC 67/M). Consultada em “Estudo e regulamentação da camionagem”, (1936/7).

¹¹⁵ Macedo, “A problemática tecnológica no processo da continuidade República-Ditadura Militar-Estado Novo”: especialmente 434, 440, 443, 449.

¹¹⁶ Vieira, “Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940”: 91 (ambas as citações).

¹¹⁷ Ibid., 62 (itálicos no original).

agrado dos importadores de automóveis e seus grêmios, não o pode ser por igual da Nação...”¹¹⁸. No entanto, esses mesmos importadores de automóveis, que, antes de darem origem a grêmios voluntários, estavam organizados em associações pré-corporativas, como a Câmara Sindical dos Agentes e Importadores de Automóveis do Porto e Câmara Sindical dos Comerciantes de Automóveis e Indústrias Anexas de Lisboa, também apresentavam as suas reclamações ao presidente do Conselho sobre aquilo que consideravam ser uma protecção à ferrovia, usando o argumento de que os custos do atraso técnico e administrativo da ferrovia estavam ser suportados pelo Estado, enquanto o progresso da rodovia era fundamental para a economia do país¹¹⁹. A coordenação dos transportes terrestres era vista não apenas como um assunto técnico, mas também eminentemente político¹²⁰, havendo necessidade de encontrar soluções de compromisso porque os diferentes interesses, apesar de por vezes serem antagónicos, estavam representados no seio do próprio regime¹²¹. Em exposição ao ministro das Obras Públicas e Comunicações de Setembro de 1937, Salazar sugere que o trabalho da comissão de 1935 seja reanalisado por uma nova comissão, adiando a resolução da política de coordenação dos transportes terrestres:

Querendo, como parece razoável, atender-se às diversas circunstâncias verificadas no seio da Comissão de que proveio, e, principalmente, à declaração de voto feita pelo mais qualificado representante do Estado dentro dela e seu presidente, o Director Geral dos Serviços de Viação, conviria talvez agora fazer rever o problema por pessoas competentes na matéria e completamente alheias aos interesses em jogo – de um lado os caminhos-de-ferro e do outro as empresas de camionagem. Esta nova comissão poderia ser encarregada de, com base no projecto que estou apreciando, noutros estudos que porventura estejam feitos, e, nomeadamente, nas directrizes que lhe forem fixadas pelo Governo, apresentar uma proposta de resolução definitiva deste problema¹²².

A comissão, nomeada pouco mais de um mês depois¹²³, teve a oposição das Câmaras Sindicais dos Importadores e Comerciantes de Automóveis, em particular por o seu presidente, o

¹¹⁸ Vital, *A C.P. e a crise dos Caminhos de Ferro: conferencia realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 4 de Maio de 1938*, 25 (itálico no original).

¹¹⁹ Câmara Sindical dos Agentes e Importadores de Automóveis do Porto e Câmara Sindical dos Comerciantes de Automóveis e Indústrias Anexas de Lisboa, *Coordenação da legislação aplicável a transportes automóveis e ferroviários. Exposição apresentada a Sua Excelência o senhor Presidente do Conselho*, (Porto: 1938).

¹²⁰ O engenheiro António Vicente Ferreira, que tinha experiência como técnico e como político, afirmava que a coordenação consistia na “aplicação oportuna de certos princípios de ordem social” e que esses princípios já não pertenciam “à Técnica, mas à Política”. Ferreira, “Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo: conferencia realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934”, 19. Sobre este engenheiro ver acima nota 27 do texto introdutório à parte I.

¹²¹ Ver, por exemplo, os debates na Assembleia Nacional sobre a proposta de lei sobre coordenação dos transportes terrestres que decorreram em Junho de 1945 ou as declarações de voto do Parecer da Câmara Corporativa sobre este assunto. “Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei nº 96, sobre a coordenação de transportes terrestres”, (1945), 416-(35)-416-(38).

¹²² Exposição datada de 23 de Setembro de 1937, do presidente do Conselho ao ministro das Obras Públicas e Comunicações (Reposta ao ofício do MOPC 67/M). Consultada em “Estudo e regulamentação da camionagem”, (1936/7).

¹²³ Esta terceira comissão era composta por: o engenheiro inspector superior António dos Santos Viegas, delegado do Conselho Superior de Obras Públicas, como presidente; major de cavalaria Manuel Francisco Marques Valente, delegado do Estado Maior do Exército; Dr. José de Ataíde, secretário da Repartição de Jogos e Turismo, delegado do CNT; José Maria Álvares, presidente da Associação Industrial de Lisboa, delegado das Associações Industriais de Lisboa e Porto; Alfredo Augusto Ferreira, presidente da comissão de transportes da Associação Comercial de Lisboa, delegado das Associações Comerciais de Lisboa e Porto; engenheiro agrónomo Dr. Rui de Andrade, delegado da Associação Central da Agricultura Portuguesa; engenheiro Flávio Augusto Marinho Pais, delegado do Conselho Superior de Caminhos-de-Ferro; engenheiro Augusto Rebelo de Andrade, delegado do CSV; Fernando Augusto Cardoso, chefe da 1ª Repartição da Direcção Geral das Contribuições e Impostos, delegado do Ministério das Finanças; engenheiro Mário Leal, da DGSV, como secretário, sem voto. “Portaria [estudo da legislação aplicável aos serviços de camionagem]”, *Diário do Governo* nº 257, IIª Série, de 3/11/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

engenheiro António dos Santos Viegas, ter uma carreira ligada ao sector ferroviário¹²⁴. Em 1938, foi publicado um diploma que aprovava algumas medidas que ficariam em vigor até à publicação da revisão e que, embora parciais, já se enquadravam numa nova visão da coordenação terrestre: previa-se a concentração dos concessionários rodoviários e proibía-se a autorização de novas concessões ou a sua renovação salvo quando se reconhecesse não dificultar a “resolução do problema da coordenação dos transportes por estrada e caminho-de-ferro”¹²⁵. Em particular, não seriam renovadas as carreiras concorrentes de mercadorias. A concentração das empresas rodoviárias foi uma realidade ao longo da década de trinta, sobretudo nas empresas que exploravam as carreiras regulares de transporte de passageiros: a redução do número de empresas foi acompanhada pelo aumento no número de carreiras e de veículos, bem como no aumento do produto do número de passageiros transportados e dos quilómetros percorridos e na taxa de ocupação das carreiras¹²⁶.

No entanto, só em 1945, com a proximidade do fim da II Guerra Mundial, e a expectativa do regresso à normalidade nos transportes rodoviários¹²⁷, foi apresentada à Assembleia Nacional a “proposta de lei sobre a coordenação dos transportes terrestres”, pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações, Augusto Cancela de Abreu. A proposta foi amplamente debatida na Câmara Corporativa e na Assembleia Nacional¹²⁸, tendo sido alterada e publicada como Lei nº 2008 em Setembro desse ano¹²⁹. Esta lei mantinha alguns dos princípios relativamente ao sector rodoviário definidos nos anos trinta, como o escalonamento do sistema de tributação depender do grau de concorrência à ferrovia, previa a aprovação pelo governo de contratos de repartição de tráfego entre empresas rodoviárias e ferroviárias, previa a modernização e a concentração ferroviária, reforçava a concentração rodoviária e definia que só poderiam ser concedidas carreiras aos empresários já

¹²⁴ Câmara Sindical dos Agentes e Importadores de Automóveis do Porto e Câmara Sindical dos Comerciantes de Automóveis e Indústrias Anexas de Lisboa, *Coordenação da legislação aplicável a transportes automóveis e ferroviários. Exposição apresentada a Sua Excelência o senhor Presidente do Conselho*, (sem página).

António dos Santos Viegas (1870-1949) licenciou-se em Filosofia, em Matemática (ambas na Universidade de Coimbra) e em Engenharia Civil (pela Escola do Exército). Para além da carreira de oficial do exército, foi professor, banqueiro, trabalhou no Ministério das Obras Públicas como inspector superior e foi ainda ministro das Finanças na I República e procurador à Câmara Corporativa no Estado Novo. No sector ferroviário, foi de 1900 a 1904 secretário da Comissão Militar dos Caminhos-de-Ferro e de 1914 a 1919 trabalhou para a CP, chegando a ocupar o lugar de subdiretor. Entre outros, subscreveu, como procurador da secção de obras públicas, o parecer da Câmara Corporativa relativo ao estatuto jurídico dos caminhos-de-ferro. José Manuel Tavares Castilho, "António dos Santos Viegas", in *Os Procuradores da Câmara Corporativa (1935-1974)* (Lisboa: Assembleia da República, 2010).

¹²⁵ "Decreto-lei nº 28863", *Diário do Governo* nº 166, Iª Série, de 20/7/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1110.

¹²⁶ Tavares, Mata e Silva, "The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)", 8-14, Vieira, "Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940": 84, 85.

¹²⁷ Os transportes rodoviários estiveram extremamente limitados durante a II Guerra Mundial devido, sobretudo às limitações da importação de gasolina e de pneus. Ver sobre este assunto o capítulo 4.

¹²⁸ Ver Pedro Manuel Mendes Castelo, "Políticas e coordenação de transportes terrestres no pós II Guerra Mundial em Portugal, 1945-1953" (Tese de mestrado, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2008), 42-68, José Aranha Antunes e Gilberto Gomes, "Do monopólio ao mercado condicionado: O conflito estrada e caminho de ferro nos fundos documentais do IMTT" (comunicação apresentada em Cuartas Jornadas Archivo y Memoria. La memoria de los conflictos: legados documentales para la Historia, Madrid, 19-20 febrero), 4-7.

¹²⁹ "Lei nº 2008", *Diário do Governo* nº 200, Iª Série, de 7/9/1945, Presidência da República.

instalados no sector¹³⁰. Desta forma, terminava com um modelo de exploração rodoviária mais liberal e aproximava-o do condicionamento industrial, visível pela forma como passou a tratar o transporte de mercadorias em automóveis pesados de aluguer¹³¹. Os princípios definidos por esta lei, muitos deles já presentes no Parecer da Classe de Viação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, de 1933¹³², foram sendo gradualmente regulamentados por legislação posterior, como o *Regulamento de Transportes em Automóveis* (RTA) ou o novo sistema tributário para este sector, que criou o Fundo Especial de Camionagem¹³³, ambos publicados em 1948, ou o estabelecimento das bases para o contrato de concessão única das linhas férreas com a CP, em 1951, materializando assim a concentração ferroviária prevista em 1945¹³⁴.

Os órgãos de coordenação dos transportes terrestres, consensuais tanto para a rodovia, como para a ferrovia estavam previstos na “proposta de lei sobre a coordenação dos transportes terrestres” apresentada pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações, Augusto Cancela de Abreu, à Assembleia Nacional, em Fevereiro de 1945, da seguinte forma: seriam criados a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, para a unificação da fiscalização dos transportes por via-férrea e por estrada, e o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, para coordenar estes dois meios de transporte¹³⁵. Ambos substituiriam e extinguiriam as Direcções-Gerais e os Conselhos Superiores dos Serviços de Viação e dos Caminhos-de-Ferro. Na versão da redacção da lei aprovada pela Assembleia Nacional, contudo, as bases que previam a criação destes órgãos foram retiradas, pela divergência de opiniões relativamente ao que a fusão destes órgãos implicava, tendo-se votado a moção que defendia que “... por se tratar de uma reorganização de serviços, é ao Governo, que está em contacto permanente com eles, que cabe fazê-la”¹³⁶. O relator do parecer da Câmara Corporativa

¹³⁰ Ver Bases I (concentração rodoviária), IV (concentração rodoviária e restrição das concessões a empresas novas), VI (contratos de repartição de tráfego), Base XII (linhas gerais para um sistema tributário para a rodovia). *Ibid.*, 729, 730.

¹³¹ Tavares, Mata e Silva, “The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)”, 25, 26.

¹³² Este Parecer, contudo, não foi citado na proposta de lei, que incluía várias das suas medidas: criação do CSTT e da DGTT; harmonização dos sistemas tarifários; obrigatoriedade de transporte de todas as mercadorias pela rodovia e ferrovia (com algumas excepções); revisão do plano ferroviário e modernização, nomeadamente a electrificação, dessa rede; a unificação das redes ferroviárias (próximo da proposta de concentração ferroviária); a concentração das empresas rodoviárias (mas no Parecer da Associação dos Engenheiros Civis as empresas que se tornassem dominantes deveriam ter o domínio do Estado). Fora da proposta de lei ficaram medidas relativamente a outros meios de transporte, como a pequena cabotagem e o tráfego fluvial, medidas técnicas de standardização de “gabarits” do material circulante ferroviário e rodoviário para transporte de mercadorias (relacionado com a adopção de “containers” para o transbordo entre ferrovia e rodovia), entre outras. Classe de Viação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, “Parecer da classe de viação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses sobre o problema da coordenação dos meios de transporte”.

¹³³ “Decreto-lei nº 37191”, *Diário da República* nº 274, 1ª Série, de 24/11/1948, Ministério das Comunicações.

¹³⁴ A excepção à concessão única foi a linha do Cais do Sodré a Cascais, cuja exploração estava arrendada à Sociedade Estoril desde 1918, por um prazo de cinquenta anos. “Decreto-lei nº 38246”, *Diário da República* nº 90, 1ª Série, de 9/5/1951, Ministério das Comunicações. Sobre o processo que levou à concessão única ver Gomes, “Um século de caminhos-de-ferro em Portugal: persistências e rupturas”, 23-25.

¹³⁵ Ver Bases IX e X da “Proposta de lei sobre a coordenação dos transportes terrestres”, “III Legislatura, Sessão nº 135 da Assembleia Nacional, em 9 de Fevereiro”, *Diário das Sessões* nº 138, de 10/2/1945, 321, 322.

¹³⁶ Na discussão da proposta de lei na especialidade foram várias as posições apresentadas sendo a proposta de eliminação das bases consensual. Ver “III Legislatura, Sessão nº 173 da Assembleia Nacional, em 15 de Junho (sessão extraordinária)”, *Diário das Sessões* nº 176, de 16/6/1945, 635-640, citação retirada da p. 640. Numa sessão anterior, a primeira da discussão na generalidade, João Antunes Guimarães iniciava a argumentação: era contra a criação da DGTT com a fusão das outras duas Direcções-Gerais porque defendia a continuação da existência da DGSV, por causa dos serviços que prestava, propondo apenas a sua remodelação. Era, no entanto, a favor da criação do CSTT, chamando a atenção para a necessidade de se manter nesse novo Conselho um representante do ACP. Ver “III Legislatura, Sessão nº 164 da Assembleia Nacional, em 4 de Junho

Rui Enes Ulrich¹³⁷, que nas suas aulas de Economia Política na Faculdade de Direito de Lisboa, tratou detalhadamente o tema dos transportes¹³⁸, lamentou o facto de as alterações à proposta de lei feitas na Assembleia Nacional terem reduzido o âmbito de aplicação da proposta inicial, indicando que a lei aprovada apenas sugeria a celebração de acordos (voluntários) para a repartição de tráfego entre a rodovia e a ferrovia¹³⁹. Ulrich continuava a defender a criação de uma Direcção Geral e de um Conselho Superior de Transportes, devendo este último promover acordos regionais entre caminhos-de-ferro e empresas rodoviárias¹⁴⁰.

Os dois órgãos de coordenação viriam a ser, efectivamente, criados: em 1945, o Conselho Superior de Transportes Terrestres (CSTT), que acumulou as funções do CSV e do Conselho Superior dos Caminhos-de-Ferro, então dissolvidos¹⁴¹, e, em 1951, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres (DGTT), por extinção da DGSV e da Direcção-Geral dos Caminhos-de-Ferro¹⁴². Foi nomeado para Director da DGTT o engenheiro José António Miranda Coutinho, único director da DGSV durante a sua existência (1933-1951) e que ocupou vários outros cargos em órgãos públicos ligados aos serviços de viação e de transportes¹⁴³. Com este diploma foi também criado o Fundo Especial de Transportes Terrestres (FETT), que extinguiu os Fundos Especiais de Caminho-de-Ferro e de Camionagem, e para onde reverteriam parte dos impostos ferroviário, de camionagem e de compensação¹⁴⁴. O Fundo Especial de Camionagem, apesar de criado em 1948, não terá entrado em funcionamento porque apenas no ano em que foi extinto para dar lugar ao FETT, em 1951, teve verbas inscritas no Orçamento Geral do Estado¹⁴⁵. O FETT seria usado, entre outras coisas, para a construção de estações centrais de camionagem ou abrigos¹⁴⁶, para subsidiar a construção e reparações de grande vulto de estradas de acesso às estações ferroviárias (até 10 km de distância

(sessão extraordinária)", *Diário das Sessões* n.º 167, de 5/6/1945, 527, 529. O parecer da Câmara Corporativa era, no entanto, favorável à criação dos dois órgãos, deixando apenas ao governo a decisão sobre a melhor forma de o fazer. "Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei n.º 96, sobre a coordenação de transportes terrestres", (1945), 416-(29)-416-(30).

¹³⁷ Rui Enes Ulrich (Lisboa, 1883- Lisboa, 1966) formou-se e doutorou-se em Direito na Universidade de Coimbra, era monárquico, tendo ocupado numerosos cargos, entre os quais director da Faculdade de Direito de Lisboa, embaixador em Londres e administrador e presidente do conselho de administração da CP. Fez também parte de várias sociedades científicas. Como procurador à Câmara Corporativa relatou pareceres importantes como, na I Legislatura (1935-38), os relativos ao condicionamento industrial, às tarifas ferroviárias, e ao estatuto jurídico dos caminhos-de-ferro. António de Araújo, "Rui Enes Ulrich", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005), Castilho, "Rui Enes Ulrich".

¹³⁸ Ulrich, *Economia política: os transportes*.

¹³⁹ *Ibid.*, 266.

¹⁴⁰ *Ibid.*, 274, 275.

¹⁴¹ "Decreto-lei n.º 35196", (1945).

¹⁴² "Decreto-lei n.º 38247", (1951).

¹⁴³ Por exemplo, foi também presidente do CSV e membro do CNT, como representante do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, e da JAE, como representante do CSTT. "Direcção Geral dos Transportes Terrestres. Engenheiro José Miranda Coutinho", *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1528 (1951). Presidiu, ainda, a segunda comissão que estudou a coordenação dos transportes terrestres, nomeada em 1935.

¹⁴⁴ O imposto de compensação foi criado pela lei da coordenação dos transportes terrestres e visava os transportes automóveis que utilizassem combustível estrangeiro e que, por qualquer razão, estivessem isentos do pagamento do imposto de gasolina. Aplicava-se, por exemplo, a quem utilizasse o gasóleo.

¹⁴⁵ Gilberto Gomes e Miguel Lobato, "O Fundo Especial de Transportes Terrestres: 1951-1986" (comunicação apresentada em 31.º Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social, Coimbra, 18 e 19 de Novembro de 2011), 2. Ver este artigo para a evolução do FETT, nomeadamente a forma como cumpriu o seu papel de financiador da política de coordenação dos transportes terrestres.

¹⁴⁶ A sua construção estava prevista no RTA de 1948 nos pontos extremos das carreiras interurbanas e nos pontos intermédios que fossem designados pela DGSV. Ver artigo 135.º do "Decreto-lei n.º 37272", (1948), 1814.

destas) e para a construção de variantes de estradas para suprimir passagens de nível¹⁴⁷. De lembrar que este financiamento era, sobretudo, um investimento à exploração e, por isso, um financiamento indirecto às estradas, que ficava alocado no Ministério das Comunicações, então separado do Ministério das Obras Públicas, que tutelava a JAE.

O novo RTA de 1948, preparado e discutido no CSTT¹⁴⁸, reforçava a necessidade de concentração das indústrias de transporte em automóveis, beneficiando assim as “empresas sólidas” e não “uma poeira de pequenas iniciativas, egoístas e deficientes”¹⁴⁹. Quanto às carreiras regulares manteve praticamente a classificação existente (independentes, afluentes, complementares e concorrentes) acrescentando, no entanto, uma outra classificação relativa às localidades que as carreiras serviam: carreiras urbanas ou interurbanas¹⁵⁰. As carreiras regulares poderiam tomar e largar passageiros e mercadorias em todas as localidades, excepto nas áreas em que vigorasse, aquando da publicação do regulamento dos transportes em automóveis pesados em 1934, um exclusivo dos transportes colectivos, nos quais estivesse abrangido o automóvel¹⁵¹, como aconteceu em Lisboa e no Porto, com as exclusividades das respectivas Companhias Carris de Ferro de Lisboa e do Porto¹⁵². Nas carreiras interurbanas de passageiros, estes poderiam transportar gratuitamente até 20 kg de bagagem, limite a partir do qual seria considerada mercadoria¹⁵³. A lógica da aplicação do imposto de camionagem mantinha-se: seria tanto maior quanto maior fosse a concorrência com os caminhos-de-ferro¹⁵⁴. Este regulamento levou o condicionamento industrial ao sector comercial da exploração rodoviária em transportes pesados, ao regular, por exemplo, o transporte de aluguer, o que era considerado de difícil resolução. A decisão de que deveria exercer-se dentro de contingentes

¹⁴⁷ Ver artigo 23º do "Decreto-lei nº 38247", (1951), 330, 331. A redacção do artigo relativo às obras para a supressão de passagens de nível foi aclarado em diploma posterior. "Decreto-lei nº 45096", *Diário do Governo* nº 152, 1ª Série, de 29/6/1963, Ministério das Comunicações.

¹⁴⁸ Ver Castelo, "Políticas e coordenação de transportes terrestres no pós II Guerra Mundial em Portugal, 1945-1953", 75-79.

¹⁴⁹ "Decreto-lei nº 37272", (1948), 1802.

¹⁵⁰ *Ibid.*, 1810.

¹⁵¹ Ver artigo 139º do *ibid.*, 1814.

¹⁵² O monopólio destas companhias, que operavam eléctricos, levou ao atraso da introdução de autocarros urbanos em Lisboa e no Porto, em comparação com outras capitais europeias e gerou também alguma polémica. No Porto, os autocarros foram introduzidos nas periferias a partir dos anos vinte e na cidade apenas em 1948, dois anos após o resgate, pela Câmara Municipal do Porto, da concessão à Companhia Carris dessa cidade, e a criação do Serviço de Transportes Colectivos do Porto. Elsa Pacheco, "Os transportes colectivos rodoviários no Grande Porto", *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, 8 (1992): 23. Em Lisboa, apesar da Companhia Carris ter tido alguns autocarros em funcionamento nos anos dez, só com a Exposição do Mundo Português em 1940 voltariam a circular e a primeira carreira seria inaugurada em 1944. Francisco Santana e António Pedro Vicente, "A Companhia Carris de Ferro de Lisboa. Do Eléctrico ao Autocarro", in *História da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Portugal*, ed. Francisco Santana, António Pedro Vicente e António Ventura (Lisboa: Companhia Carris de Ferro de Lisboa e Academia Portuguesa da História, 2006).

¹⁵³ Para além das malas e outras embalagens desse género eram ainda considerados bagagens: cadeiras portáteis para repouso; carrinhos para crianças; malas de amostras de mercadorias; instrumentos de música portáteis; instrumentos de agrimensura ou topografia, até 4 metros de comprimento; ferramentas de artífices; velocípedes com ou sem motor. Esta ampla definição de bagagem dá-nos uma indicação do tipo de passageiros esperados, como os turistas ou alguns técnicos ou artistas. "Decreto-lei nº 37272", (1948), 1816, 1817.

¹⁵⁴ As carreiras regulares urbanas estavam isentas do imposto de camionagem, embora pagando imposto de selo sobre cada bilhete vendido. As carreiras regulares interurbanas, se fossem independentes, afluentes ou complementares pagavam metade do imposto de camionagem, enquanto as concorrentes pagariam o imposto por inteiro. *Ibid.*, 1814.

previamente fixados baseou-se na lei de condicionamento industrial, em vigor para outros sectores¹⁵⁵. Os transportes de aluguer só o poderiam efectuar num raio de 30 km, com as seguintes excepções: em regiões com deficiência de transportes o raio poderia ser elevado “até um valor igual à distância da sede de exploração à estação ou apeadeiro de caminho-de-ferro mais próximos”, mediante autorização do Ministério das Comunicações; transporte de excursionistas; transporte de mercadorias ou de viajantes para feiras ou mercados¹⁵⁶.

O RTA deixou, no entanto, o transporte particular de mercadorias praticamente sem regulação, o que veio a ser feito mais tarde por se reconhecer a sua responsabilidade na descoordenação dos transportes terrestres no segmento de mercadorias. Segundo o RTA eram “transportes particulares os transportes realizados em veículos da propriedade de entidade singular ou colectiva, da sua exclusiva conta e sem direito a qualquer remuneração directa ou indirecta”¹⁵⁷. Eram ainda considerados transportes particulares os transportes gratuitos de mercadorias por um agricultor por conta de um terceiro em caso de urgência ou, no caso de serem bens facilmente deterioráveis, se durante a época de sementeira ou de colheita; transportes previamente autorizados pela DGSV de alunos entre o seu domicílio e a sua escola, de doentes entre o seu domicílio e o hospital, de empregados entre o seu domicílio e o seu trabalho, de viajantes entre a estação e o hotel, ou de passageiros entre o aeroporto e as sedes das empresas transportadoras; e, finalmente, também os transportes de mercadorias pelos grémios da lavoura para a montagem de instalações ou serviços para os seus agremiados.

As opiniões divergiam quanto à legitimidade do transporte particular de mercadorias se efectuar sem nenhuma regulamentação específica, sendo considerado por uns como o causador maior da descoordenação dos transportes¹⁵⁸, e, por outros, como um motor fundamental para o desenvolvimento da economia¹⁵⁹. Rui Enes Ulrich considerava que estes transportes se exerciam “como consequência do direito que todo o homem tem de se servir das estradas públicas, mas no interesse da polícia das mesmas estradas podem estar sujeitos à concessão de uma licença”¹⁶⁰. O número de veículos ligeiros e pesados de mercadorias particulares quase duplicou, enquanto o dos veículos de aluguer se manteve estável e o dos veículos adstritos às carreiras diminuíram para cerca de metade, pelo que se considerou que “o acréscimo de tráfego resultante do aumento da produção

¹⁵⁵ Ibid., 1803. Sobre o condicionamento industrial, criado ainda durante a Ditadura Militar, e que viria a vigorar de forma mais alargada durante todo o Estado Novo, ver José Maria Brandão de Brito, *A industrialização portuguesa no pós-guerra (1948-1965). O condicionamento industrial*, (Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1989).

¹⁵⁶ No caso do transporte de aluguer ser usado para transportar bens perecíveis como peixe fresco, frutas e hortaliças o imposto de camionagem cobrado seria mais baixo. Nos casos em que poderia ter um raio de acção maior, o imposto de camionagem aumentava com o raio. No caso de o transporte servir zonas de fraca densidade populacional o ministro das Comunicações, de acordo com o ministro das Finanças, poderia ordenar a isenção ou redução para metade desse imposto. “Decreto-lei nº 37272”, (1948), 1804, 1821, 1822. Rui Enes Ulrich considerava que era compreensível a maior independência do tráfego puramente local, em particular dos produtos agrícolas para os mercados, onde o automóvel tinha vindo apenas substituir o hipomóvel, embora ampliando-lhe o raio de acção. Ulrich, *Economia política: os transportes*, 193.

¹⁵⁷ “Decreto-lei nº 37272”, (1948), 1804.

¹⁵⁸ Matos, *A coordenação dos transportes terrestres de mercadorias*.

¹⁵⁹ Carmo, *A batalha entre o carril e a estrada: coordenação? - discriminação? Os transportes particulares em face do imposto de circulação*.

¹⁶⁰ E também deveriam pagar um imposto anual. Ulrich, *Economia política: os transportes*, 204, 270.

nacional, na metrópole, está a ser absorvido pela camionagem de carga particular¹⁶¹. O transporte particular de mercadorias, ao não estar regulado, permitia a realização do longo curso a um custo mais barato, o que levou a que se tornasse dominante em países que tinham uma regulamentação da camionagem comercial forte, como por exemplo, a França e a Alemanha¹⁶². Em Portugal, em 1963, como resposta à desproporção referida, foi publicado um diploma que previa uma medida de coordenação fiscal que visava atingir, sobretudo, os transportes particulares de mercadorias, através da criação de um regime de licenciamento e do chamado imposto de circulação¹⁶³. Este imposto, só aplicável ao transporte particular de mercadorias, era calculado em função do imposto de camionagem (que era apenas aplicado aos transportes pesados públicos, ou seja, carreiras regulares e transportes de aluguer) e aumentava com o raio da área percorrida. Para além da criação do imposto de circulação, foram introduzidas alterações aos impostos de camionagem e de compensação (para os veículos que usassem gasóleo) e foi criado um imposto para o transporte de grandes objectos, de forma e peso indivisíveis. O peso bruto dos veículos passou a ser uma variável no cálculo do imposto de camionagem dos transportes de aluguer e do imposto de compensação para os veículos pesados de mercadorias ou mistos. A argumentação para estas novas formas de tributação dos veículos pesados, e em particular dos transportes particulares de mercadorias, visava a coordenação dos transportes terrestres e também a preservação da rede de estradas. Considerava-se que os transportes particulares de mercadorias, que, em 1961, representavam cerca de 90 por cento do total dos veículos pesados que transportavam mercadorias, eram os grandes responsáveis pelo desgaste prematuro de alguns troços de estradas¹⁶⁴. No entanto, a receita destes impostos seria distribuída pelo Tesouro e pelo FETT¹⁶⁵, e por isso, não era aplicado directamente às estradas (construção ou manutenção).

Contestando esta legislação e o RTA¹⁶⁶, o engenheiro Rolando Marques do Carmo, ex-delegado do Fundo de Camionagem junto do Fundo Especial de Caminhos-de-Ferro e ex-chefe da Repartição de Estudos e Exploração e Estatística da DGSV, disse que o seu fim era “a protecção incondicional ao caminho-de-ferro com todas as suas implicações e consequências”¹⁶⁷ e argumentou

¹⁶¹ "Decreto-lei nº 45331", *Diário do Governo* nº 253, 1ª Série, de 28/10/1963, Ministério das Comunicações, 1676.

¹⁶² Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 160, 162, 166.

¹⁶³ "Decreto-lei nº 45331", (1963). Nesse ano, meses antes, tinha sido publicado um outro diploma relativo a uma clarificação da definição de transportes particular de mercadorias, que foi regulado por uma Portaria que definia as condições do transporte particular de alunos, hóspedes, doentes, empregados, passageiros aéreos e as mercadorias transportadas pelos grémios da lavoura, restringindo-os a uma distância máxima de 30 km. "Decreto nº 45060", *Diário do Governo* nº 132, 1ª Série, de 4/6/1963, Ministério das Comunicações, "Portaria nº 19937", *Diário do Governo* nº 160, 1ª Série, de 9/7/1963, Ministério das Comunicações.

¹⁶⁴ "Decreto-lei nº 45331", (1963), 1676, 1677. Este novo regime fiscal para os veículos automóveis afectos ao transporte particular de mercadorias foi regulamentado por um diploma publicado no ano seguinte. "Decreto nº 46066", *Diário do Governo* nº 286, 1ª Série, de 7/12/1964, Ministério das Comunicações.

¹⁶⁵ Até 230000 contos a distribuição seria de 40 por cento para o Tesouro e de 60 por cento para o FETT. A partir desse montante, essas percentagens passariam a ser 10 e 90, respectivamente. Ver artigo 26º do "Decreto-lei nº 45331", (1963), 1681.

¹⁶⁶ Este engenheiro afirmava que o desenvolvimento do transporte particular era uma consequência do RTA de 1948, a que apontava várias críticas. Também se referiu à continuação do transporte ilegal de mercadorias. Carmo, *A batalha entre o carril e a estrada: coordenação? - discriminação? Os transportes particulares em face do imposto de circulação*, 100-107.

¹⁶⁷ *Ibid.*, 114.

contra a afirmação de que havia uma capacidade de transporte de mercadorias excendentária causada pelo transporte em automóveis pesados particulares, presente nestes diplomas¹⁶⁸:

Dado o estado de desactualização do material e possibilidades das infra-estruturas ferroviárias, e, em face da utilização dos automóveis de carga de aluguer, estimada pela excessiva cotação das respectivas licenças, e dado, ainda, o condicionamento da referida indústria; os transportes particulares não são excendentários, mas sim necessários ao progresso da nação¹⁶⁹.

Só nos anos oitenta e noventa é que a necessidade de licenciamento para os transportes particulares de mercadorias foi, primeiro afrouxada, e depois revogada, como parte do processo de integração no mercado comum europeu¹⁷⁰.

A política de coordenação definida pela lei de coordenação dos transportes terrestres de 1945 e pelo RTA, de 1948 (que, apesar das várias alterações, ainda se encontra em vigor), condicionaram a forma como os caminhos-de-ferro e o transporte rodoviário evoluíram na segunda metade do século XX. Várias medidas foram tomadas no âmbito da política de coordenação dos transportes terrestres, algumas explicitamente de protecção dos caminhos-de-ferro, como a obrigatoriedade da escolha preferencial deste meio para o transporte de mercadorias por parte do Estado, em 1961¹⁷¹, que, contudo, não impediram um crescimento do sector comercial rodoviário, em detrimento da ferrovia. No entanto, era reconhecido o falhanço da política de coordenação de transportes terrestres, que não tinha conseguido ser "orientada para o fomento industrial" ao atender "primordialmente à salvaguarda de ambos os sistemas transportadores (ameaçados pela concorrência mútua), em vez de procurar a sua subordinação a interesses mais gerais"¹⁷². A tentativa de definição de uma política de coordenação dos transportes terrestres, que era sobretudo uma política de protecção aos caminhos-de-ferro, a partir do período entre guerras, prolongou-se em vários países até aos anos oitenta, altura a partir da qual começou a haver uma perspectiva mais liberal¹⁷³.

3.2 A distribuição de funções numa imaginada rede de transportes: a questão do longo curso

O debate da coordenação dos transportes terrestres, que teve o seu auge nos anos trinta e quarenta, continuou a ser uma questão em aberto. Um dos defensores da rodovia, baseando-se no trabalho de Economia Política sobre os transportes de Rui Ulrich, resumia assim algumas das posições no debate:

¹⁶⁸ "Decreto-lei nº 45331", (1963), 1676, "Decreto-lei nº 45993", *Diário da República* nº 252, Iª Série, de 27/10/1964, Ministério das Comunicações, 1535.

¹⁶⁹ ———, *A batalha entre o carril e a estrada: coordenação? - discriminação? Os transportes particulares em face do imposto de circulação*, 119.

¹⁷⁰ "Decreto-lei nº 384", *Diário da República* nº 225, Iª Série, de 30/9/1985, Ministério do Equipamento Social, "Decreto-lei nº 285", *Diário da República* nº 261, I-Aª Série, de 11/11/1994, Transportes e Comunicações Ministério das Obras Públicas.

¹⁷¹ Neste ano foi publicado um diploma que tornava obrigatório a preferência dos caminhos-de-ferro, com algumas excepções, pelos serviços do Estado, corpos e corporações administrativas e organismos de coordenação económica e corporativos para o transporte de mercadorias em remessas de peso superior a 1000 kg. Para a aplicação destas medidas foi criada a Comissão de Coordenação dos Transportes Industriais. "Decreto-lei nº 43962", *Diário da República* nº 239, Iª Série, de 14/10/1961, da Economia e das Comunicações Ministérios das Finanças.

¹⁷² Francisco Pereira de Moura, Luís Maria Teixeira Pinto e Manuel Jacinto Nunes, "Estrutura da economia portuguesa", *Revista do Centro de Estudos Económicos*, 14 (1954): 170.

¹⁷³ Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 144, 145, 165, Richard Vahernkamp, "Driving globalization: the rise of logistics in Europe 1950-2000", *European Transport \ Trasporti Europei*, 45 (2010): 8, 9.

Há partidários da livre concorrência, que entendem que ela levará os caminhos-de-ferro a reduzir as suas despesas e a melhorar a sua exploração, e os automóveis a oferecerem maiores garantias e maior regularidade. (...)

Há os extremistas que se propõem levantar os carris, abrindo, em sua substituição, redes de auto-estradas, pois entendem que para as distâncias médias do transporte ferroviário, e que se computam em 40 quilómetros e 150 quilómetros respectivamente para passageiros e para mercadorias, o automóvel leva grande vantagem. Há os partidários da não intervenção do Estado entendendo que ela não pode ter conta dos interesses tão complexos e variados do público e, quando intervém, é no sentido de eliminar os défices ferroviários, transferindo a preservação do interesse público, para a saúde financeira ferroviária, não conseguindo, apesar disso, evitar os seus défices, como se tem registado em muitas nações da Europa.

Há ainda aqueles que como Javary e o Comité da direcção das grandes redes francesas; e ainda a Comissão francesa de coordenação, preconizam a supressão de certas linhas de deficiente exploração, substituindo-as por carreiras automóveis, no todo ou em parte, e, neste caso, conservando para o caminho-de-ferro somente o transporte entre os aglomerados de maior densidade de população.

Todas estas soluções não chegaram a mostrar a sua eficiência, ora, por oposição das autoridades, ora, por oposição da indústria automóvel, ou ainda, por conduzirem a um maior prejuízo¹⁷⁴.

Uma das questões comuns às várias posições deste debate, mas cujas respostas se dividiam, era encontrar, reconhecendo todos a importância da ferrovia e rodovia para o desenvolvimento do país, a função específica de cada meio de transporte e a forma de evitar a sobreposição das suas ofertas. Era usado como argumento a comparação com países mais ricos que Portugal, como a França ou a Bélgica, que não se davam a esse “luxo” de desenvolver demasiado os transportes automóveis, ou de ter mais do que aqueles que precisavam¹⁷⁵.

A regulamentação dos transportes em automóveis pesados de passageiros e de mercadorias, nos anos trinta e quarenta, sobretudo das carreiras regulares, com horários e percursos pré-definidos, pretendia, precisamente, anular aquilo que era uma característica e uma vantagem da rodovia face à ferrovia, colocando-as em condições semelhantes de exploração: a flexibilidade de horários e de trajectos, que lhe permitia uma resposta mais rápida e ajustada. Isto mesmo era exposto em 1946:

A ligeireza com que o veículo [automóvel] pode ser posto a funcionar e a liberdade de acção que goza no seu trajecto, sem qualquer sujeição a carris ou a fios, são das particularidades mais interessantes que podem oferecer esses meios de comunicação. A transferência de pessoas ou de bens nem sempre se coaduna com a regularidade e pontualidade exigidas pela indústria ferroviária. A vertiginosa época que atravessamos não consente a morosidade ou a periodicidade de certos meios de transporte. O homem necessita por vezes de se deslocar a horas por si escolhidas. Só o automóvel, quer o ligeiro quer o pesado, se presta a preencher-lhe essa exigência¹⁷⁶.

Este foi o motivo para que o transporte particular de mercadorias, que se manteve não regulado com a lei da coordenação dos transportes terrestres de 1945, sendo-o apenas mais tarde, tivesse um desenvolvimento tão importante. Houve funções que o transporte automóvel veio cumprir, nomeadamente o tornar certos transportes possíveis em zonas não servidas pela malha dos caminhos-de-ferro ou o transporte mais seguro de certo tipo de produtos (reduzir o número e a logística dos transbordos, importante nos produtos frágeis e permitir o transporte porta-a-porta¹⁷⁷),

¹⁷⁴ Carmo, *A batalha entre o carril e a estrada: coordenação? - discriminação? Os transportes particulares em face do imposto de circulação*, 156, 157. Esta sùmula é muito devedora, embora sem o citar, ao trabalho de Rui Enes Ulrich, publicado mais de dez anos antes. Ulrich, *Economia política: os transportes*, 247-259.

¹⁷⁵ Vital, *A C.P. e a crise dos Caminhos de Ferro: conferencia realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 4 de Maio de 1938*, 29, Bravo e Santos, "A coordenação dos transportes em Portugal", 7. Os trabalhos historiográficos também se dividem nas interpretações: Vieira defende que o transporte por estrada veio sobrepor-se ao já proporcionado pelos caminhos-de-ferro, havendo um “excesso de oferta” e Tavares, Mata e Silva defendem antes que com a concentração empresarial em curso na rodovia é difícil de apoiar esse argumento. Vieira, "Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940": 84-87, Tavares, Mata e Silva, "The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)", 14.

¹⁷⁶ Sousa, "Política económica internacional de transportes. A situação das indústrias de transportes na actualidade": 404.

¹⁷⁷ Ulrich, *Economia política: os transportes*, 194, 195.

que muito dificilmente poderiam ser cumpridas pelos caminhos-de-ferro, ainda mais se tivermos em conta o desenvolvimento da “logística moderna” na segunda metade do século XX¹⁷⁸. Os caminhos-de-ferro, que no século XIX tinham sido vistos como agentes do “progresso” e da “civilização” por permitirem a circulação de ideias, de pessoas e bens de forma a “consolidar a unidade nacional”, e que inicialmente apresentavam vantagens em relação ao automóvel do ponto de vista da segurança e da velocidade¹⁷⁹, tiveram, a partir dos anos trinta, dificuldade em responder a uma nova modernidade trazida pelos transportes rodoviários. No entanto, mantinham ainda a sua exclusividade na capacidade de realizar certo tipo de transportes como, por exemplo, “grandes massas de excursionistas” transportadas nas excursões organizadas pela CP em 1933¹⁸⁰.

O debate sobre as funções de cada meio de transporte passou pela tentativa de definição de quais as distâncias associadas a cada um, nomeadamente as curtas distâncias e o longo curso. O argumento de que o longo curso deveria ser garantido pelos caminhos-de-ferro foi defendido em várias comunicações em congressos nos anos trinta e reflectiu-se na legislação regulamentadora dos transportes rodoviários comerciais. Em complemento, o transporte por estrada deveria ocupar-se das distâncias médias e curtas. Este enunciado era feito tanto por interesses ligados aos caminhos-de-ferro, como à rodovia¹⁸¹. No aparente consenso havia, contudo, discordâncias, em particular face ao argumento de que o transporte por estrada se deveria manter complementar aos caminhos-de-ferro, apoiado pelos defensores deste sector¹⁸², mas contestado pelos interesses ligados ao transporte rodoviário¹⁸³.

O parecer da Câmara Corporativa de 1945 também tentou definir um critério para a divisão de funções entre a rodovia e a ferrovia. Afirmava que a “verdadeira coordenação” consistia “em aproveitar a capacidade de cada forma de transporte ao máximo e em reservar a cada uma a função que lhe compete”¹⁸⁴, que definia desta forma (referia-se especificamente aos acordos de repartição de tráfego):

De um modo geral entende-se que o tráfego nos arredores das cidades, o transporte de passageiros e mercadorias a longas e médias distâncias, a condução de mercadorias, mesmo a pequenas distâncias, em vagões completos devem ser reservados aos caminhos-de-ferro e os demais transportes devem ser atribuídos aos automóveis. O critério a seguir será sempre o da escolha do transporte mais económico, desde que daí não resulte transtorno para o público¹⁸⁵.

Ao automóvel ficaria entregue a pequena distância de passageiros e de mercadorias (desde que não pudessem ser transportadas em vagões completos), mas fazia-se a ressalva de que o critério a seguir seria definido pela economia do transporte, o que revela a dificuldade de estabelecer

¹⁷⁸ Sousa, “Política económica de transportes. A coordenação dos transportes terrestres”: 55, Vahernkamp, “Driving globalization: the rise of logistics in Europe 1950-2000”.

¹⁷⁹ Ulrich, *Economia política: os transportes*, 76, 77.

¹⁸⁰ Lapa, “O caminho de ferro, elemento de turismo”, 12.

¹⁸¹ Bravo e Santos, “A coordenação dos transportes em Portugal”, 18, 19, Lapa, “Um problema económico: o preço do transporte de mercadorias, por caminho de ferro, em face da concorrência automóvel”, 48, Francisco Pereira de Oliveira, “Economia. Breves divagações acerca da função da camionagem em face do caminho de ferro”, *Auto: revista mensal*, 10 (1935), “Regulamentação ou coordenação dos transportes?”.

¹⁸² Rodrigues, “Transportes mecânicos em Portugal”, 51-53, Lapa, “O caminho de ferro, elemento de turismo”.

¹⁸³ Seruya, “A influência do Cooperativismo no desenvolvimento dos transportes mecânicos em regime colectivo”.

¹⁸⁴ “Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei nº 96, sobre a coordenação de transportes terrestres”, (1945), 416-(22).

¹⁸⁵ *Ibid.*, 416-(27).

um critério de distribuição de tráfego entre rodovia e ferrovia. Rui Enes Ulrich, relator deste parecer, num outro trabalho tanto esmiuçava a distribuição de funções entre rodovia e ferrovia através da fixação de uma distância até à qual o tráfego deveria ser feito pela rodovia (se fosse superior, deveria ser feito pela ferrovia) e que variaria de produto para produto, como defendia que “a grandes artérias circulatórias deveriam ser entregues ao caminho-de-ferro e os automóveis canalizariam e distribuiriam o tráfego trazido por aquele”, mas que, em certos casos as linhas ferroviárias secundárias deveriam ser substituídas pelas carreiras rodoviárias¹⁸⁶. No entanto, ressaltava que esta “fórmula” (privilegiar a ferrovia no longo curso) tinha pouca aplicação “nos países pequenos, como o nosso, em que a distância média de transportes é sempre reduzida” e em que “o transporte directo de domicílio a domicílio” apresentava grandes vantagens, particularmente para as mercadorias a retalho¹⁸⁷. A questão do tamanho de Portugal continental mostrava a relatividade da definição de “grandes distâncias”¹⁸⁸. O longo curso em Portugal foi definido, na legislação dos anos trinta, para distâncias a partir dos 100 km (como no regulamento de 1934, que considerava as carreiras automóveis com percursos superiores esta distância concorrentes aos caminhos-de-ferro):

A distinção entre grandes e pequenas distâncias é determinada pelo custo de produção da unidade de tráfego e, portanto, variável segundo as condições de lugar e de tempo. Actualmente em Portugal, o limite parece oscilar entre 70 e 100 km¹⁸⁹.

A divisão de funções entre rodovia e ferrovia tinha em vista a coordenação dos dois transportes, nomeadamente através de acordos de repartição do tráfego entre ambos, sancionados pelo Estado, conforme previstos na lei da coordenação dos transportes terrestres de 1945. O parecer da Câmara Corporativa apontava, com esta repartição, para uma “rede completa de transportes terrestres”¹⁹⁰, algo já almejado na proposta de lei de coordenação dos transportes:

Coexistência não quer dizer sobreposição.

O País não é bastante rico para o desperdício das injustificadas duplicações de transporte. Onde um deles puder satisfazer as legítimas exigências públicas não deve aceitar-se a intervenção do outro. O que é preciso é que um se estenda até onde o outro não pode chegar, que eles entre si se combinem e completem, que estabeleçam em conjunto a rede perfeita de comunicações terrestres que é necessária para o desenvolvimento da economia nacional, generalizado a todos os recantos do território português¹⁹¹.

A ideia de rede já estava presente na forma como no código da estrada de 1930 se determinaria o imposto de camionagem com a elaboração de um mapa das redes das carreiras

¹⁸⁶ Por exemplo, referia um cálculo segundo o qual o transporte em automóvel do gado seria vantajoso até aos 70 km e para as frutas e legumes até aos 300 km, distâncias a partir das quais deveria ser feito pela ferrovia. Ulrich, *Economia política: os transportes*, 198, 208, 276. Esta divisão do tráfego e a utilização da expressão “grandes artérias circulatórias” já tinha sido usada para a ferrovia por João Faria Lapa. Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 104.

¹⁸⁷ Ulrich, *Economia política: os transportes*, 246.

¹⁸⁸ A propósito da relatividade do conceito de “«grande» distância” João Faria Lapa refere o exemplo de um desentendimento entre delegados suíços e americanos em congressos ferroviários onde foi discutida a concorrência automóvel e onde para os segundos “transportes a grandes distâncias”, que deveriam ser exclusivos dos caminhos-de-ferro, eram os relativos a distâncias superiores a 400 km. Se essa realidade se aplicava para os segundos, não tinha significado para os primeiros. Ainda que tendo em conta a relatividade do conceito, João Faria Lapa achava difícil a aplicação da classificação de grande distância aos transportes continentais portugueses. Seja como for, foi usado pelos seus contemporâneos. Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 45, 46.

¹⁸⁹ Ferreira, “Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo: conferencia realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934”, 18.

¹⁹⁰ “Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei nº 96, sobre a coordenação de transportes terrestres”, (1945), 416-(27). Rui Enes Ulrich continuou a defender estas ideias sobre a repartição de tráfego que teria em vista um plano geral de transportes nas suas aulas de Economia Política. Ulrich, *Economia política: os transportes*, 193.

¹⁹¹ “III Legislatura, Sessão nº 135 da Assembleia Nacional, em 9 de Fevereiro”, (1945), 317.

automóveis e a sua relação com os caminhos-de-ferro. Subjacente à ideia de rede de transportes terrestres estava a realidade da sua desarticulação¹⁹², havendo do lado dos apoiantes do sector ferroviário quem sugerisse a revisão do plano ferroviário de 1930¹⁹³ ou o fecho das malhas ferroviárias, com a construção de linhas secundárias¹⁹⁴. Do lado oposto sugeria-se que a rede ferroviária teria de ser conjugada com a “rede de transportes em automóveis” de uma outra forma, nomeadamente porque o “advento do automobilismo” tinha condenado “em absoluto a antiga política de construção de linhas secundárias, de mero interesse local...”¹⁹⁵. Apesar de esta discussão centrar-se, sobretudo, nos transportes motorizados, havia quem também incluísse na ideia de “rede geral de comunicações” a tracção animal, sobretudo para os pequenos núcleos rurais, que também deveria ser coordenada com os transporte mecânicos e motorizados¹⁹⁶.

Para além da falta de articulação das infra-estruturas rodoviária e ferroviária, havia a questão da sua cobertura territorial, posta desta forma por Ulisses Cortês em 1945:

(...) devido à fraca densidade da nossa rede ferroviária, apenas 2/5 do território nacional são servidos por comunicações directas por comboio e (...) os restantes 3/5, ou seja a maior parte do solo português [continental], apenas dispõem de transportes por estrada (...)¹⁹⁷

A cobertura da rede ferroviária no território continental português não se alterou muito no século XX. Em 1930, medindo a cobertura em termos de acessibilidade, esta era de 56 por cento, apenas mais 6 por cento do que em 1910¹⁹⁸. A situação não mudaria muito nos anos seguintes¹⁹⁹.

Os mapas A e B da Figura 8 onde estão representadas a vermelho as carreiras de serviço público para transporte, respectivamente, de mercadorias e de passageiros e a preto os caminhos-de-ferro, ambos em 1934, mostram não só o muito maior número de carreiras regulares de passageiros comparado com o de mercadorias e a sua concentração no litoral e em torno das linhas ferroviárias, como também a distribuição territorial desigual, quer das carreiras rodoviárias, quer das linhas ferroviárias.

¹⁹² Ver, por exemplo, Ferreira, "Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo: conferencia realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934", 27, 28, e a intervenção do deputado João Antunes Guimarães na sessão que iniciou a discussão na generalidade da proposta de lei da coordenação dos transportes terrestres, "III Legislatura, Sessão nº 164 da Assembleia Nacional, em 4 de Junho (sessão extraordinária)", (1945), 523.

¹⁹³ "Decreto nº 18190", *Diário do Governo* nº 83, 1ª Série, de 10/4/1930, Ministério do Comércio e Comunicações.

¹⁹⁴ José da Guerra Maio, *O problema ferroviário em 1934*, (Porto: Of. Gráf. de O Comércio do Porto, 1934), 12-20.

¹⁹⁵ "Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei nº 96, sobre a coordenação de transportes terrestres", (1945), 416-(30).

¹⁹⁶ Sousa, "Política económica internacional de transportes. A situação das indústrias de transportes na actualidade": 396, 397.

¹⁹⁷ "III Legislatura, Sessão nº 165 da Assembleia Nacional, em 5 de Junho (sessão extraordinária)", *Diário das Sessões* nº 168, de 6/6/1945, 538.

¹⁹⁸ Dividindo em termos de regiões o Norte litoral (ou “Norte Atlântico”) era aquele que sempre esteve melhor servido pelos caminhos-de-ferro, sendo a acessibilidade em 1930 de 72 por cento. A acessibilidade neste estudo é medida da seguinte forma: uma freguesia é acessível ao caminho-de-ferro quando tem uma estação ferroviária, ou quando o seu centro geométrico ficasse a menos de 5 km de uma. Luís Espinha da Silveira *et al.*, "Caminhos-de-ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930", *Ler História*, 61 (2011): 13, 23, 24.

¹⁹⁹ Em 1955 o número de freguesias mal servidas de caminhos-de-ferro, ou seja, que ficavam a mais de 10 km de uma estação era de 51,4 por cento, que correspondiam a 34,4 por cento da população. Lapa e Valente, "Industrialização e transportes no continente português", 54.

Mapa A



Mapa B

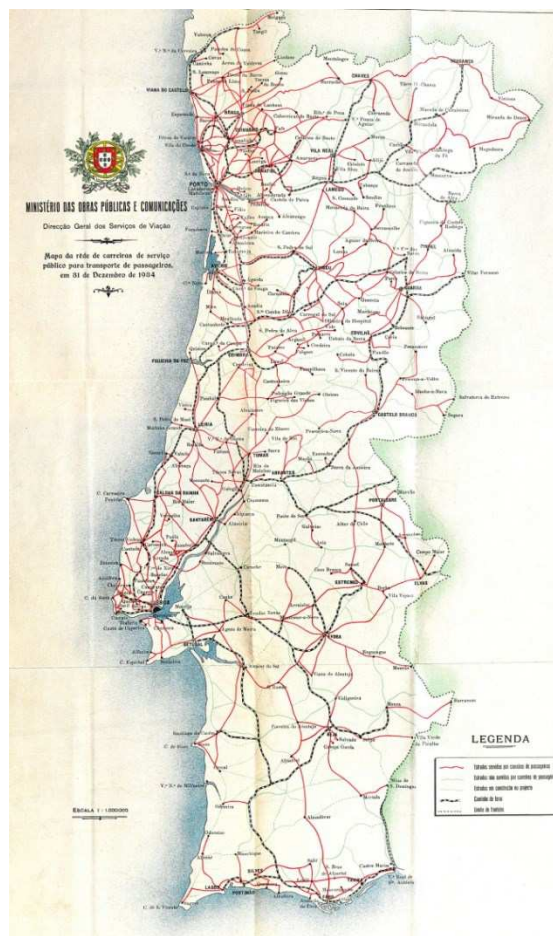


Figura 8: Mapas da rede de carreiras de serviço público para transporte de mercadorias (Mapa A) e de passageiros (Mapa B), em 31 de Dezembro de 1934²⁰⁰

Como aconteceu em outros países, a partir dos anos 1930, a rede ferroviária mantinha-se sensivelmente com a mesma dimensão e lacunas. O plano ferroviário de 1930, que previa mais do que a duplicação da rede existente ficou completamente aquém²⁰¹, enquanto a rede rodoviária crescia²⁰².

Contudo, o transporte por caminhos-de-ferro continuava a ter uma grande importância, quer no transporte de passageiros, quer no transporte de mercadorias, principalmente se não consideramos os transportes particulares e de aluguer²⁰³. Por outro lado, a desigualdade territorial

²⁰⁰ *Relatório referente ao ano de 1934 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1935), sem página.

²⁰¹ O plano ferroviário de 1930 previa a construção de 3700 km, quando estavam 3416 km construídos, privilegiando o desenvolvimento do tráfego dos portos, a exploração mineira e a conclusão de linhas já iniciadas. No entanto, em 1955, tinham sido apenas construídos mais 181 km. "Decreto nº 18190", (1930), —, "Industrialização e transportes no continente português", 46.

²⁰² Lapa e Valente apresentam os seguintes números para o crescimento das duas infra-estruturas em Portugal: entre 1930 e 1955, a extensão das estradas nacionais aumentou para mais do dobro, ou, mais precisamente, 111 por cento (de 14045 km para 29707 km), enquanto a rede ferroviária aumentou pouco mais de 5 por cento. —, "Industrialização e transportes no continente português", 44-46. No entanto, quanto ao número de quilómetros de estradas, a informação não é rigorosa, porque esses números, que coincidem com os constantes no Anuário Estatístico de Portugal, em 1930 incluem apenas estradas nacionais e em 1955 incluem estradas nacionais e municipais. Para uma análise da evolução das estradas nos anos trinta e quarenta, ver capítulo 7.

²⁰³ *Ibid.*, 96-107.

mantinha-se, com o predomínio da faixa litoral entre Braga e Setúbal, onde havia as maiores densidades das redes ferroviária e rodoviária e também os maiores graus de industrialização e de densidade populacional²⁰⁴.

A opção pela construção e renovação da rede de estradas foi também contestada no âmbito do debate da coordenação dos transportes terrestres. João Faria Lapa, um defensor dos caminhos-de-ferro e que sempre manteve com esse sector uma estreita relação, procurando responder ao problema da desarticulação, chamava a atenção para a diferença de usos e de conceitos do plano ferroviário então em vigor (datado de 1930) e do recente plano rodoviário de 1945:

Estrada uma vez aberta, e eis que o veículo, de aluguer chamado, a invade, nela se infiltra, vindo de algures, parte incerta, e ido para nenhures – para onde o mais pingue rendimento comandar. Zona de acção? Continua a ser toda a rede de estradas, agora ampliada com mais um novo elemento Que flagrante diferença para o caminho-de-ferro²⁰⁵!

Propunha como alternativa a substituição do plano rodoviário por “plano de camionagem”, “por simples coerência [com o plano ferroviário], (...), uma vez que tal plano de transportes por estrada não está implícito e é totalmente independente da fixação do «plano rodoviário»²⁰⁶. O plano de camionagem, juntamente com o plano ferroviário, formaria um “plano das comunicações terrestres”²⁰⁷. Solução semelhante tinha proposto um administrador da CP, Domingos Fezas Vital, ao propor a criação de um “plano nacional de organização do tráfego”²⁰⁸. Comentando o “plano de camionagem” de Lapa, Rui Ulrich levava-o mais longe, afirmando que se deveria encarar o problema da construção de novas estradas como se “encarava o da construção de novas linhas férreas”, ou seja, haver licenças para a sua construção e a apresentação de um estudo prévio “da sua justificação económica em presença do regime de transportes já existente”²⁰⁹. Nesse sentido, num trabalho posterior, de finais dos anos cinquenta, Lapa citava reconhecidos economistas portugueses para afirmar que não havia nem rede ferroviária, nem rede de navegação fluvial, nem organização dos transportes de navegação costeira nacional, sendo que a única rede em desenvolvimento, apresentando maior densidade de malha, era a rodoviária, cujo plano de 1945 estava em execução²¹⁰.

Apesar da prerrogativa do longo curso ser dada aos caminhos-de-ferro, através de legislação sucessiva que pretendeu limitar o raio de acção dos transportes em automóveis pesados de passageiros e de mercadorias, estes foram desenvolvendo raios de acção cada vez maiores, embora não acompanhados pela construção de infra-estruturas de longo curso correspondentes. Se bem que as estradas internacionais europeias, pelas suas características técnicas, pretendessem ser

²⁰⁴ A densidade das redes aqui referida é medida com o quociente entre a extensão das redes com a superfície do território. *Ibid.*, 49, 50.

²⁰⁵ Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 185.

²⁰⁶ *Ibid.*

²⁰⁷ *Ibid.*, 186, 264 e seguintes.

²⁰⁸ Vital, *A C.P. e a crise dos Caminhos de Ferro: conferencia realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 4 de Maio de 1938*, 26.

²⁰⁹ Ulrich, *Economia política: os transportes*, 268.

²¹⁰ Lapa e Valente, "Industrialização e transportes no continente português", 20, 21, onde é citado sobre o assunto o trabalho de Francisco Pereira de Moura, Luís Maria Teixeira Pinto e Manuel Jacinto Nunes, "Estrutura da economia portuguesa", *Revista do Centro de Estudos Económicos*, 14 (1954): 7-245, p. 170.

corredores para o tráfego do longo curso para o transporte de passageiros e de mercadorias²¹¹, um outro desenvolvimento, o de uma logística moderna associada à construção de auto-estradas²¹², acabou por só acontecer dentro da lógica da integração europeia, já nos anos oitenta²¹³. Se bem que terão havido outro tipo de justificações, nomeadamente técnicas, para que os investimentos em auto-estradas fossem graduais, vemos aqui uma outra possível justificação: o ater-se à “nossa mediania”²¹⁴, argumento usado relativamente ao tamanho de Portugal continental e à dimensão da circulação de transportes nesse espaço, terá relativizado os investimentos nas infra-estruturas rodoviárias para o transporte de longo curso.

Um outro aspecto da coordenação dos transportes terrestres tem a ver com o facto de, com algumas excepções²¹⁵, o transporte individual em automóveis ligeiros não entrar no discurso sobre este tema nos anos trinta e quarenta. Esta variável começa a ser pensada posteriormente, quando se tornou claro que o modelo dominante de mobilidade de passageiros na Europa se estava a tornar o transporte individual, o que acontecia por várias razões, como as formas de ocupação do solo urbano e suburbano (os locais de trabalho cada vez mais distantes dos locais de habitação e ambos construídos em novas zonas não infra-estruturadas na área dos transportes, em particular os públicos)²¹⁶. A criação do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres (GEPT), em 1960, é disso sintomática, ao reconhecer a necessidade de intensificar os estudos para resolver os problemas dos transportes terrestres, nomeadamente as “medidas de segurança, de ordem técnica e de regulamentação” que correspondessem “às novas e crescentes necessidades do tráfego rodoviário” e aos problemas causados pelo “desenvolvimento e a coordenação dos transportes colectivos urbanos e suburbanos”²¹⁷. O diploma que criou o GEPT, que seria financiado pelo FETT, enumerava alguns dos problemas concretos:

O desenvolvimento de novas indústrias e outras realizações de fomento do País [no âmbito do II Plano de Fomento].

A elaboração do Plano Director da Região de Lisboa.

A próxima entrada em serviço da auto-estrada do Norte no troço de Lisboa a Vila Franca de Xira e do conjunto das vias rápidas do Porto.

A construção da ponte sobre o rio Tejo entre Lisboa e Almada.

A construção de estações centrais de camionagem.

A entrada em exploração do metropolitano de Lisboa.

²¹¹ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 242.

²¹² Uma excepção à articulação do desenvolvimento de uma logística moderna, associada à sociedade de consumo em massa e produção em massa, com a construção de auto-estradas, foi a Alemanha, que, nos anos trinta, pretendia usar as auto-estradas nazis somente para o transporte automóvel individual. Vahernkamp, "Driving globalization: the rise of logistics in Europe 1950-2000": 3, 4.

²¹³ A construção de auto-estradas, do ponto de vista da política europeia de transportes e do seu financiamento, pode ser vista como “não apenas um meio de transporte, mas também um símbolo político de uma nova Europa”. Ibid., 10.

²¹⁴ Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 49, 50.

²¹⁵ Ver, por exemplo, Domingos Fezas Vital, que se refere aos automobilistas individuais apenas pelo facto de os caminhos-de-ferro perderem esses passageiros que normalmente viajavam em primeira classe. Vital, *A C.P. e a crise dos Caminhos de Ferro: conferencia realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 4 de Maio de 1938*, 15. Já João Faria Lapa refere que os automóveis ligeiros particulares são “um dos grandes motivos de afectação do tráfego ferroviário de passageiros”, deixando-os, no entanto, fora da sua análise relativamente aos problemas da coordenação dos transportes terrestres. Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 57.

²¹⁶ Ver, por exemplo para o caso britânico Walsh e Mulley, "Twentieth Century Public Policy in Motorised Bus Transport: The United States and the United Kingdom Compared": 42, 43.

²¹⁷ "Decreto-lei nº 43457", *Diário do Governo* nº 302, 1ª Série, de 30/12/1960, Ministério das Comunicações, 2923.

A completa electrificação da linha do Norte.
O planeamento dos nós ferroviários de Lisboa e Porto.
A situação financeira dos transportes ferroviários.
A coordenação geral dos diferentes sistemas de transportes terrestres²¹⁸.

O GETP passou também, em Dezembro de 1962, a representar o Ministério das Comunicações português na Conferência Europeia dos Ministros de Transportes (CEMT)²¹⁹, fundada em Bruxelas em 1953²²⁰. Na agenda de trabalho da CEMT encontravam-se várias medidas relativas à coordenação e planeamento dos transportes²²¹. Em 1965, o GETP organizaria em Lisboa a reunião da CEMT²²² e tornar-se-ia numa importante “escola de transportes” em Portugal²²³. Estes órgãos de planeamento começaram a integrar no planeamento dos transportes outras variáveis, como o urbanismo. O equacionamento do uso dos transportes individuais foi gradualmente abordado pelo GETP, passando a fazer parte do problema da coordenação dos transportes terrestres, sobretudo em Lisboa e no Porto²²⁴.

O debate sobre a coordenação terrestre evoluiu por toda a Europa, deslocando-se para outro tipo de abordagens, baseadas no recuo da coordenação regulamentar e no avanço da coordenação técnica, fazendo nascer novos conceitos como o da intermodalidade²²⁵.

²¹⁸ Ibid.

²¹⁹ Por despacho de 17/12/1962 do ministro das Comunicações, engenheiro Carlos Ribeiro. Gilberto Gomes, "O Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, 1961-1971", in *A Concepção da Rede Ferroviária no Sistema Geral de Transportes. Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres*, ed. Luís Guimarães Lobato, *Para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal* (Lisboa: CP - Comboios de Portugal; DGTTF - Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, 2005), 93.

²²⁰ A Conferência Europeia de Ministros de Transporte foi fundada na sequência do falhanço de uma política sectorial na área dos transportes, à imagem do que já tinha sido criado para o aço e para o carvão. Não era uma instituição supranacional qualificada para implementar uma política de transportes comum, acabando por ser um fórum onde ministros dos Transportes discutiam políticas não vinculativas. Ver Christian Henrich-Franke, "Mobility and European integration: Politicians, professionals and the foundation of the ECMT", *The Journal of Transport History*, 29, no. 1 (2008).

²²¹ Gomes, "O Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, 1961-1971", 91, 92.

²²² "A XXI Conferência Europeia dos Ministros de Transportes efectuou-se em Lisboa e revestiu-se da maior importância pelas personalidades que nela participaram e pelo interesse dos problemas debatidos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 35, no. 7/8 (1965).

²²³ ———, "O Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, 1961-1971", 102-105.

²²⁴ Maria Carlota Sales Henriques e José Eiró, "Transportes urbanos", in *A Concepção da Rede Ferroviária no Sistema Geral de Transportes. Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres*, ed. Luís Guimarães Lobato, *Para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal* (Lisboa: CP - Comboios de Portugal; DGTTF - Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, 2005), 127.

²²⁵ Neiertz, "Coordination des transports et «rationalité économique» en France de 1918 à nos jours", 318.

4 Representações e práticas de circulação nas estradas

4.1 A disciplinação das mobilidades através do ponto de vista do automobilista

A regulação da circulação nas vias públicas, sobretudo no espaço urbano, preexistiu o automóvel¹ e preparou-lhe o caminho. O automóvel foi herdeiro de um novo paradigma de cultura urbana que o antecedeu, possibilitado pelo urbanismo do século XIX². Esta nova cultura urbana pretendeu responder a problemas como o crescimento demográfico, a urbanização e a industrialização e colocou como questão central a circulação de pessoas, de bens económicos, de ares (de acordo com a teoria dos miasmas) através de novos paradigmas de mobilidade e de higienização³.

A reescrita do “guião”⁴ da rua urbana feita por esta mudança de paradigma, que teve em conta as preocupações sanitárias, de mobilidade e de embelezamento, nos seus usos públicos e privados, modificou-a como complexo tecnológico⁵. Em concreto, o alargamento e correcção dos declives de ruas, a criação de avenidas para a circulação dos “omnibus”, dos “americanos” (tração animal) e depois dos “eléctricos”, trouxe a aceleração à “viação ordinária” (“viação acelerada” era o termo reservado aos comboios e depois aos eléctricos, sendo o transporte rodoviário conhecido por “viação ordinária”). O primado e a metáfora da “circulação” ecoam, também, na metáfora das “artérias” para essa circulação, que se reforçou com o aparecimento do automóvel, e que levou a que a mobilidade fosse racionalizada como transporte, ou seja, como a forma mais económica, rápida e eficaz de percorrer o trajecto de A para B⁶, secundarizando mobilidades não utilitárias, como as do *flâneur* ou as do recreio das crianças. A pressão para a definição da função das ruas veio também do fenómeno da suburbanização e da acção dos engenheiros municipais, que demonstravam pouca sensibilidade para compreender as funções não ligadas ao transporte nas ruas urbanas, como a ocupação privada dos moradores⁷.

O aumento da velocidade possibilitado pelo automóvel agudizou o uso concorrencial da rua e da estrada, trazendo consigo uma hierarquização dos modos de mobilidade e dos respectivos usos: o

¹ Ver, por exemplo, para Lisboa, Maria Amélia da Motta Capitão, *Subsídios para a história dos transportes terrestres em Lisboa no século XIX*, (Lisboa: 1974), António Lopes Vieira, *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, Estudos da história de Portugal e dos portugueses (Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda e APHES, 1982).

² McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, x, ———, "Transforming the Use of Urban Space: "A Look at the Revolution in Street Pavements, 1880-1924"", *Journal of Urban History*, 5, no. 3 (1979).

³ A resolução destes problemas é um dos exemplos apontados por Michel Foucault para a coexistência dos mecanismos disciplinares e de segurança (ligados ao estudo da população e à noção de biopoder). Ver Michel Foucault, "Leçon du 11 Janvier 1978", in *Sécurité, territoire, population* (Seuil/Gallimard, 2004), 14-23.

⁴ Akrich e Latour, "A Summary of a Convenient Vocabulary for the Semiotics of Human and Nonhuman Assemblies", 259, 260.

⁵ Ver Álvaro Ferreira da Silva e M. Luísa Sousa, "The 'script' of a new urban layout: mobility, environment and embellishment. Street's uses in Lisbon between 1880 and 1920" (comunicação apresentada em Sixth International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility, Ottawa, Canada, 18-21 September 2008). A rua como complexo tecnológico ou como “conjunto tecnológico” integra várias infra-estruturas ligadas à mobilidade urbana, aos esgotos, à electrificação, ao abastecimento de águas, aos telégrafos e aos telefones. Ver também Hans Buitert, "Constructing Dutch Streets: A Melting Pot of European Technologies", in *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*, ed. Mikael Hård e Thomas J. Misa (Cambridge, Massachusetts/ London: The MIT Press, 2008).

⁶ Jennifer Bonham, "Transport: disciplining the body that travels", in *Against Automobility*, ed. Steffen Böhm, et al. (Oxford: Sociological Review Monographs, Blackwell Publishing, 2006), 58, 59.

⁷ McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 80.

automóvel e o ponto de vista do condutor foram tornando-se dominantes e os corpos dos viajantes foram-se disciplinando⁸ em função de novos guiões concebidos para a rua.

A noção de “mobilidade disciplinada”⁹, associada ao aparecimento do automóvel, tem sido desenvolvida a partir do conceito de disciplina proposto por Michel Foucault. Foucault identifica o aparecimento das “disciplinas” com a descoberta do corpo como objecto de poder durante a “época clássica” (séculos XVII e XVIII), o corpo que “se manipula, se modela, se treina, que obedece, responde, se torna hábil ou cujas forças se multiplicam”¹⁰. As “disciplinas” são “métodos que permitem o controlo minucioso das operações do corpo, que realizam a sujeição constante de suas forças e lhes impõem uma relação de docilidade-utilidade (...)”¹¹. A docilidade dos corpos atinge-se através do quadriculamento do espaço e do tempo, da imposição de exercícios, e da “composição de forças”, criando um sistema de comando preciso, que encontra o seu expoente máximo no treino¹². O poder disciplinar, para além destas técnicas disciplinares, recorreu a outro tipo de recursos, como a vigilância hierárquica, a sanção normalizadora e a sua combinação num procedimento que lhe é específico e o exame.

Uma outra tecnologia de poder, para além da disciplinar, que se pode aplicar na compreensão do sistema rodoviário é a regulamentar ou securitária, ligada ao biopoder, também conceptualizado por Foucault¹³. Estas duas tecnologias de poder não são mutuamente exclusivas, podendo articular-se, nomeadamente na produção de uma sociedade “normalizada”¹⁴. Tanto o poder disciplinar como o biopoder recuperam a afirmação de Francis Bacon de que conhecimento é poder, ou seja, ambos incluem nos seus mecanismos formas de obter informações sobre os seus objectos (corpo individual e população, respectivamente). Para o exercício do biopoder desenvolveram-se uma série de técnicas de recolha de informação sobre a população, como a estatística, a probabilidade, as taxas de natalidade, mortalidade, morbilidade (nomeadamente informações sobre as endemias), que levariam à tomada de medidas e de políticas para a preservação e aumento das forças vivas da população¹⁵.

⁸ Bonham, "Transport: disciplining the body that travels".

⁹ Packer, "Disciplining Mobility: Governing and Safety", Bonham, "Transport: disciplining the body that travels".

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

¹¹ *Ibid.*, 126.

¹² *Ibid.*, 148, 149.

¹³ Uma das principais diferenças entre o poder disciplinar e o biopoder está fundamentalmente no objecto sobre o qual se exerce esse poder: no primeiro, este objecto é o homem-corpo (individualização); no segundo é o homem-espécie (massificação), ou seja, uma nova noção que surge no final do século XVIII: a população. Ver —, "Aula de 17 de Março de 1976", in *É Preciso Defender a Sociedade* (Livros do Brasil), 292, 293. Ver também Packer, "Disciplining Mobility: Governing and Safety", 144.

¹⁴ A análise de dados sobre a população, com o detalhe sobre as taxas de morbilidade e mortalidade, permitiram verificar que existem diferentes “distribuições normais” para a doença de acordo com as idades, regiões, profissões das pessoas, etc., que são “normalidades diferenciais”. A partir do estudo destas normalidades, a que for considerada mais favorável servirá como norma, é fixada e vai ter um papel operatório na “normalização”. Foucault, "Leçon du 25 Janvier 1978", 65. A articulação destes dois mecanismos, disciplinar e de segurança, pode estar na origem de uma sociedade de normalização, que cruza a norma da disciplina, com a norma da regulamentação/securitária. A norma é “o elemento que vai circular entre o disciplinar e o regulamentador, que vai aplicar-se, da mesma forma, ao corpo e à população, que permite a um só tempo controlar a ordem disciplinar do corpo e os acontecimentos aleatórios de uma multiplicidade biológica (...)”. —, "Aula de 17 de Março de 1976", 302.

¹⁵ O biopoder vai ter, pelo menos, três campos de intervenção: a higiene e medicalização da população; mecanismos assistenciais (mecanismos de seguros, de poupanças individuais e colectivas, securitários); a

Parece possível estabelecer um paralelo entre o actual sistema rodoviário e um sistema securitário, conforme preconizado por Michel Foucault¹⁶, ligado, por exemplo, a medidas de segurança ou de controlo da mortalidade de acidentes, considerando-se os acidentes como uma epidemia¹⁷: as políticas ligadas ao sistema rodoviário e à segurança rodoviária, que actualmente é discutida como um problema de saúde pública¹⁸ (mais uma razão para a enquadrarmos no âmbito do biopoder), têm como base estudos sobre as taxas de morbilidade e de mortalidade, os custos das medidas a tomar para manter essas taxas em determinados níveis e a negociação social dessas taxas, isto é, aquilo que a população aceita como tolerável (x número de mortos por ano em acidentes rodoviários, por exemplo). Podemos, talvez, afirmar que se trata da construção social de um sistema socio-técnico que tem como pressuposto a existência de elevadas taxas de mortalidade e de morbilidade: recentes estimativas anuais para todo o mundo apontam para 1,2 milhões de mortos em acidentes de viação e entre 20 e 50 milhões de feridos¹⁹. Esta realidade é aceite como se fosse “natural”²⁰ ou inevitável²¹. Nos Estados Unidos da América, a partir de 1905, os acidentes de automóveis passaram da primeira página dos jornais para as últimas, “as mortes nas ruas tornaram-se parte da rotina da vida metropolitana”²². Norbert Elias também se referiu desta forma ao sistema automóvel, apresentando-o como um processo, em simultâneo, de civilização e de des-civilização:

Apesar de um certo grau de regulamentação através da aplicação de leis e a supervisão serem indispensáveis para a segurança do tráfego de veículos motorizados, o nível de auto-regulação imposto pelo condutor sobre si próprio é e continuará a ser decisivo para a segurança do tráfego motorizado. Este é um dos exemplos mais concretos de como a tecnicização e a civilização interagem. Neste aspecto, ainda estamos a meio de um processo de aprendizagem. As grandes vantagens e prazeres que advêm da propriedade e uso de veículos motorizados, tanto privados como empresariais, levaram a que as desvantagens fossem aceites. A taxa anual de acidentes é largamente aceite como algo inevitável. Mas uma vez confrontado com o facto, não se pode negar que o carro é acompanhado não apenas por um surto civilizacional no sentido de uma forma específica de auto-regulação individual, mas, ao mesmo tempo, por um surto des-civilizacional. É acompanhado pelo assassinio regular de seres humanos e frequentes ferimentos, muitos deles suficientemente severos para deixarem sequelas graves para toda a vida das pessoas afectadas e para infligirem um sofrimento severo maior ou menor²³.

Há normas partilhadas que consolidam a forma de condução, que normalmente vêm do enquadramento regulador do Estado, como leis, códigos da estrada, políticas de velocidade, restrições de estacionamento, regulação da condição dos veículos, política de impostos e de seguros dos veículos, política de preços dos combustíveis, etc.²⁴. A interiorização destas normas significa a interiorização do autocontrolo e daí algumas diferenças entre países em termos de auto-regulação do regime de circulação: num estudo feito nos anos oitenta do século XX, Norbert Elias concluiu que, entre os 14 países estudados, os economicamente menos desenvolvidos, como a Grécia, Portugal e

relação da espécie humana com o seu meio, nomeadamente geográfico, climático e hidrográfico, com particular ênfase para o problema da cidade. ———, “Aula de 17 de Março de 1976”, 291, 292.

¹⁶ Sobre a noção de biopoder em Foucault e sobre os mecanismos securitários ver *ibid.*, ———, “Leçon du 11 Janvier 1978”, ———, “Leçon du 25 Janvier 1978”.

¹⁷ Dery, “Always crashing in the same car”: a head-on collision with the technosphere”, 234.

¹⁸ Featherstone, “Automobilities: An Introduction”: 3, 4.

¹⁹ Dados relativos a 2004. *Ibid.*, 3.

²⁰ Ver Böhm *et al.*, “Introduction: Impossibilities of automobility”, 10, Featherstone, “Automobilities: An Introduction”: 4, O’Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 114.

²¹ Featherstone, “Automobilities: An Introduction”: 4, O’Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 114.

²² McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 129.

²³ Este texto é de 1987 mas foi apenas publicado em 1995, cinco anos após a morte do seu autor. Ver Norbert Elias, “Technization and Civilization”, *Theory, Culture & Society*, 12, no. 3 (1995): 21.

²⁴ Edensor, “Automobility and National Identity: Representation, Geography and Driving Practice”: 112.

Turquia, tinham uma taxa de mortalidade nas estradas mais elevada do que os mais desenvolvidos, associando isso à menor auto-regulação individual²⁵.

O sistema socio-técnico em torno do automóvel foi construído e negociado entre vários actores que construíram as suas representações e as suas definições do que deveria ser considerado como inevitável. Alguma da historiografia do sistema automóvel²⁶ tem chamado a atenção para a predominância do *lobby* do automóvel, capaz de impor o ponto de vista do automobilista sobre o dos outros utilizadores das ruas e estradas, tendo, por um lado, sido influente na produção de legislação²⁷, e, por outro, feito campanhas de educação para a segurança rodoviária, eventualmente negociadas com associações de protecção de peões²⁸.

Este domínio do ponto de vista do automobilista é acompanhado pelo facto de a cultura automóvel se ter desenvolvido por forma a que os condutores fossem, de certa forma, “arrogantes” em relação aos outros utilizadores das vias públicas²⁹ e não tivessem de enfrentar os custos reais da condução, tendo a automobilidade sido construída muito mais como um direito do que como uma responsabilidade³⁰. Denuncia-se, ainda, a indústria automóvel como cúmplice da violência provocada pelo sistema automóvel, ao contribuir para a negação psicológica dos efeitos do aumento da potência e velocidade dos carros, “atributos” promovidos na publicidade como vantagens inócuas³¹. Lida-se, pois, de muitas maneiras com o lado potencialmente (e realmente) fatal do sistema automóvel, inclusive com humor, como fez, por exemplo, o *lobby* automóvel em Inglaterra nas primeiras décadas do século XX, promovendo filmes em que os acidentes de automóveis eram vistos como algo cómico e excitante³². Mas, de facto, a violência é parte constituinte da cultura automóvel³³.

A historiografia sobre a transformação da rua de espaço público em via motorizada centrou-se, inicialmente, na competição entre automóveis e eléctricos, tendo, depois, incorporado análises cujos protagonistas são outros utilizadores da rua, como os ciclistas e os peões³⁴. Recorrendo ou não

²⁵ Elias, "Technization and Civilization": 23 e seguintes.

²⁶ O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, Bonham, "Transport: disciplining the body that travels", James Foreman-Peck, "Changing National Responses to Motor Accidents", in *The economic and social effects of the spread of motor vehicles*, ed. Theo Barker (Houndmills, Basingstoke, Hampshire, London: The Macmillan Press, 1987), Patrick Fridenson, "La société française et les accidents de la route (1890-1914)", *Ethnologie française*, 21, no. 3 (1991).

²⁷ Sobre o caso inglês, O'Connell afirma que o *lobby* do automóvel era consultado na produção de legislação e embora nem sempre as iniciativas do governo tivessem a sua aprovação, era muitas vezes bem sucedido na limitação da legislação restritiva relativa aos automóveis. O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 117.

²⁸ No caso dos EUA, este *lobby* era constituído pelas relações entre clubes automóveis, pela indústria automóvel e pelos comerciantes de automóveis. McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 179, 181, 189.

²⁹ Os condutores “arrogantes” são assim descritos: “Quando os carros se cruzavam com tráfego não motorizado perturbavam a ordem antiga de várias formas: em termos de velocidade, pó, barulho e fumos e a irresponsabilidade e anonimato do condutor sem face, que desaparecia rapidamente”. Möser, "The Dark Side of Early “Automobilism”, 1900 – 1930: Violence, War and the Motor Car”: 248.

³⁰ Miller, "Driven Societies", 13 e seguintes.

³¹ Helmut Holzapfel, "Violence and the car", *World Transport Policy & Practice*, 1, no. 1 (1995).

³² O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 194-199.

³³ Möser, "The Dark Side of Early “Automobilism”, 1900 – 1930: Violence, War and the Motor Car”.

³⁴ Uma das referências pioneiras é a de McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*. Para uma revisão da bibliografia sobre este assunto, ver Norton, "Urban mobility without wheels: a historiographical review of pedestrianism", Colin Divall e Barbara Schmucki, "Introduction: Technology, (Sub)urban Development and the Social Construction of Urban Transport", in *Suburbanizing the masses: public transport and urban development in historical perspective*, ed. Colin Divall e Winstan Bond (Aldershot: Ashgate,

aos conceitos de disciplina e de biopoder propostos por Foucault, muitos historiadores têm falado da “nova cultura de controlo”³⁵ que teve de ser criada com a introdução do automóvel ou a “mudança de comportamento” que este provocou:

Com a inevitabilidade do automóvel tida como certa, começou a desenvolver-se o que se pode chamar um discurso educativo. Os condutores tinham de ser «qualificados»; os peões deveriam portar-se «correctamente» e não «erradamente»; os condutores de carruagens e os ciclistas deveriam mostrar «consideração»; e todos e cada um, tendo em conta a nova exigência de disciplina, deveriam ser vistos como necessitados de treino. Só desta forma uma “ordem” poderia ser criada nas ruas públicas que pudesse minimizar os perigos dos automóveis. (...)

Antes mesmo de ser possível pensar a transformação do espaço devotado às ruas em vias motorizadas, a transformação do comportamento era essencial: treinar a atenção e o autocontrolo deveria ser uma segunda natureza para todos e era uma questão de necessidade ter uma armadura protectora que permitisse a antecipação e ter reflexos automáticos³⁶.

Há uma gradual organização do espaço em torno da disciplinação dos corpos e dos usos, de forma a priorizar os meios que circulassem eficientemente nas vias públicas, ou seja, os mais rápidos, particularmente os automóveis³⁷. A automobilidade tem um poder importante no moldar do tempo e do espaço porque é, paradoxalmente, uma combinação de flexibilidade e coerção: a flexibilidade ligada à ideia de liberdade de movimento e de horários coexiste com a coacção das pessoas a viverem e a organizarem as suas actividades de forma a dependerem deste modo de mobilidade veloz e eficiente³⁸. Uma resposta a este paradoxo e à necessidade de libertar as vias públicas de obstáculos à circulação foi a criação de um discurso de segurança³⁹. Os processos de disciplinação são, então, feitos segundo o conhecimento técnico desenvolvido por vários especialistas sobre a segurança de cada utilizador das vias públicas⁴⁰. No entanto, os discursos produzidos sobre a segurança não são neutros, fazendo parte de estratégias de poder ligadas ao conhecimento, que produzem “categorias normativas, prescrições de condutas adequadas e relações de poder”⁴¹. O discurso sobre segurança é legitimador de uma acção ou de um ponto de vista. Por exemplo, a afirmação de que determinada prática é insegura legitima a tomada de medidas a nível governamental, a preocupação pública ou a publicação de artigos na imprensa⁴².

Para esse processo contribuíram engenheiros e polícias, ambos integrados nos serviços de viação centrais ou municipais, e grupos do *lobby* automóvel, como os clubes automóveis⁴³: a definição de espaços para a circulação de determinados utilizadores (vias de circulação para determinado meio de mobilidade, passeios para peões e outros usos; separação, ou não de meios de circulação lenta e rápida); o controlo da circulação e sua fiscalização (imposição de sentidos únicos em algumas ruas; introdução de novos cruzamentos e de prioridades; regras de trânsito; limites de velocidade; sinais; penalidades); a determinação de regras mínimas para veículos e corpos poderem

2003). Peter Norton é também autor de um livro e de artigos sobre a forma como os peões resistiram à redefinição das ruas como espaços para os automóveis.

³⁵ Bertho Lavenir, "How the Motor Car Conquered the Road", 113.

³⁶ Sachs, *For the love of the automobile: looking back into the history of our desires*, 28, 31.

³⁷ Bonham, "Transport: disciplining the body that travels", 61, 62.

³⁸ Urry, "The 'System' of Automobility": 28.

³⁹ Bonham, "Transport: disciplining the body that travels", 64.

⁴⁰ Packer, "Disciplining Mobility: Governing and Safety", 138.

⁴¹ *Ibid.*, 139.

⁴² *Ibid.*, 152.

⁴³ Um exemplo da produção do discurso sobre mobilidade eficiente foi feito, por exemplo, pela Associação Automóvel da Austrália do Sul. Ver Bonham, "Transport: disciplining the body that travels", 61.

circular (inspecção aos veículos e suas condições de segurança; licenças de condução aos condutores; necessidade, ou não de seguro)⁴⁴.

A estabilização deste novo “guião”⁴⁵ não é feita sem oposição por parte de outros utilizadores das ruas e das estradas, que não os motoristas, como os peões, os condutores de carroças, os cavaleiros, os passageiros dos eléctricos, as crianças ou os adultos que usavam as vias públicas também para funções não ligadas ao transporte⁴⁶. Se a “viação acelerada” introduzida pelos comboios trouxe algum esvaziamento das estradas e, por isso, alguma liberdade de movimentos a estes utilizadores⁴⁷, tal seria revogado pela entrada em cena da bicicleta e do automóvel, tendo este guião demorado várias décadas a estabilizar.

O caso português é paradigmático desta imposição do ponto de vista do automobilista, particularmente do automobilista individual, pertencente às elites, que se encontra não só no discurso de disciplinação produzido pelo ACP, como nos debates na Assembleia Nacional nos anos trinta e quarenta sobre a introdução de um seguro obrigatório ou sobre os limites de velocidade. O *lobby* automóvel português, que perante a ausência de uma indústria automóvel se organiza em torno de grupos como o ACP, os comerciantes de automóveis e, mais tarde, os engenheiros rodoviários, também foi produtor deste discurso relativamente à disciplinação dos utilizadores das vias públicas (ruas e estradas), à organização do espaço e à formulação de regras que permitissem a circulação eficiente. Portugal não confirma a tese de que países, como os escandinavos, que não tinham inicialmente indústria automóvel teriam legislações mais restritivas relativamente ao automóvel, porque o *lobby* não seria suficientemente forte⁴⁸. No caso português, o facto da legislação relativa aos primeiros regulamentos automóveis e código da estrada ter sido influenciada pela francesa, cuja indústria automóvel tinha uma importante capacidade negocial⁴⁹, e pelo *lobby* automóvel português, particularmente o ACP e os comerciantes de automóveis, com força política suficiente para conseguir influenciar o poder legislativo, a perspectiva do automobilista é dominante.

Mais do que evocação do uso utilitário ou económico do automóvel, feita sobretudo quando havia restrições à circulação em tempo de guerra⁵⁰, havia a defesa da hierarquização das mobilidades, sendo a mais prioritária o automobilismo individual, em detrimento de outras mobilidades ou ocupações das vias públicas (por exemplo, de peões, de ciclistas, de veículos de tracção animal ou mesmo os veículos automóveis pesados; ou o uso das vias públicas para feiras ou festas populares, que restringiam temporariamente a circulação). No entanto, o argumento económico do uso do automóvel era feito, por exemplo, nos debates parlamentares, embora aí evocando-se o uso do automóvel individual pelos profissionais liberais (nomeadamente médicos) e a importância do

⁴⁴ Packer, "Disciplining Mobility: Governing and Safety", 145-147.

⁴⁵ Akkrich, "The De-Scripture of Technical Objects", 222.

⁴⁶ Catherine Bertho Lavenir, "Luttes des classes et d'influences", *Les Cahiers de médiologie*, no. 2 (1996), Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 95, 96.

⁴⁷ Bertho Lavenir, "How the Motor Car Conquered the Road", 116, 117.

⁴⁸ Foreman-Peck, "Changing National Responses to Motor Accidents", 270, O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 118, 119.

⁴⁹ Fridenson, "La société française et les accidents de la route (1890-1914)".

⁵⁰ Ver esse discurso usado durante a I Guerra Mundial em Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 49, 50.

transporte em automóveis pesados para a economia do país (embora se tentasse disciplinar este meio de transporte).

O discurso relativo à segurança, particularmente à disciplina dos utilizadores das ruas e estradas, começou a elaborar-se com os primeiros regulamentos para a circulação de automóveis. Apesar do regulamento sobre a circulação de automóveis de 1911 aplicar-se apenas aos veículos automóveis e o código da estrada se aplicar a todos os veículos que circulassem pela estrada, o regulamento já previa no seu capítulo relativo às “prescrições relativas à segurança da circulação” algumas normas relativas aos outros utilizadores da estrada, que o código de 1928 manteve. Entre elas já se encontravam medidas disciplinadoras de peões, animais e veículos automóveis, como o facto de as bermas e passeios serem de uso exclusivo dos peões, reservando para a rua ou estrada o primado da circulação de maior velocidade. O regulamento de 1911 previa, no entanto, que a circulação nas ruas e estradas pudesse ser interrompida devido a cortejos ou desfiles de tropas ou ainda em casos excepcionais de aglomerações autorizadas pelas entidades competentes⁵¹. Apesar de o uso privado das ruas ter sido muito limitado na segunda metade do século XIX através de posturas municipais, o uso de uma forma não regulada das ruas e das estradas por peões, animais ou veículos não motorizados continuou a ser feito, bem como o uso para festas populares, por exemplo. O código da estrada de 1928 acrescentou outras regras, mantidas pelo código de 1930, para os utilizadores não motorizados das vias públicas, estipulando, por exemplo, que os peões deveriam atravessar as ruas e estradas perpendicularmente. No entanto, percebe-se a dificuldade de estabilizar este novo guião através de alguns episódios em que este não pôde ser cumprido. Por exemplo, caso não houvesse passeio os peões poderiam deslocar-se nas bermas das estradas, conforme sentença em 1934 que condenou por homicídio involuntário um condutor profissional que atropelou mortalmente um peão nestas condições e que afirmava: “ninguém é obrigado a andar pelas valetas e as estradas não são somente para os automobilistas”⁵². Oposto ao discurso de disciplina, havia a resistência de outros utilizadores. Particularmente nos espaços rurais, a questão do uso das estradas pelos automóveis e, por exemplo, por animais, era problemático, como se vê neste relato jocoso de Aquilino Ribeiro:

Nas aldeias, atravessadas pelo macadame, as galinhas eram para pôr ovos. Excepcionalmente comiam-se, e estas que se comiam eram classificadas em duas categorias: galinha de mulher parida e galinha de automóvel. Percebe-se que esta espécie de ave era aquela sobre que tinham passado as rodas do bólido e que, assim providencialmente, ia temperar a panela familiar⁵³.

O ACP foi um dos actores que mais contribuiu para um discurso da disciplina dos utilizadores da estrada. Nos “dez mandamentos fundamentais de toda a circulação” publicados no *Boletim do ACP*, em 1930, dois deles apontavam aspectos importantes deste discurso: as vias públicas eram de todos, mas serviam apenas para transporte, ou seja movimento eficiente e veloz; o automobilista (condutor de um automóvel ligeiro particular) deveria continuar livre de restrições,

⁵¹ "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis", (1911), 2648.

⁵² "Arquivo Jurídico. Da responsabilidade criminal do «chauffeur» no exercício da profissão", *Auto: revista mensal patrocinada e recomendada pela Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e pelas principais organizações de Táxis*, 1 (1934).

⁵³ Ribeiro, *Aldeia: terra, gente e bichos*, 24.

nomeadamente de limites de velocidade fora das localidades, porque saberia ajuizar a correcta velocidade “relativa” (Figura 9).



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



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

Figura 9: ACP defende mandamentos da circulação: vias públicas servem para transporte e a velocidade em si não constitui perigo e não deve ter limites⁵⁴

Os animais eram um dos problemas identificados pelo ACP nas vias públicas, sendo a sua deslocação ou pastagem nas estradas ou bermas considerada um estorvo para os automobilistas⁵⁵. Em 1935, a direcção do ACP felicitava o deputado Artur Lobo da Costa⁵⁶ pelo seu projecto de lei sobre condução de animais que previa que estes só pudessem andar a pé para o pastoreio, proibindo todas as demais deslocações a pé (deslocações a mercados, feiras, matadouros, casas de compradores)⁵⁷. Também se insurgia com o uso das estradas e ruas para outros fins, como as festas populares⁵⁸.

Num artigo na revista do ACP, a necessidade de disciplina dos utilizadores da estrada, particularmente de todos aqueles que não eram os automobilistas individuais, era bem patente:

(...) Era conveniente, era justo mesmo que o automobilista não fosse continuamente um *bode expiatório* – e que a lei não fosse uma espada de um gume afiado só por um lado: o lado do automobilista.

Mais precisamente nos queremos referir à interpretação geralmente dada ao Código da Estrada, notável e bem elaborado (...). O código da estrada prevê, e muito acertadamente, *os direitos e obrigações de todos os que circulam na via pública*.

De 31/5/1930 para cá, já foi multado algum peão por ter infringido o art. 3 do Código que lhe proíbe «o estacionamento no meio das ruas ou circular nelas senão perpendicularmente»?

(...) Grupos de janotas ociosos cavaqueiam pelas ruas que os transeuntes cruzam na maior indisciplina, descendo dos passeios, de costas, sem olhar o que vem... (...)

O automobilista é sempre o culpado! É esta a presunção que o persegue. Só ele tem *obrigações* – os outros circulantes da via pública só têm *direitos*. (...)

E os desastres dão-se, e as camionetas continuam a perseguir-se nas estradas, não por horário imposto, mas pelo único prestígio de *chegar mais depressa*, do *passar adiante*, do *não deixar ultrapassar*...

(Romarias, feiras, mercados, grandes reuniões desportivas – e aí vai tudo à desfilada, *na ponta da unha, nas horas*...). (...)

Não falemos dos carreiros e carroceiros, dos condutores (condutores...) de gado pelas estradas, desconhecedores da mão por ignorarem (tal como a Caridade...) qual a sua mão direita, e cuja lanterna nocturna, quando existe, é quase sempre um pirlampo-ratoeira enganador.

Falemos só do ciclista, esse bípode bicicle, terror do automobilista, causador de desastres e filho dilecto também dos representantes da autoridade.

⁵⁴ "Os 10 mandamentos fundamentais de toda a circulação", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 15 (1930).

⁵⁵ "Gado pastando nas bermas da estrada", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1943).

⁵⁶ "Acta nº 965, 21/2/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

⁵⁷ "I Legislatura, Sessão nº 12 da Assembleia Nacional, em 19 de Fevereiro", *Diário das Sessões* nº 15, de 20/2/1935, 285, 286.

⁵⁸ Por exemplo, apesar de elogiar as festas de Vila Franca de Xira, falava dos prejuízos que as touradas estavam a provocar no trânsito da estrada nacional nº 12, que ainda não tinha variante nessa localidade. "As festas regionais e o trânsito nas estradas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1941).

Para o ciclista não há lei...⁵⁹

O clube, face ao aumento do número de desastres nos anos trinta, começou a defender a necessidade de campanhas de educação de automobilistas e de peões⁶⁰. Também outros agentes, que se podem considerar parte de um *lobby* difuso (ou seja, não organizado) ligado ao sector automóvel, como as empresas fornecedoras de gasolina, como a *Shell* ou a *Vacuum Oil Company*, começaram a produzir discursos sobre a disciplinação dos utilizadores da estrada: publicavam versões simplificadas do código da estrada, onde aconselhavam os automobilistas a ter “cautela com os erros dos outros”, exortando-os e aos outros utilizadores da estrada a conhecer e a cumprir as regras: “o número sempre crescente de pessoas atropeladas e de viaturas automóveis em circulação impôs aos condutores de automóveis e motocicletas, aos ciclistas e aos peões, a necessidade urgente de conhecerem e praticarem as normas que pela sua aplicação possam garantir a todos, indistintamente, a sua integridade física e material”⁶¹. A sugestão sobre campanhas de educação aos vários utilizadores das estradas e ruas, particularmente peões e automobilistas, era um tema recorrente, como se vê em comunicações apresentadas no II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, em 1937⁶², e nos debates na Assembleia Nacional sobre os problemas de viação e trânsito, em 1949⁶³.

A disciplinação dos corpos incluiu também os condutores. Ao ser criada uma licença de condução, prevista desde o primeiro regulamento de circulação de automóveis em Portugal, de 1901, estavam a definir-se regras para se decidir quem estava apto e não apto a ser motorista. O critério de escolha incluía um bom comportamento moral e civil (era definida uma idade mínima e tinham de apresentar registo criminal e policial limpo), uma boa saúde física e mental (tinham de apresentar atestado médico), e conhecimentos específicos para responder num exame prático e teórico⁶⁴. Um atestado médico que declarasse que o candidato a condutor não era “dotado de comportamento nervoso, incompatível com a necessária serenidade” era uma exigência comum a outros países, embora por vezes o exame médico não especializado fosse falível na detecção de doenças

⁵⁹ Conde d'Aurora, "Automóvel Club de Portugal: defende os Automobilistas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 26 (1932): 7, 8 (itálicos no original).

⁶⁰ "Acta nº 991, 5/9/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

⁶¹ *Quem vai ao volante. Conselhos aos condutores de automóveis da Shell*, 3.

⁶² No Congresso foram apresentadas várias comunicações que abordaram a necessidade de campanhas de educação como “Circulação nas cidades” (de Pedro Veiga); “Educar o peão” (de Tovar de Lemos); “A criança e o trânsito moderno” (de A. de Pina Junior); “Os acidentes de viação nas estradas portuguesas” (de Fernando Teixeira); “A higiene e o automobilismo” (de José Maria Fernandes Lopes). Ver Raul de Oliveira, "Automobilismo. 1ª secção - turismo e transito", in *Relatórios do II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil* (Lisboa: Tip. da Empresa Nacional de Publicidade, 1937), Mário de Gusmão Madeira, "Automobilismo. 3ª secção - legislação, economia e diversos", in *Relatórios do II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil* (Lisboa: Tip. da Empresa Nacional de Publicidade, 1937).

⁶³ Os deputados Paulo Cancela de Abreu e João Antunes Guimarães concordaram sobre a necessidade de se fazer uma campanha nos meios de comunicação como a rádio, os jornais ou o cinema e nas escolas, fábricas, associações, igrejas ou quartéis. "IV Legislatura, Sessão nº 190 da Assembleia Nacional, em 21 de Abril", *Diário das Sessões* nº 190, de 22/4/1949, 538, 539, "IV Legislatura, Sessão nº 191 da Assembleia Nacional, em 22 de Abril", *Diário das Sessões* nº 191, de 23/4/1949, 559.

⁶⁴ "Decreto de 3 de Outubro, aprovando o regulamento sobre circulação de automóveis nas estradas, Diário do Governo nº 231, de 14/10/1901, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", 702, "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911), 2647, 2648, "Decreto nº 15536", (1928), 1282, 1283, "Decreto nº 18406", (1930), 980, 981.

mentais⁶⁵. Foi também nesta área da medicalização dos corpos dos motoristas que se assistiu a uma estigmatização de certos condutores, como, por exemplo, as mulheres. A renegociação dos papéis de género ao longo do século XX no mundo ocidental, visível na construção social dos usos da tecnologia, teve também no automóvel as suas repercussões, seja pelo seu uso pelas sufragistas como símbolo de igualdade⁶⁶, seja pela criação de estereótipos que ligavam o automóvel e a habilidade mecânica aos homens (e a inabilidade às mulheres)⁶⁷. As condutoras ameaçavam a masculinidade e a identidade dos condutores e, por isso, foram feitas tentativas de lhes limitar o acesso à condução⁶⁸ através de argumentos pseudo-biológicos que reforçavam uma separação das esferas, afirmando a incapacidade das mulheres de se concentrarem por estarem habituadas a serem protegidas e cuidadas pelos homens e, por isso, adoptarem um comportamento irresponsável e egoísta na estrada⁶⁹. Ironicamente, os exames de condução⁷⁰, as estatísticas e as ciências actuariais viriam a demonstrar que as mulheres tendiam a ter menos acidentes do que os homens, ainda que nem sempre isso fosse interpretado como uma maneira de desfazer o estereótipo⁷¹. Em Portugal, pode observar-se o tratamento diferenciado às condutoras, por exemplo, na revista do ACP, mas não a sua exclusão, encontrando-se por vezes, contudo, um discurso algo ambíguo, como neste excerto:

É possível que muitas senhoras que vejo em Lisboa a guiar, não possuam uma consciência muito sólida da técnica de manobras (...); mas o que se verifica é que a correcção das suas atitudes corresponde inteiramente a uma presença de espírito, que por certo não é forçada e que pelo menos não desmente a existência de faculdades especiais o que muito contribui para a nossa admiração progressiva⁷².

Embora as mulheres ainda representassem uma percentagem muito pequena do total dos condutores⁷³, o que acontecia também noutros países⁷⁴, em 1931 começaram a aparecer na revista

⁶⁵ O médico especialista em neurologia e psiquiatria Diogo Furtado apresentou, em 1937, uma comunicação na qual apresentou alguns casos de diagnóstico de doença mental e condutores envolvidos em acidentes e apelou à criação de juntas especiais integradas nos serviços de saúde pública, que tivessem um perito neuropsiquiatra que realizaria o exame a todos os candidatos a condutores. Diogo Furtado, "As cartas de condução e as doenças nervosas e mentais" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).

⁶⁶ Ver, para o caso inglês, O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 45.

⁶⁷ No início do século XX, a publicidade dirigida a condutoras mulheres de carros considerados "inferiores", mas mais fáceis de conduzir, como os carros eléctricos, tinha a assunção implícita que as mulheres tinham capacidades técnicas inferiores às dos homens. McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 140.

⁶⁸ Algumas com sucesso, como nos EUA. *Ibid.*, 157.

⁶⁹ O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 54.

⁷⁰ Em 1941, a percentagem de reprovação de candidatos a condutores em Portugal foi ligeiramente menor para as mulheres: 21 por cento de reprovações face a 26,2 nos homens examinados. *Relatório referente ao ano de 1941 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1943).

⁷¹ Numa comunicação de 1937, um médico afirmava que as "mulheres, sentindo-se, ainda hoje, fora do seu meio à frente de um volante, tomam precauções tendentes a evitar o mais possível qualquer desastre". Era esta a justificação que apresentava para o facto de, estatisticamente, as mulheres terem menos acidentes os homens. João Correia Ribeiro, "Algumas considerações sobre acidentes da estrada sob os pontos de vista médico e jurídico" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937), 2. Ver também Packer, "Disciplining Mobility: Governing and Safety", 151, 152.

⁷² Martins Faria, "Automobilismo feminino", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1931): 11.

⁷³ No início dos anos trinta a percentagem mulheres condutoras aprovadas no exame de condução representava entre dois e três por cento do total dos condutores aprovados. *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 97, *Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 122.

do ACP vários artigos sobre a moda para mulheres que andassem de automóvel e, ao longo da década, outras referências foram feitas a mulheres condutoras. Por exemplo, a sua inscrição na escola de condução do ACP, onde estavam claramente sobre-representadas⁷⁵, ou o aparecimento na primeira página de uma fotografia da equipa feminina melhor classificada num *rally* à Figueira da Foz em 1936⁷⁶. São mulheres que pertenciam a uma elite e que, portanto, não eram representativas da restante da população.

Outro grupo de condutores estigmatizado foi o dos motoristas. O regulamento de 1911 estabelecia o conceito de “condutor amador”, que não era assalariado, e de “condutor profissional”. O tratamento dado aos condutores profissionais pelo ACP revela que este clube fazia questão de manter uma diferenciação de classe. A definição das categorias de condutor amador e profissional em vigor com o regulamento sobre a circulação de automóveis de 1911 esteve na base da discussão, entre 1911 e 1928, sobre se estes condutores podiam ou não ser sócios do ACP. Esta distinção foi abandonada pelos códigos da estrada de 1928 e 1930 (e retomada com o código de 1954), definindo-se apenas o tipo de condutor conforme a categoria do veículo a conduzir (motocicleta, automóvel ligeiro ou automóvel pesado), o que não impediu que continuasse a haver uma “campanha” contra os condutores dos veículos pesados, responsabilizando-os pela maior parte dos acidentes, o que se encontra reflectido na lei com a questão dos limites de velocidade. A disciplina dos condutores profissionais e do transporte comercial, em particular o seu enquadramento no corporativismo de Estado (com a criação do GITA e dos sindicatos nacionais dos motoristas), pretendia evitar as tensões, mas reforçava, paradoxalmente, as diferenças de tratamento dadas aos automobilistas individuais, ligados a uma cultura de elite. As duas “culturas” de uso destes dois grupos diferenciavam positivamente os automobilistas individuais, tidos como “cavalheiros”, para quem as regras seriam quase desnecessárias devido ao seu autocontrolo; ao contrário, os condutores profissionais teriam de ser ensinados a comportar-se e, regra geral, eram responsabilizados pelo que corria mal nas estradas (seja em relação aos acidentes rodoviários, seja em relação à sua maior contribuição para o desgaste das estradas). Este discurso deixa continuidades, mesmo no período pós-II Guerra Mundial, como se vê na continuação do debate da coordenação dos transportes terrestres. Nos diplomas que visavam dificultar a utilização dos automóveis para transporte de mercadorias, estes eram tidos como responsáveis pelo aumento dos acidentes rodoviários⁷⁷ quando, na realidade, estes veículos

⁷⁴ Em França, em 1927, as mulheres representavam 7,9 por cento dos candidatos a condutores. Em Berlim, em 1929, 4,2 por cento dos condutores aprovados eram mulheres. Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 92.

⁷⁵ Por exemplo, em Setembro de 1934, estavam inscritos na escola de condução do ACP oito mulheres e seis homens, que eram Maria Tereza Baptista Coelho, Clarice Tabora Couto, Dr. Armando Formigal Luzes, D. Helena Gandon Burnay, Marie Weinstein, Begi de Menezes, Dr. Paulo Menano, Maria Luiza Cohen, Maria Cristina de Oliveira, Maria Joana de Azevedo Coutinho, Francisco Maria de Sousa e Castro, engenheiro Carlos Teodoro da Costa, Eduardo Fernandes (Esculapio), Tulio Garcia. Havia ainda uma lista de espera onde as mulheres estavam menos representadas. “Escola de condução e mecânica”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 47 (1934).

⁷⁶ “O «rallye» à Figueira da Foz”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 68 (1936).

⁷⁷ “... tão elevado número de veículos particulares de carga agrava o problema do trânsito e contribui fortemente para o grande número de acidentes, que tantas vítimas e prejuízos causam”. “Decreto-lei nº 45331”, (1963), 1677.

representavam cerca de um quinto de todos os veículos intervenientes em acidentes em 1963⁷⁸, sendo defendidos desta forma:

(...) longe de ser um elemento de perturbação do trânsito, e contribuir fortemente para o grande número de acidentes, o transporte particular de carga é aquele que melhor se comporta na estrada, constituindo um elemento de ordem, no meio da incompreensão que reina por toda a parte, quanto aos deveres que impendem sobre todo o condutor, ou transportador, de respeitar os direitos do seu semelhante, seja ele o condutor dum caminhão, duma bicicleta, ou um simples peão⁷⁹.

O ACP continuou o discurso de disciplinaçãõ nos anos quarenta. Enquanto durou o período mais severo de restrição da mobilidade dos automóveis provocada pela guerra⁸⁰, a revista do ACP publicava, em 1942 e 1943, nostálgicos artigos sobre as corridas automóveis passadas ou artigos técnicos sobre como manter o seu automóvel (que estava parado). Logo que, em 1943, houve uma janela de oportunidade e os automóveis puderam circular dois dias por semana, reapareceu o discurso contra a indisciplina dos outros utilizadores da estrada, avisando que os automobilistas tinham de ter presente “que a proverbial indisciplina do peão, nestes 15 meses de liberdade quase absoluta que lhe foi concedida, atingiu proporções nunca sonhadas. Lembrai-vos que ele não vê, nem ouve e que tem a rua e a estrada como seu domínio exclusivo”⁸¹. Nos dois anos seguintes verificou-se que o maior número de acidentes ocorria às segundas-feiras, quartas-feiras e sábados, os três dias na semana em que motociclos e automóveis ligeiros particulares podiam circular (no final de 1943, foi autorizado mais um dia de circulação)⁸². No discurso produzido na revista do ACP, o problema estava sempre nos outros. Voltava, mais uma vez, o ponto de vista do automobilista proprietário de veículos particulares, como se lê num artigo sobre a necessidade de disciplinar a anarquia do trânsito na retoma da circulação de automóveis, identificando os seguintes “elementos perturbadores da ordem e do ritmo normais do tráfego mecânico na via pública”⁸³: “o peão”, “o ciclista”, “veículos de tracção animal” e “certos condutores...”. O peão continuava a ser caracterizado como “imprudente, distraído, rebelde, raras vezes cauteloso” e era referido que nunca a multa prevista no código da estrada para os peões que não atravessassem a via de forma perpendicular e com cuidado tinha sido aplicada; o ciclista era “um dos grandes obstáculos à circulação” e tinha comportamentos imprevisíveis; os veículos de tracção animal não cumpriam o código da estrada, caminhando “sem governo, sobre a estrada”, nem nenhuma multa lhes tinha sido aplicada⁸⁴. Este discurso culpabilizador do comportamento de peões que usavam o espaço da rua para outras actividades que não o transporte (eficiente) foi comum a outros países⁸⁵. O discurso mudava quando se falava dos condutores. Reconhecendo que “alguns condutores” não cumpriam o código da estrada e tinham comportamentos imprevidentes, dava-se como exemplo motoristas de automóveis oficiais ou de carros pesados, ou seja, deixando de fora os condutores dos automóveis particulares. Não

⁷⁸ Carmo, *A batalha entre o carril e a estrada: coordenação? - discriminação? Os transportes particulares em face do imposto de circulação*, 126.

⁷⁹ *Ibid.*, 130.

⁸⁰ Ver sub-capítulo seguinte.

⁸¹ “Automobilistas! Atenção!”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1943).

⁸² *Relatório referente ao ano de 1944 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1945), 8, *Relatório referente ao ano de 1945 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 19.

⁸³ “A disciplina é a base da segurança do trânsito”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1943): 8.

⁸⁴ *Ibid.*, 9.

⁸⁵ Bonham, “Transport: disciplining the body that travels”, 64, 65.

podendo negar que havia automobilistas que provocam acidentes pela sua própria incúria e pelo excesso de velocidade, apelava-se, não à punição, mas, nostálgicamente, ao regresso de uma “velha etiqueta” dos automobilistas, da época em que “não havia desconhecidos na estrada” e em que a “grande família automobilista” reforçava os seus “laços de camaradagem” com gestos de cortesia e de auxílio mútuos⁸⁶.

Continuava a passar-se a imagem de que o condutor de automóveis de veículos ligeiros de passageiros era um homem (normalmente um homem, e não uma mulher), que seria uma pessoa idónea (não poderia ter carta quem fosse condenado por roubo, etc.) e a privilegiar-se o ponto de vista do automobilista sobre os outros utilizadores da estrada ou da rua, nomeadamente ao definir a questão da responsabilidade dos acidentes⁸⁷.

Havia também quem, perante a dificuldade dos resultados da disciplinação do condutor, pensasse numa solução tecnológica, fazendo paralelos com o funcionamento dos caminhos-de-ferro, de modo a que marcha do automóvel não dependesse das qualidades do condutor:

(...) para o automóvel, mesmo em condições óptimas de via (auto-estrada com pavimento extra-duro), a *segurança da marcha depende, em alto grau, das qualidades desportivas do condutor*; é portanto influenciada pelas disposições fisiológicas e psicológicas, essencialmente variáveis, do maquinista, o que obriga, sob pena de desastre, a manter em limites muito baixos a velocidade média de percurso. (...) *a disciplina e a segurança nas estradas só poderão ser asseguradas, sem dependência do coeficiente pessoal, quando elas se realizarem mecanicamente*; isto é, quando as rodas forem guiadas por disposições especiais da estrada; ou, ainda, por outras palavras, quando o binário «pneumático-estrada» se aproximar do binário «roda de verdugo-carril» [dos caminhos-de-ferro] (...).⁸⁸

Associado ao primado da circulação está a aceleração e a mudança de percepção relativas ao tempo e ao espaço, devidas à velocidade que os transportes motorizados introduziram na vida moderna, marcando culturalmente uma era. A velocidade e a interpretação subjectiva da lei relativamente às condições segundo as quais esta devia ser reduzida e as multas que daí advinham foram sempre um tema de litigação por parte dos automobilistas, e, particularmente, um campo forte de intervenção do ACP.

Praticamente desde a sua fundação que o clube tomou posições sobre as multas passadas aos automobilistas e sobre o aumento dos limites de velocidade, tendo congratulando-se quando o regulamento da circulação de 1911 respondeu a essas reclamações⁸⁹. Continuou, ao longo dos anos, a intervir na questão das multas aplicadas por excesso de velocidade. Por exemplo, em 1917, o presidente do ACP, Ricardo O'Neill, e um membro da direcção, Rodrigo Peixoto, ambos engenheiros⁹⁰, foram recebidos pelo ministro do Fomento, pedindo o esclarecimento do artigo do

⁸⁶ "Façamos reviver a velha etiqueta do automobilismo", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 1 (1944).

⁸⁷ O'Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 127, Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, 202, ———, "How the Motor Car Conquered the Road", 120-122.

⁸⁸ Ferreira, "Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo: conferencia realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934", 17, 18 (itálicos no original).

⁸⁹ *Anuário do Automóvel Club de Portugal*, 8.

⁹⁰ Rodrigo Peixoto teve um papel activo no ACP na organização de provas automobilísticas, tinha sido engenheiro da Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro e foi também sócio fundador da Sociedade Portuguesa de Automóveis, criada em Lisboa em 1904 para o comércio de várias marcas de automóveis importadas. Ricardo O'Neill também iniciou, no mesmo ano, actividade no comércio automóvel de marcas importadas em Lisboa. Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 80-84.

regulamento da circulação de automóveis de 1911⁹¹ que definia os limites de velocidade, a fim de evitar uma sua má interpretação que se reflectisse na aplicação de multas. Apesar da resposta do ministro no sentido da revisão do decreto, indicando que ia mandar reunir novamente a Comissão Revisora do Regulamento sobre a Circulação de Automóveis à qual seriam agregados um delegado da Polícia Administrativa e outro da Câmara Municipal de Lisboa⁹², a revisão só viria a acontecer onze anos mais tarde, com a publicação do primeiro código da estrada. Em 1918, numa outra exposição ao ministro do Comércio⁹³ estes mesmos dois membros do ACP concretizavam a proposta, pedindo a eliminação da frase "onde o andamento não deve exceder o de um trem" que limitava a velocidade perante as chamadas circunstâncias especiais⁹⁴. Se o trem aqui referido fosse o de um eléctrico, isto significaria que não poderia ultrapassar os 13 km/h⁹⁵.

Se em 1911 os limites de velocidade tinham sido aumentados em relação ao regulamento de 1901 em 10km/h cada um, para 20 km/h dentro das povoações e 40 km/h fora delas, salvo circunstâncias especiais, nos códigos da estrada de 1928 e de 1930 apenas dentro das localidades se limitavam as velocidades para 30 km/h (podendo chegar a 50 km/h com o código de 1930), mantendo-se sem limite legalmente definido as velocidades fora das localidades⁹⁶. A única excepção eram os veículos pesados, para os quais o limite de velocidade fora das localidades era imposto conforme a sua tonelagem e o terem ou não pneumáticos. Para os restantes veículos, definia apenas o seguinte: "Fora das cidades e povoações a velocidade nunca deverá ir além do que a prudência indique como conveniente, contando que os condutores, em todas as circunstâncias, se conservem senhores da marcha dos veículos e possam pará-los rapidamente"⁹⁷. Claramente este tipo de legislação beneficiava o automobilista proprietário do automóvel ligeiro particular, conferindo-lhe a autonomia e reconhecendo-lhe a capacidade para ser senhor de si e do seu veículo. Os automobilistas profissionais, que conduziam os transportes rodoviários comerciais, pelo contrário, como já vimos, eram vistos como um dos grupos responsáveis pelos acidentes rodoviários e pelas infracções em geral ao código da estrada. Para além da limitação de velocidade prevista no código da estrada para estes veículos ser substancialmente diferente dos automóveis particulares, foi ainda

⁹¹ Os directores do ACP foram recebidos pelo ministro em 24/8/1917. Ver artigo 43º do "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911).

⁹² "Acta nº 158, 24/8/1917", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.

⁹³ Numa das reformas do ministério que tutelava as obras públicas, este passou a chamar-se Ministério do Comércio, em vez de Ministério do Fomento, mantendo, no entanto, a Direcção-Geral de Obras Públicas, na qual se incluíam as estradas. "Decreto nº 3511", *Diário do Governo* nº 191 de 5/11/1917, Presidência do Ministério. Para a evolução das reformas dos ministérios que tutelaram as obras públicas de 1852 até 1976 ver Ministério das Obras Públicas, *Ministério das Obras Públicas : 1852-1977. Resenha sobre a evolução do Ministério das Obras Públicas*, (Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1977), 11-24.

⁹⁴ "Acta nº 187, 4/4/1918". O parágrafo único do artigo 43º indicava em que circunstâncias as velocidades deviam ser abaixo dos limites legalmente estabelecidos e tinha a seguinte redacção: "Estas velocidades devem ser diminuídas em circunstancias especiais, e sempre que a segurança da circulação exija, especialmente nos fortes declives, nos cruzamentos de estradas e ruas, nas curvas apertadas e ruas de grande trânsito, onde o andamento não deve exceder o de um trem, acatando sempre as indicações da autoridade incumbida de regular o trânsito". "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911).

⁹⁵ Ver artigo 41º do "Decreto de 12 de Março, aprovando o regulamento para o serviço da tracção electrica, Diário do Governo nº 60, de 17/3/1903, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1903* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1904).

⁹⁶ Ver artigo 19º do "Decreto nº 15536", (1928), e artigos 61º e 62º do "Decreto nº 18406", (1930).

⁹⁷ "Decreto nº 18406", (1930), 978.

estabelecida a obrigatoriedade de terem um aparelho que controlasse a velocidade⁹⁸. Com o RTA de 1948, as velocidades máximas instantâneas e médias dos veículos pesados usados nas carreiras regulares seriam, respectivamente, 50 e 30 km/h (para veículos ligeiros, 60 e 40 km/h)⁹⁹. O código da estrada de 1954 mantinha sensivelmente o mesmo esquema relativamente aos limites de velocidade, nomeadamente a ausência de limite para os automóveis ligeiros de passageiros fora das localidades¹⁰⁰.

Não é surpreendente que, tendo em conta o aumento das velocidades autorizadas e a manutenção da mistura nas ruas e estradas dos diferentes tipos de mobilidade, tenha aumentado a sinistralidade rodoviária, particularmente nas cidades e para os peões, cuja tolerância aos ferimentos por colisão com um carro diminui dramaticamente a partir dos 30 Km/h¹⁰¹. As maiores causas para os acidentes nas ruas e nas estradas com a introdução da tracção motorizada foram não apenas o aumento da velocidade e de tráfego, mas a mistura de diferentes modos de mobilidade (peões, ciclistas, eléctricos, veículos de tracção animal, animais e automóveis) com características de “operação” diferentes¹⁰².

De acordo com as estatísticas que começaram a ser produzidas pela DGSV nos anos trinta, os condutores de automóveis eram os principais responsáveis pelos acidentes registados e os peões as principais vítimas¹⁰³. Os acidentes registados aconteciam maioritariamente nas cidades e vilas. As percentagens do total de mortos e feridos em acidentes rodoviários anuais em Portugal eram, respectivamente, entre vinte e trinta por cento e entre cinquenta e sessenta por cento só nas duas principais cidades do país, Lisboa e Porto, que contavam com a maioria dos veículos manifestados¹⁰⁴.

Para responder a este problema crescente e considerado urgente, que nos anos trinta começou a ganhar mais importância no espaço público, foi necessário produzir conhecimento sobre

⁹⁸ No Congresso para a Segurança na Estrada, em Paris, em 1933, foi aprovado um voto sobre a necessidade dos veículos pesados passarem a ter obrigatoriamente um aparelho que registasse as velocidades. Em Portugal, apesar de essa obrigatoriedade ter sido legislada em 1935, a sua implementação seria difícil. "Portaria nº 8000", *Diário do Governo* nº 30, 1ª Série, de 7/2/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Fernando Teixeira, "Os acidentes de viação nas estradas portuguesas" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).

⁹⁹ Só no caso do traçado das estradas ser excepcionalmente favorável é que a velocidade média poderia ser aumentada para 40 km/h para os pesados e 50 km/h para os ligeiros. A questão das velocidades médias era essencial para definir horários, que eram obrigatórios para as carreiras regulares. Ver artigo 143º do "Decreto-lei nº 37272", (1948), 1815.

¹⁰⁰ "Decreto-lei nº 39672", (1954), 577.

¹⁰¹ E o risco de morte na colisão com um carro a andar a mais de 50 Km/h é de 80 por cento. Featherstone, "Automobilities: An Introduction": 4.

¹⁰² McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 174, 175.

¹⁰³ De 1935 a 1950, com excepção dos anos de 1942 a 1945, por causa das restrições causadas pela guerra à circulação dos veículos automóveis, os condutores de veículos automóveis foram os principais responsáveis pelos acidentes. Ver os relatórios da DGSV de 1933 a 1950.

¹⁰⁴ Ver, por exemplo, para os anos entre 1939 e 1945. *Relatório referente ao ano de 1939 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 155, 156, *Relatório referente ao ano de 1940 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1941), 140, 141, *Relatório referente ao ano de 1941 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 160, 161, *Relatório referente ao ano de 1942 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1944), 150, 151, *Relatório referente ao ano de 1943 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1944), 146, 147, *Relatório referente ao ano de 1944 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 148, 149, *Relatório referente ao ano de 1945 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 158, 159. Quanto aos veículos manifestados, por exemplo, em 1933, as duas cidades (manifesto de veículos a nível do concelho) tinham, respectivamente, 22 e nove por cento dos veículos manifestados em todo o país. *Relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação. 1933*, 39, 41.

segurança, acompanhando o que estava a ser feito internacionalmente¹⁰⁵. Por exemplo, em 1935, um dos directores do ACP, Mário de Gusmão Madeira, delegado regular do clube em vários congressos internacionais, apresentou uma comunicação sobre segurança como problema fundamental da circulação no I Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, onde fazia a síntese de dados recolhidos nos mais recentes congressos internacionais sobre o tema¹⁰⁶. Apresentava, por exemplo, uma das soluções para o problema da simultaneidade de diferentes tipos de tráfego nas ruas urbanas, pela separação dos tipos de tráfego de acordo com a sua velocidade e padrões de mobilidade, ou seja: “separando as diversas espécies de tráfego, interditando algumas ruas centrais aos veículos de marcha lenta, nomeadamente aos eléctricos e camiões, e criando para os peões passagens especiais assinaladas por fachas claras ou pregos”¹⁰⁷. A preocupação com a segurança rodoviária nos anos trinta é também visível no interesse acrescido de vários actores, como alguns médicos do recém-criado Auto-Clube Médico Português, que defendiam a assistência médica e técnica na estrada¹⁰⁸ e a existência nas estradas de postos fixos com telefones e material de primeiros socorros¹⁰⁹, medida que só em meados dos anos cinquenta seria prevista, com a transposição das características das estradas internacionais europeias para as nacionais. Foi também o interesse sobre o corpo do condutor que levou a uma discussão sobre a maior regulação do controlo do acesso às cartas de condutor, em particular na avaliação médica ou na necessidade de descanso e horários de trabalho equilibrados por parte dos motoristas profissionais¹¹⁰. Os serviços

¹⁰⁵ Nos anos vinte, nos EUA foram mortas 200.000 pessoas em acidentes de automóveis, valor próximo do número de soldados desse país mortos durante a II Guerra Mundial (293.000). Este problema também ganhou visibilidade, sendo que as principais vítimas eram peões, sendo uma boa parte menores. Foi a partir dos anos vinte que se identificou claramente o problema da segurança rodoviária e se começaram a fazer campanhas de segurança e as negociações entre os vários utilizadores das vias públicas tornaram-se mais activas, nomeadamente nos EUA. Filarski e Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*, 96-98.

¹⁰⁶ Congresso para a Segurança na Estrada, em Paris, no Congresso Internacional de Transportes Automóveis, em Berlim, ambos em 1933 e no Congresso Internacional de Estradas, em Munique, em 1934. O autor apresentou a sua comunicação em torno dos seguintes tópicos: estradas (características técnicas e outros melhoramentos e sinalização), veículos (peças de segurança e seu estado e cuidados de condução), condutores (condições para se ser considerado apto, problemas de condução) e regulamentação do trânsito e educação do público. Madeira, "A segurança: problema fundamental da circulação". O Congresso para a Segurança na Estrada, em Paris, foi também usado por um jornalista do *Diário de Notícias* para apresentar as propostas para diminuição dos acidentes rodoviários, nomeadamente os de responsabilidade dos veículos pesados. Teixeira, "Os acidentes de viação nas estradas portuguesas".

¹⁰⁷ Madeira, "A segurança: problema fundamental da circulação", 20.

¹⁰⁸ Fernando Santos e João Perfeito de Magalhães, "Da imperiosa necessidade de assistência em estrada ao automobilismo e turismo em Portugal" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936). Também no congresso sobre o automobilismo, no ano seguinte, foram apresentadas comunicações sobre este assunto como "Socorros médicos na estrada" (de Carlos Vidal), "A assistência médica na estrada" (de Tovar de Lemos), "Algumas considerações sobre acidentes da estrada sob os pontos de vista médico e jurídico" (de João Correia Ribeiro), e "O automóvel e a assistência médica em Portugal (de Fausto Landeiro) todos médicos com referência a serem membros do Auto-Clube Médico Português, com excepção do Dr. Tovar de Lemos. Oliveira, "Automobilismo. 1ª secção - turismo e transitio", Madeira, "Automobilismo. 3ª secção - legislação, economia e diversos".

¹⁰⁹ Tovar de Lemos, "A assistência médica na estrada" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937), Carlos Vidal, "Socorros médicos na estrada" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).

¹¹⁰ Ver, por exemplo, as comunicações "O daltonismo e a viação moderna" (de Mário Moutinho), "As cartas de condução e as doenças nervosas e mentais" (de Diogo Furtado), "O esforço do cérebro do motorista nos momentos de perigo iminente" (de José Agostinho Paulo Junior), "Cartas de condutores amadores e cartas de condutores profissionais e apreensão de cartas" (de Francisco Marques). Madeira, "Automobilismo. 3ª secção -

de viação desenvolveram, igualmente, um discurso relativo à segurança. Um dos tópicos recorrentes nos relatórios da DGSV dos anos trinta é a necessidade de “uma remodelação profunda dos processos de ensino e de selecção empregados” de modo a evitar candidatos a condutores que não possuíssem “necessárias condições fisiológicas e psicológicas” e que “nunca deviam aspirar à obtenção duma carta de conduzir”¹¹¹. Pretendia-se que a selecção dos condutores se fizesse com “bases científicas modernas”¹¹², nomeadamente através de uma avaliação psicotécnica¹¹³. A percentagem de reprovação de candidatos, que na primeira metade dos anos trinta esteve sempre acima de trinta por cento¹¹⁴, considerada elevada pelos serviços de viação, levou a que estes serviços investigassem a sua causa: a maior parte das reprovações acontecia na prova prática (prova de condução) originadas pela “inexperiência” dos candidatos e o “ensino defeituoso”¹¹⁵ (daí a necessidade de melhores escolas de condução).

Também a questão da inspecção dos veículos era levantada, se bem que, na avaliação das causas dos acidentes, as de carácter técnico (independentes do comportamento humano), como falhas nos veículos automóveis ou problemas nas estradas, fossem em número diminuto. Mesmo assim, a DGSV pedia o reforço do investimento no material de inspecção, nomeadamente em instrumentos de medição, e também o alargamento das inspecções feitas a todos os veículos automóveis, de uma forma periódica (salvo alguns casos excepcionais, eram apenas feitas a alguns veículos quando eram registados)¹¹⁶. O problema das inspecções era tanto maior, quanto mais se tornava importante a venda de carros usados, que não eram alvo de inspecções periódicas¹¹⁷.

Para além da questão médica ligada à validação de condutores e ao tratamento das vítimas de acidentes rodoviários, havia também a questão legal, relativa às indemnizações. A reparação civil devida às vítimas dos acidentes de automóveis foi legislada, pela primeira vez, em 1918, prevendo o direito a uma indemnização por parte dos lesados e regulando a sua execução, o que foi modificado logo em 1919¹¹⁸ e retomado no primeiro código da estrada. O código de 1928, comparativamente ao regulamento de 1911, dá grande ênfase à questão da reparação civil e da responsabilidade criminal em caso de acidentes, o que revela que a realidade da sinistralidade, que sempre existiu e foi parte integrante da cultura automóvel¹¹⁹, passou a ter uma visibilidade inegável, que se traduz, por exemplo, na publicação de tabelas sobre o número de acidentes em 1933, no primeiro relatório da Direcção dos Serviços de Viação e, de uma forma bastante mais sucinta, no Anuário Estatístico de Portugal a partir de 1935.

legislação, economia e diversos”. Os dois primeiros eram membros do Auto-Clube Médico Português e os dois últimos do Sindicato Nacional de Motoristas do Distrito de Lisboa.

¹¹¹ *Relatório referente ao ano de 1934 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 15.

¹¹² *Ibid.*, 24.

¹¹³ *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 15, 16, 23, 24.

¹¹⁴ *Ibid.*, 97.

¹¹⁵ *Relatório referente ao ano de 1937 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 8.

¹¹⁶ *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 16.

¹¹⁷ *Relatório referente ao ano de 1938 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 11.

¹¹⁸ O decreto que saiu em 1919 continha todos os artigos do decreto de 1918, com excepção daqueles que regulavam a parte processual. Ver “Decreto nº 4536”, *Diário do Governo* nº 147, 1ª Série, de 3/7/1918, Secretaria de Estado da Justiça e dos Cultos, “Decreto nº 5646”, *Diário do Governo* nº 98, 9º Suplemento, 1ª Série, de 10/5/1919, Ministério da Justiça e dos Cultos.

¹¹⁹ Sobre o impacto dos acidentes rodoviários na imprensa portuguesa no início do século XX, e, nomeadamente a cobertura dada à fatídica corrida Paris-Madrid de 1903 ver Rodrigues, “A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)”, 181-186.

Eram criadas novas formas de produção de conhecimento sobre a sinistralidade rodoviária e também novas formas de fiscalização. A DGSV previa, em 1934, ferramentas que pudessem estudar os acidentes: “O seu estudo comparativo com o da distribuição topográfica e cronométrica dos acidentes constitui uma das mais importantes bases para o estudo e resolução do problema da segurança do trânsito e, se não se iniciou já neste trabalho, isso se deve à dificuldade surgida na sua efectivação”¹²⁰. No ano seguinte, criava um Boletim de Acidente de Trânsito, baseado em boletins produzidos nos Estados Unidos da América e recomendados pela *National Safety Council's Joint Committee on Statistics*, a ser preenchido por todas as entidades que tivessem alguma relação com as consequências dos acidentes de viação, como as autoridades, os hospitais ou as companhias de seguro, tendo começado, a partir desse ano, a publicar informação mais detalhada¹²¹. Com os estudos estatísticos dos acidentes possibilitados por este boletim, esperava-se que fosse possível controlá-los melhor¹²².

A parte da fiscalização foi também desenvolvida. A principal entidade fiscalizadora tornou-se a polícia de trânsito, criada com o código da estrada de 1930. Também houve a intenção, prevista no mesmo diploma, de criar tribunais especiais para julgar as transgressões ao código da estrada¹²³. A polícia de viação e trânsito (inicialmente chamada corpo especial de polícia de trânsito nas estradas)¹²⁴ começou por funcionar com brigadas móveis, que, em 1934, já contavam com mais de três dezenas de veículos para fazer a fiscalização das estradas, complementada com a criação de uma rede de postos fixos nas estradas, que começou a ser construída em 1935¹²⁵. As brigadas móveis vigiavam, em plena estrada, o cumprimento das regras de trânsito e faziam o registo de acidentes, enquanto os postos fixos se viriam a especializar na fiscalização de horários e velocidades e das características técnicas dos veículos (mormente para transporte de certas mercadorias; a verificação do excesso de carga nos automóveis pesados)¹²⁶.

O assunto da responsabilidade dos acidentes e das penalidades a aplicar às transgressões feitas pelos automobilistas era matéria bastante sensível, como se pode ver nos debates na Assembleia Nacional, em Janeiro de 1936, em torno da reparação civil (durante o qual, o código da estrada é várias vezes referido) ou sobre o projecto de lei que previa a passagem da responsabilidade relativa ao seguro automóvel para uma seguradora (os automobilistas não queriam assumir mais esta “externalidade” do sistema automóvel), ambos da autoria do deputado José

¹²⁰ *Relatório referente ao ano de 1934 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 24.

¹²¹ *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 21, 22, 24.

¹²² *Ibid.*, 24.

¹²³ Esta intenção não foi concretizada, mas era apoiada, por exemplo, pelos motoristas profissionais, conforme posição defendida pelo presidente da Comissão Administrativa do Sindicato Nacional dos Motoristas do Distrito de Lisboa. Francisco Marques, “Tribunais especiais” (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).

¹²⁴ Nome alterado em 1937. Ver “Decreto nº 27838”, *Diário do Governo* nº 158, 1ª Série, de 9/7/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹²⁵ Em 1934 as Brigadas Móveis tinham 17 automóveis ligeiros, 14 motos com *sidecar* e 4 motos simples. Em 1935 foram abertos os primeiros postos fixos de fiscalização em “pontos estratégicos para um eficaz controlo do tráfego das principais estradas do País”. *Relatório referente ao ano de 1934 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 23. O número de postos fixos de fiscalização foi aumentando gradualmente de ano para ano. Em 1935 eram onze e dez anos depois, em 1945, tinham entrado em serviço mais setenta. *Relatório referente ao ano de 1936 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 7, *Relatório referente ao ano de 1945 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 18.

¹²⁶ *Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 23.

Saudade e Silva¹²⁷ e ambos rejeitados pela Assembleia Nacional¹²⁸. Se já na discussão da convenção internacional de Paris de 1926 relativamente aos automóveis não houve consenso entre os vários países participantes em torno da questão do seguro obrigatório¹²⁹, e por isso o que ficou na convenção foi apenas que os automobilistas teriam de o ter se viajassem para os países que o exigissem, também nestes debates na Assembleia Nacional se percebe a dificuldade de chegar a um consenso. Embora o segundo código da estrada, de 1930¹³⁰, tenha previsto o seguro obrigatório para os veículos automóveis de transporte colectivo de passageiros, tendo no entanto a sua entrada em vigor sido adiada até 1933¹³¹, este era-o apenas para os passageiros transportados, ou seja, não contemplava terceiros lesados em acidente. Só viria a alargar-se a todas as carreiras regulares de serviço público, cobrindo os riscos da responsabilidade civil, com o RTA de 1948¹³². Alguma da argumentação sobre a não obrigatoriedade do seguro automóvel para os automobilistas individuais assentava no facto de estes serem considerados pessoas idóneas e com capacidade material para indemnizar no caso de terem responsabilidade por um acidente. O projecto de lei que determinava a obrigatoriedade do seguro automóvel do deputado Saudade e Silva, juntamente com o parecer da Câmara Corporativa de que foi alvo, que previa a alteração do código da estrada nesse sentido¹³³, e ainda uma contraprojecto de Mário de Figueiredo¹³⁴ foram rejeitados. Vários argumentos foram apresentados contra a obrigatoriedade do seguro automóvel: a questão não estar suficientemente amadurecida para ser convertida em decisão legal; a “drenagem do ouro para o estrangeiro” porque a maior parte das companhias de seguros então existentes era estrangeira¹³⁵; a transferência da responsabilidade para as companhias de seguro ser um convite à imprevidência, o que causaria mais acidentes automóveis¹³⁶; as companhias de seguros ou não pagariam ou não dariam garantias relativamente a alguns aspectos dos acidentes¹³⁷; aumento dos encargos com automóveis tendo

¹²⁷ José Saudade e Silva formou-se em direito na Universidade de Lisboa em 1920, tendo combinado o exercício da advocacia com cargos públicos. Marina Costa Lobo, "José Saudade e Silva", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005). Os textos dos projectos de lei foram publicados na "I Legislatura, Sessão nº 51 da Assembleia Nacional, em 17 de Dezembro", *Diário das Sessões* nº 55, de 18/12/1935, 100, 101.

¹²⁸ Ver "I Legislatura, Sessão nº 58 da Assembleia Nacional, em 10 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 62, de 11/1/1936, "I Legislatura, Sessão nº 65 da Assembleia Nacional, em 30 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 69, de 1/2/1936.

¹²⁹ Em França o seguro só seria obrigatório a partir de 1958. Fridenson, "La société française et les accidents de la route (1890-1914)".

¹³⁰ Ver artigo 138º do "Decreto nº 18406", (1930).

¹³¹ "Decreto-lei nº 22949", *Diário do Governo* nº 173, 1ª Série, de 3/8/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹³² E, mesmo assim, poderia ser substituído por uma caução idónea correspondente. "Decreto-lei nº 37272", (1948), 1813.

¹³³ O relator deste parecer foi o membro da direcção do ACP e industrial da camionagem Geraldo Braamcamp Mancelos. "Parecer da Câmara Corporativa sobre o projecto de lei acerca da obrigação de os proprietários de automóveis transferirem a sua responsabilidade civil para companhias de seguros", (1936).

¹³⁴ Apresentado na "I Legislatura, Sessão nº 65 da Assembleia Nacional, em 30 de Janeiro", (1936), 321, 322.

¹³⁵ Expressão usada pela primeira vez por Pedro Botelho Neves, no debate inicial sobre a proposta de lei e retomada noutros debates por outros deputados. "I Legislatura, Sessão nº 62 da Assembleia Nacional, em 16 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 66, de 17/1/1936, 281.

¹³⁶ Argumento apresentado pelo deputado Artur Águedo de Oliveira na "I Legislatura, Sessão nº 64 da Assembleia Nacional, em 29 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 68, de 30/1/1936, 304.

¹³⁷ Argumento apresentado pelos deputados João Camarate Campos e Pedro Botelho Neves. *Ibid.*, 308, 313.

como consequências diminuição das vendas e dificultar o ganha-pão dos *chauffeurs*¹³⁸; a desigualdade em que se encontrariam os automobilistas nacionais perante turistas estrangeiros provenientes de países onde o seguro automóvel não fosse obrigatório¹³⁹; o facto de todo o proprietário de automóveis ter de celebrar um contrato com uma companhia de seguros¹⁴⁰. Todos reconheciam, no entanto, o aumento dos acidentes e o facto de, muitas vezes, as vítimas dos transgressores ao código da estrada não serem ressarcidas, como afirmava o autor do projecto de lei, na sua defesa:

(...) o meu projecto de lei, ou, melhor, a doutrina que nele se contém, não é outra coisa senão a consequência indispensável do que já está preceituado no Código da Estrada (...): se a responsabilidade é imposta em função do risco corrido, como é que se compreende que as consequências desses acidentes vão, como às vezes sucede, recair sobre a própria vítima?

(...) ... a verdade é que na quase totalidade dos casos elas ficam sem ser indemnizadas¹⁴¹.

E tentava, ainda, que fosse aceite a responsabilidade, por parte dos automobilistas, que o uso do automóvel comportava um risco ao qual não poderiam alhear-se:

Quanto ao encargo e à carestia que a adopção do meu projecto pode provocar, devo dizer que esses encargos existem já. A maior parte dos proprietários de automóveis é que o não sente, mas a responsabilidade existe e eles têm de contar com ela.

(...) Parece-me, portanto, que o encargo não será incomportável, que o encargo não pode de forma nenhuma ir entorpecer o desenvolvimento da indústria e do automóvel e que, ao contrário, será benéfico para todos aqueles que já tenham seguros e para as vítimas dos acidentes...

(...) o País sacrifica anualmente à expansão do automóvel duzentas vítimas em média¹⁴².

Explicando o mau funcionamento da execução da reparação civil um outro deputado, Pinto Mesquita, referia como razão a espera e a perda de elementos:

Quando o processo vem a ser julgado desapareceram imensos elementos que permitiriam reconstituir a verdade e desaparece até a natural sensibilidade do caso passado há tempos, pairando nesse momento já por uma forma decisiva a favor da não responsabilidade do julgamento crime¹⁴³.

Tentando colmatar esta falha, foi publicada, no mês seguinte a este debate, uma portaria que obrigava os hospitais a comunicarem e a fornecerem o máximo de informação possível quando admittissem um sinistrado de um acidente de automóvel¹⁴⁴.

Apesar da reparação civil e da responsabilidade criminal serem dois dos oito ou nove capítulos dos códigos da estrada de 1928 e de 1930 e de o esforço legislativo ser importante, a obrigatoriedade do seguro automóvel, cuja discussão foi tão polémica em 1936, demoraria mais quatro décadas a ser implementada¹⁴⁵.

¹³⁸ Nesta questão entrevistaram os deputados Pedro Botelho Neves, Mário de Figueiredo e João Amaral. *Ibid.*, 311, 312.

¹³⁹ Argumento apresentado pelo então presidente da mesa da assembleia geral do ACP João Antunes Guimarães. *Ibid.*, 307.

¹⁴⁰ Argumento apresentado pelo deputado Carlos Borges na "I Legislatura, Sessão nº 65 da Assembleia Nacional, em 30 de Janeiro", (1936), 324.

¹⁴¹ Deputado José Saudade e Silva na "I Legislatura, Sessão nº 64 da Assembleia Nacional, em 29 de Janeiro", (1936), 309.

¹⁴² *Ibid.*, 309, 310.

¹⁴³ *Ibid.*, 312.

¹⁴⁴ "Portaria nº 8353", *Diário do Governo* nº 27, 1ª Série, de 3/2/1936, Ministério do Interior.

¹⁴⁵ Já no código da estrada de 1954 se reconhecia a necessidade da implementação do seguro obrigatório para todos os veículos, mas adiava essa medida justificando que seria antes necessário reorganizar toda a indústria de seguros. "Decreto-lei nº 39672", (1954), 573. Depois de várias tentativas, a obrigatoriedade do seguro automóvel para automóveis particulares foi implementada em 1979. "Decreto-lei nº 408", *Diário da República* nº 222, 1ª Série, de 25/9/1979, Ministério das Finanças e do Plano.

Também quando da publicação, em 1934, do Decreto-Lei nº 24153, que modificava a aplicação de sanções aos automobilistas¹⁴⁶ com o argumento da sua simplificação e da difícil cobrança das multas, houve um grande debate, tendo sido feitos vários protestos. Este diploma dava poderes à polícia de viação e à DGSV para cobrar as multas na altura da transgressão e para cassar as cartas de condutores que cometessem transgressões graves (atropelamento sem socorro, embriaguez, furto, desastres graves, ou, mais subjectivamente, “arriscadas manobras” ou abusos de velocidades). O então presidente do ACP, engenheiro Carlos Santos, submeteu, em nome da direcção do ACP¹⁴⁷, exposições sobre o assunto ao ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco e ao presidente do Conselho, Oliveira Salazar, argumentando da seguinte forma:

(...) ao automobilista injustamente autuado, não se deixam, dentro do novo regime, os eficazes e mais elementares meios de defesa. Dá-se-lhe o direito de recurso, mas para a mesma entidade de que emana o castigo [a DGSV].

(...) no caso de não se julgar na obrigação de imediatamente pagar a multa que repute injusta, o automobilista pode ficar com a carta e o livrete apreendidos por tempo indeterminado (...).

Esses poderes competem aos Tribunais, e vão ser passados para as mãos de outras entidades”¹⁴⁸.

O ACP regozijou quando o presidente do Conselho mandou publicar na imprensa uma nota em que afirmava que, perante as reclamações apresentadas, o diploma ia ser revisto¹⁴⁹. No entanto, como o referido diploma não foi alterado, Carlos Santos, enquanto deputado da Assembleia Nacional, apresentou um requerimento ao Ministério das Obras Públicas e Comunicações, solicitando o esclarecimento sobre a referida revisão¹⁵⁰. O assunto voltaria a ser debatido na Assembleia Nacional, em 1937, a propósito da ratificação de um decreto que limitava o Decreto-Lei nº 24153 às transgressões cometidas no continente e referentes a viaturas automóveis¹⁵¹. João Antunes Guimarães, deputado à Assembleia Nacional e então presidente da mesa da assembleia geral do ACP, aproveitou a discussão da ratificação deste decreto para criticar o Decreto-Lei nº 24153, invocando o papel do automobilismo na economia nacional: “Mas não se trata apenas da supressão do recurso aos tribunais para defesa dos acusados de transgressões ao Código da Estrada. Há também que atender à forma como as multas são aplicadas, altamente prejudicial aos interesses dos automobilistas, e, portanto, a um dos factores mais importantes da economia nacional: o grande elemento de transportes que é o automobilismo”¹⁵². Depois, numa tentativa de legitimação, centrava o caso nos interesses dos condutores profissionais, caso a sua carta fosse cassada: “Imaginem V. Ex.^{as} o caso do condutor de uma camioneta de passageiros ou de mercadorias, especialmente quando se trata de carreiras públicas. Uma carreira tem tanta importância para as povoações rurais

¹⁴⁶ "Decreto-lei nº 24153", *Diário do Governo* nº 158, 1ª Série, de 7/7/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁴⁷ "Acta nº 939 (extraordinária), 10/7/1934", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

¹⁴⁸ "Reclamação do Automóvel Club de Portugal, pela publicação de Decreto-Lei considerado cerceador do direito de defesa dos automobilistas", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-1ª cx. 477, pt. 13, 1934. Esta reclamação assinada por Carlos Santos tem a data de 11 de Julho de 1934, quatro dias após a publicação do referido decreto-lei.

¹⁴⁹ Carlos Santos, "O ACP em face do Decreto que alterou o regimen das transgressões", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 46 (1934).

¹⁵⁰ "I Legislatura, Sessão nº 12 da Assembleia Nacional, em 19 de Fevereiro", (1935).

¹⁵¹ "Decreto-lei nº 27372", *Diário do Governo* nº 300, 1ª Série, de 23/12/1936, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁵² "I Legislatura, Sessão nº 98 da Assembleia Nacional, em 8 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 100, de 9/1/1937, 151.

como tem o caminho-de-ferro para os grandes centros”¹⁵³. E terminava com o lembrete de ter sido o responsável pela publicação do segundo código da estrada: “Ora eu, que tenho responsabilidade na publicação do Código da Estrada e evitei que tal orientação o informasse, não posso agora concordar com as alterações que posteriormente nele foram introduzidas mercê da publicação do referido decreto nº 24153”¹⁵⁴.

Foi, contudo, a propósito do Decreto-Lei nº 27392¹⁵⁵, relativo à modificação da forma de despacho e registo dos veículos (modificando as disposições alfandegárias e o formato das matrículas¹⁵⁶), que a Assembleia Nacional conseguiu aprovar uma alteração ao Decreto-Lei nº 24153. João Antunes Guimarães propôs a alteração do Decreto-Lei nº 27392 por considerar que era excessivo e custoso exigir a todos os proprietários de veículos automóveis que alterassem as matrículas para o novo formato, tendo conseguido que as emendas por si propostas fossem ratificadas pela Assembleia Nacional, fazendo baixar o diploma à Câmara Corporativa¹⁵⁷. Este órgão, aproveitando o facto do Decreto-Lei nº 27392 referir o Decreto-Lei nº 24153 na parte dos incumprimentos, reconhecendo que “[n]ão parece razoável que se negue aos transgressores o direito de fazer julgar definitivamente pelos tribunais as infracções de que sejam acusados”, propôs novas bases sobre a “cobrança das multas por transgressão de quaisquer diplomas sobre viação automóvel punidas com simples multa”¹⁵⁸. Este parecer teve como relator o engenheiro Geraldo Braamcamp Mancelos, então director do ACP e industrial da camionagem e foi assinado, entre outros, por Alexandre de Almeida, industrial hoteleiro e procurador à Câmara Corporativa na secção de turismo e ex-membro da comissão revisora de contas do ACP¹⁵⁹. As alterações ao Decreto-Lei nº 27392 e as novas bases que alteravam o Decreto-Lei nº 24153 foram aprovadas pela Assembleia Nacional¹⁶⁰ e publicadas no texto final da ratificação do Decreto-Lei nº 27392¹⁶¹, o que foi celebrado na revista do ACP¹⁶². Uma das alterações foi a revogação, na parte aplicável, do Decreto-Lei nº 26929, que tinha sido publicado no ano anterior com o objectivo de aumentar as penalidades relativas às infracções

¹⁵³ Ibid.

¹⁵⁴ Ibid.

¹⁵⁵ "Decreto-lei nº 27392", (1936).

¹⁵⁶ Este diploma já era a reformulação, nomeadamente com a selagem do conta-quilómetros nas alfândegas, de um outro que se dirigia a esta questão, publicado meses antes. "Decreto-lei nº 26864", *Diário do Governo* nº 183, 1ª Série, de 9/8/1936, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁵⁷ "I Legislatura, Sessão nº 99 da Assembleia Nacional, em 12 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 101, de 13/1/1937.

¹⁵⁸ "Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei n.º 142, sobre despacho e registo de veículos automóveis", (1937).

¹⁵⁹ Alexandre de Almeida (1885-1972) esteve à frente de escolas de hotelaria, foi membro de organizações nacionais e internacionais ligadas à hotelaria e tinha uma importante rede de hotéis em Portugal, na qual explorou hotéis como o Palace Hotel do Buçaco e o da Curia, tendo sabido “criar nos seus hotéis condições para uma nova forma de fruição turística, assente no conforto e nas actividades desportivas e de lazer”. Foi ainda vogal do CSTT e recebeu várias distinções e louvores. António Rosmaninho Rolo, "Alexandre de Almeida", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2004).

¹⁶⁰ "I Legislatura, Sessão nº 120 da Assembleia Nacional, em 8 de Abril", *Diário das Sessões* nº 122, de 9/4/1937.

¹⁶¹ "Ratificação do decreto-lei n.º 27392 (texto aprovado pela comissão de última redacção)", *Diário das Sessões* nº 127 (5º suplemento), de 9/4/1937. Relativamente às bases propostas pela Câmara Corporativa só a base III não foi publicada. As bases I e II corresponderam, com ligeiras alterações, aos artigos 11º e 12º.

¹⁶² "As transgressões dos automobilistas passam a ser julgadas pelos tribunais. Uma brilhante exposição de Deputado sr. João Antunes Guimarães", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1937).

feitas por condutores¹⁶³. O texto da ratificação do Decreto-Lei nº 27392 foi publicado no mês seguinte na Lei nº 1955¹⁶⁴. O ponto de vista do automobilista ganhava não só esta, mas também outras batalhas, nomeadamente na clarificação do papel da polícia e outras entidades na fiscalização do trânsito dentro e fora das localidades: a polícia de viação e trânsito e o pessoal técnico da DGSV tinham jurisdição sobre todas as vias de comunicação, cumulativamente com a polícia de segurança pública, polícias municipais e técnicos dos serviços municipais no interior das localidades, guarda nacional republicana nas estradas e caminhos vicinais e pessoal da JAE nas estradas nacionais¹⁶⁵. O ajustamento do papel da polícia de viação e trânsito, criada em 1930 pelo segundo código da estrada, também foi alvo de negociação. Por exemplo, foi explicitado em lei que aos agentes da polícia de viação e trânsito não caberia nenhuma parte das multas nas quais tivessem intervenção ou da venda dos artigos apreendidos¹⁶⁶.

O código da estrada de 1954, que revogou o de 1930, viria a reconhecer que "[a] punição criminal pelos acidentes de trânsito era manifestamente benévola, de nenhuma forma correspondendo às necessidades sociais do momento"¹⁶⁷, tendo aproximado certas infrações, como a embriaguez ou o abandono de vítima em local de acidente, ao crime voluntário e retirado o limite legal à indemnização, criado em 1930 e considerado, então, pelo ACP de "felicíssimo"¹⁶⁸, no caso de o condutor ser o culpado do acidente.

A questão da sinistralidade rodoviária teve presença nos debates da Assembleia Nacional ao longo de toda a segunda metade do século XX e já no final dos anos quarenta se antevia a necessidade de mudar a legislação benévola relativamente ao automobilista e a tendência de desculpabilização relativamente à sua responsabilidade nos acidentes. Em 1948, face ao grande aumento de acidentes e de vítimas nos dois anos anteriores, que embora proporcional ao aumento do número de veículos em circulação¹⁶⁹, se traduziu em acidentes mais graves (com mais mortos e feridos)¹⁷⁰, foi publicado um importante novo diploma, o decreto-lei nº 36840, que referia

¹⁶³ "Decreto-lei nº 26929", *Diário do Governo* nº 199, 1ª Série, de 25/8/1936, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁶⁴ "Lei nº 1955", *Diário do Governo* nº 113, 1ª Série, de 17/5/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁶⁵ "Decreto-lei nº 32402", *Diário do Governo* nº 269, 1ª Série, de 20/11/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações. A definição das competências das diversas entidades foi clarificada no ano seguinte. "Despacho [definição de competências na fiscalização do trânsito]", *Diário do Governo* nº 161, 1ª Série, de 2/8/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁶⁶ "Decreto-lei nº 27588", *Diário do Governo* nº 64, 1ª Série, de 18/3/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Decreto-lei nº 31244", *Diário do Governo* nº 101, 1ª Série, de 2/5/1941, Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Estes diplomas acabaram com excepções em que isto era possível (multas por uso de telefonia sem licença ou pela falta de pagamento do imposto de trânsito), explicitando o princípio da não beneficiação com estas multas por parte da polícia de viação e trânsito.

¹⁶⁷ "Decreto-lei nº 39672", (1954), 573.

¹⁶⁸ "O Novo Código da Estrada da autoria do Sr. ministro do Comércio constituiu um trabalho digno de respeitosa admiração".

¹⁶⁹ Sem contar com os anos da II Guerra Mundial, o rácio entre o número de acidentes e o número de veículos e animais de transporte existentes manteve-se sem grandes alterações, enquanto o número destes últimos aumentou quase duas vezes. *Relatório referente ao ano de 1948 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1950), 21.

¹⁷⁰ "IV Legislatura, Sessão nº 190 da Assembleia Nacional, em 21 de Abril", (1949), 530, 531. O ACP contestava a tese, inscrita no preâmbulo do diploma, de que tinha havido um grande aumento do número de acidentes, relativizando-o com o aumento do número de automóveis em circulação e da intensidade dessa circulação, mas não se referia ao aumento da gravidade desses acidentes. "O recente decreto sobre transgressões de trânsito", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3, 4 (1948): 21.

especificamente a imperícia dos condutores e o não cumprimento das regras de trânsito, afirmando como seu objectivo “eliminar da estrada os condutores que sistematicamente desrespeitem as normas estabelecidas e impedir de circular as viaturas que, pelo seu deficiente estado, possam ocasionar desastres”¹⁷¹. Na Assembleia Nacional, retomava-se o debate que decorrera de 1934 a 1937, data em que o Decreto-Lei nº 24153, que aumentava substancialmente as penalidades, prevendo a cassação de cartas de condução, foi praticamente anulado pela Lei nº 1955. O Decreto-Lei nº 36840 previa a apreensão da carta aos condutores que cometessem as infracções a seguir descritas, sendo que o período dessa apreensão aumentava substancialmente em caso de repetição da infracção, indo de três meses a um ano: no caso de “arriscadas manobras” por parte dos automobilistas, que então incluíam: “trânsito fora de mão; ultrapassagem pela direita; ultrapassagem nas curvas, bifurcações, cruzamentos e passagens de nível; ultrapassagem perigosa; excesso de velocidade, e desobediência ao sinal de paragem” e também “encandeamento de luzes”, “defeitos nos sistemas de sinalização e de travagem”, “pneus em estado deficiente” e excesso de “cargas em trânsito sobre as pontes e demais obras de arte”, por parte dos veículos pesados¹⁷². A infracção mais fortemente penalizada, a condução em estado de embriaguez, era penalizada com a cassação da carta de condução por períodos de seis meses, um ano, ou cinco anos, conforme as reincidências. O diploma começou por ser discutido na Assembleia Nacional por iniciativa de João Antunes Guimarães, que pretendia que tivesse de ser apreciado por essa câmara para ser modificado, o que não aconteceu. Defendia a necessidade de os condutores terem mais garantias de defesa, usando, como era seu argumento habitual, o cenário da perda de emprego dos condutores assalariados, que, propositadamente, exagerava:

Quer dizer: um condutor de automóveis pode ser privado do seu ganha-pão, e que o é também da respectiva família, e a colectividade terá de dispensar os seus serviços por períodos até cinco anos, porque um polícia entendeu, em seu critério, classificar determinada manobra ou atitude como transgressão dos preceitos de trânsito; por sua vez, o director geral dos serviços de viação julgou dever concordar com o critério policial e homologar a sua decisão, e, finalmente, o ministro das Comunicações se decidiu a lançar no processo o seu último e irrevogável «concordo», que pode condenar um condutor e sua família à tragédia da privação do seu ganha-pão até cinco anos¹⁷³.

Além disso, criticava a forma como era feita a tripla validação da sansão (Polícia, DGSV, Ministério), porque já não passava pelo antigo CSV, cuja extinção também lamentava. Também comuns nas suas intervenções sobre o automobilismo eram a defesa do código da estrada de 1930, aprovado enquanto era ministro da pasta do comércio e das comunicações (e que, sintomaticamente, só foi revogado em 1954, três anos após a sua morte), e do papel do ACP, de que era presidente da mesa da assembleia geral. No debate, Guimarães explicitou o seu ponto de vista sobre a disciplina dos condutores, mostrando-se mais favorável à sua educação do que à sua repressão e apelando para uma polícia mais paciente e pedagógica do que penalizadora:

(...) eu confiei e continuo a confiar mais na acção educativa do que na repressiva e, sobretudo, discordo de violências escusadas. (...)

¹⁷¹ "Decreto-lei nº 36840", *Diário do Governo* nº 90, 1ª Série, de 19/4/1948, Ministério das Comunicações, 314.

¹⁷² *Ibid.*, 313, 314. Estas “arriscadas manobras” correspondiam à transgressão de regras definidas no código da estrada de 1930, nos seus artigos 31º, 32º, 33º, 35º, 61º e 62º e vinham juntar-se às outras “arriscadas manobras” e respectivas sansões, que incluíam a cassação de cartas de condução, definidas no artigo 152º. Ver "Decreto nº 18406", (1930).

¹⁷³ "IV Legislatura, Sessão nº 148 da Assembleia Nacional, em 23 de Abril", *Diário das Sessões* nº 148, de 24/4/1948, 521.

(...) aquele serviço especial de policiamento [polícia de trânsito] deveria impor-se pela sua compostura, (...), ser atencioso quando lhe solicitarem esclarecimentos e outras instruções, todas tendentes a marcar a orientação de que se contava mais com a sua acção reguladora do trânsito e educadora dos transeuntes do que da aplicação sistemática de multas, levantamento de autos e outros procedimentos que, provocando reacções e protestos, são por vezes contraproducentes¹⁷⁴.

Numa outra intervenção, João Antunes Guimarães servia-se do argumento da “ordem” e da paz social que o Estado Novo tinha trazido, “ordem em todos os sectores, tanto nos privados como nos públicos, na intimidade dos lares, no ambiente das oficinas, nas ruas e até nas grandes manifestações colectivas”¹⁷⁵ para enquadrar os automobilistas. Afirmava que os condutores eram disciplinados por estarem dentro dessa ordem do regime e pertencerem, além do mais, “na sua grande maioria às *élites*, ou alinham[vam] na classe dos motoristas, constituída por cidadãos idóneos” (pela obrigatoriedade de terem os registos criminais e policiais limpos)¹⁷⁶.

Os automobilistas continuavam a ser retratados por este deputado como pessoas que não deveriam ser importunadas, que não deveriam ser violentadas e, sobretudo, não deveriam ser corrigidas ou autuadas. Posição semelhante, ou seja, que a polícia de viação e trânsito deveria dar mais ênfase à educação do que à punição, era expressa na revista do ACP, que geralmente reforçava e elogiava as defesas sobre o automobilismo feitas por João Antunes Guimarães na Assembleia Nacional¹⁷⁷.

Opinião diferente tinha o comandante da polícia de viação e trânsito, major João Figueiredo Gaspar, segundo o qual o problema da segurança do trânsito era não apenas um “problema de educação”, mas também um “problema de engenharia” (nomeadamente a adaptação das estradas aos veículos mais recentes) e um “problema de polícia” e como não era “possível realizar rapidamente as duas primeiras condições”, havia “que intensificar e melhorar a terceira – a fiscalização – por forma a obter através dela remédio bastante – ainda que pouco sólido – para debelar a crise impondo a disciplina, enquanto esta não possa ser obtida, conscientemente, por educação”¹⁷⁸. Talvez o perfil de condutor defendido por João Antunes Guimarães se encaixasse nas pessoas “recalcitrantes”, um dos perfis definido por este comandante da Polícia de Viação e Trânsito:

Normalmente são pessoas bem instaladas na vida e confiantes nas suas relações pessoais.

Os regulamentos não se fizeram para eles e as penalidades não os amedrontam porque constituem insignificante bagatela que desprezam.

Raramente têm má ficha e quase nunca figuram como culpados dos acidentes. Para eles os agentes da polícia, em Portugal, são elementos perturbadores da liberdade de trânsito; lá fora, sim; na América...! A maior parte das vezes nem conhecem o País nem saíram dele.

Têm sempre muitos casos que contar em que tiveram razão e a Polícia exorbitou das suas funções.

Quando lhes é chamada a atenção para qualquer irregularidade, costumam habilidosamente deixar escapar, através dos seus argumentos, que são amigos do Comandante da Polícia. (...)

Talvez venham a concluir que resulta contraproducente, usar desse disfarçado processo de intimidação¹⁷⁹.

João Antunes Guimarães dava ainda como certo o facto da direcção do ACP ter decidido, em assembleia geral da véspera, promover uma campanha de educação dos condutores de automóveis, quando, na realidade, a proposta feita pelo sócio Nunes dos Santos no final da sessão foi apenas

¹⁷⁴ Ibid.

¹⁷⁵ "IV Legislatura, Sessão nº 191 da Assembleia Nacional, em 22 de Abril", (1949), 550.

¹⁷⁶ Ibid., 550 (itálico no original).

¹⁷⁷ "Trânsito", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 7, 8 (1948).

¹⁷⁸ João José Figueiredo Gaspar, *Apontamentos de um agente da Polícia de Viação e Trânsito*, (Lisboa: Severo, Freitas, Mega, 1949), 6. Foi citado pelo deputado Manuel Marques Teixeira. "IV Legislatura, Sessão nº 191 da Assembleia Nacional, em 22 de Abril", (1949), 549.

¹⁷⁹ ———, *Apontamentos de um agente da Polícia de Viação e Trânsito*, 75, 76.

considerada para estudo¹⁸⁰. Aliás, a direcção do ACP, esteve inicialmente mais preocupada em apresentar uma exposição ao ministro das Comunicações, na qual contestava este diploma, lembrando a discussão que tinha acontecido em torno do Decreto-Lei nº 24153, que esteve na origem da publicação da Lei nº 1955, que tinha não só limitado as penalidades, como garantido o recurso das decisões da DGSV nos tribunais, e afirmando que essa legislação, juntamente com o código da estrada de 1930, era suficiente para impor a disciplina do trânsito¹⁸¹. O clube, na voz do seu presidente, o engenheiro Pedro Joyce Diniz, argumentava que, por um lado, o automóvel já não era um luxo, sendo usado por profissionais liberais e por condutores assalariados¹⁸² e, por outro, que era muito fácil, “por motivos estranhos à vontade do automobilista”, cometer aquelas infracções¹⁸³. Os motivos alheios eram assim apontados:

(...) poderá ser conseqüente apenas de que o abaulamento duma estrada ou o mau estado do seu pavimento obrigue um automobilista a desviar-se da sua direita; ou duma ultrapassagem em bifurcação sem movimento ou em curva aberta; ou duma aceleração momentânea por motivo de força maior; ou ainda dum defeito ocasional no dispositivo de abaixamento de luzes¹⁸⁴.

Publicava ainda, no mesmo número da revista ACP em que deu a conhecer esta exposição, um artigo intitulado “Bem conduzir” onde reconhecia que os automobilistas ganhariam em segurança se não abusassem da velocidade ou se não arriscassem “cortar” as curvas à esquerda sem visibilidade¹⁸⁵. Neste duplo movimento está patente a ambiguidade da posição do clube: ao fazer estas recomendações admitia que o excesso de velocidade e outras manobras arriscadas eram problemas de segurança, e que nem sempre os automobilistas teriam o bom senso ou o autocontrolo para conduzirem em segurança, mas isso era acompanhado de uma defesa intransigente da sua liberdade.

O ministro das Comunicações, perante a oposição a este diploma, fez publicar, no mês seguinte, um despacho, no qual pretendia “fixar as regras a seguir na aplicação das suas disposições por forma a que a actividade da Administração” desse “sérias garantias de justiça e assim mereça a confiança pública”¹⁸⁶. Assim, reforçava os instrumentos de legitimidade sobre a conferência das infracções, nomeadamente que a declaração confirmativa do estado de embriaguez fosse feita pelo médico que procedesse ao exame respectivo, e que as apreensões de carta das restantes infracções fossem feitas pelo agente da autoridade que as tivesse verificado, que deveria juntar ao processo relatórios e *croquis*. O agente da autoridade deveria ainda entregar ao condutor uma guia válida por quinze dias, para que o processo se desenrolasse, que terminaria com a manutenção da apreensão da carta ou a sua entrega ao titular.

¹⁸⁰ João Antunes Guimarães, apesar de ser presidente da mesa da assembleia geral do ACP, esteve ausente dessa sessão. “Assembleia Geral de 22/4/1948”, *Actas da Assembleia Geral do Automóvel Club de Portugal*: 24v.

¹⁸¹ Exposição apresentada a 22/4/1948. “O recente decreto sobre transgressões de trânsito”.

¹⁸² Este era o mesmo argumento de João Antunes Guimarães. Na revista do ACP, são mais os artigos que apontam estes condutores assalariados de forma negativa, do que aqueles, como este, que os refere de forma mais positiva. Não podendo os condutores assalariados, por causa dessa condição, serem sócios do ACP, o clube só se referia a eles de forma positiva, ou os usava na sua argumentação quando isso lhe era favorável.

¹⁸³ “O recente decreto sobre transgressões de trânsito”.

¹⁸⁴ *Ibid.*, 21.

¹⁸⁵ “Bem conduzir”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3, 4 (1948).

¹⁸⁶ “Despacho ministerial”, *Diário do Governo* nº 109, 1ª Série, de 12/5/1948, Ministério das Comunicações, 409.

O debate na Assembleia Nacional foi retomado quando o advogado Paulo Cancela de Abreu apresentou um aviso prévio, em Dezembro de 1948¹⁸⁷, sobre os problemas de viação e trânsito, que foi discutido quatro meses depois¹⁸⁸. Novamente João Antunes Guimarães interveio¹⁸⁹, como sempre fazia quando eram discutidos assuntos relacionados com automóveis, concordando com a maioria das propostas de Paulo Cancela de Abreu, mas discordando em três aspectos, no que foi acompanhado pela revista do ACP¹⁹⁰: dois ligados ao seguro automóvel e um à fixação de um limite de velocidade para os automóveis ligeiros fora das localidades¹⁹¹. O deputado Paulo Cancela de Abreu argumentou que o critério, seguido em Portugal, França, Itália ou Suíça (mas não em Inglaterra e em alguns estados dos Estados Unidos), de deixar aos condutores dos automóveis ligeiros a decisão sobre qual a velocidade “adaptada às circunstâncias” configurava um juízo “individual, incerto, praticamente incontestável, porque afinal tudo depende de vários factores, como potência, equilíbrio e dimensões do carro, sua estabilidade, seu estado de conservação, estado dos travões e dos pavimentos, actuação mais ou menos rápida dos reflexos do condutor, etc.”¹⁹². Afirmava ainda que, para parar rapidamente e em segurança um carro a 80 km/h seriam necessários cerca de 50 metros livres à sua frente¹⁹³. Defendia, por isso, a “existência de um máximo legal” que tinha “o mérito de servir de ponto de referência e de base na definição das responsabilidades” e que esse limite de velocidade para os automóveis ligeiros de passageiros, fora das localidades, fosse fixado em 80 km/h para as estradas nacionais e em 90 ou 100 para a auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional¹⁹⁴. João Antunes Guimarães, depois secundado pela revista do ACP, opôs-se terminantemente à proposta, argumentando que “[q]uem despense na compra de um veículo automóvel uma importância avultada, não é positivamente para não exceder na sua marcha o trote cadenciado (que já serviu para marcar o ritmo de lindas sinfonias) das parelhas que rebocavam as velhas «diligências» dos tempos românticos”¹⁹⁵, e lembrando, uma vez mais, o seu papel, enquanto responsável pela pasta, no segundo código da estrada de 1930, onde foi introduzida a ausência desse limite, e justificando o primado da velocidade com um exemplo que deu origem a um comentário irónico por parte do deputado Paulo Cancela de Abreu:

[João Antunes Guimarães] – Volvidos dezanove anos [da aprovação do código da estrada de 1930], eu pude hoje assistir, no alto da Avenida da Liberdade, à marcha célere (à volta dos 80 quilómetros à hora) de centenas de automóveis, sem o menor perigo para o público; e presenciei, com verdadeiro regalo, a actuação competente e perseverante dos polícias sinaleiros, que, regulando o trânsito de veículos e transeuntes, conseguiram o descongestionamento que eu visara há dezanove anos, permitindo a todos circularem

¹⁸⁷ "IV Legislatura, Sessão nº 165 da Assembleia Nacional, em 15 de Dezembro", *Diário das Sessões* nº 165, de 16/12/1948.

¹⁸⁸ Este deputado viria a apresentar, nas décadas de cinquenta e de sessenta, novos avisos prévios na Assembleia Nacional para a discussão do problema dos acidentes rodoviários. Castilho, "Paulo Cancela de Abreu".

¹⁸⁹ "IV Legislatura, Sessão nº 191 da Assembleia Nacional, em 22 de Abril", (1949), 550-559.

¹⁹⁰ "Problemas de viação e trânsito", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3, 4 (1949).

¹⁹¹ As propostas relativas aos seguros eram as seguintes: excluir dos seguros partes menos importantes do automóvel e obrigar as companhias de seguros a comunicar os acidentes à DGSV. "IV Legislatura, Sessão nº 190 da Assembleia Nacional, em 21 de Abril", (1949), 540.

¹⁹² *Ibid.*, 533.

¹⁹³ Este mesmo valor era apresentado pelo comandante da polícia de viação e trânsito, sem bem que teria ainda que ser somado ao tempo de reacção. Gaspar, *Apontamentos de um agente da Polícia de Viação e Trânsito*, 21-32. Estes valores variavam também com as condições do piso e dos veículos, nomeadamente o estado dos travões e dos pneus. *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 22.

¹⁹⁴ "IV Legislatura, Sessão nº 190 da Assembleia Nacional, em 21 de Abril", (1949), 533.

¹⁹⁵ "IV Legislatura, Sessão nº 191 da Assembleia Nacional, em 22 de Abril", (1949), 551.

rapidamente e com absoluta segurança e às actividades económicas trabalharem no ritmo que a prosperidade requer.

O Sr. Paulo Cancela de Abreu: - Menos aqueles que lá morrem... Desportivamente, isso estará certo...

O Orador [Antunes Guimarães]: - Mas V. Ex.^a compreende: não podemos conceber a ideia de «viação» sem esses percalços; eles verificam-se não só nos automóveis, mas nos caminhos-de-ferro, na aviação, etc. Não devemos esquecer que é preciso avançar e a velocidade é uma das características da nossa época¹⁹⁶.

Esta leitura plana da sinistralidade causada nos diferentes meios de transporte não tinha em conta as suas diferenças. Actualmente, existe um consenso, com muito poucas excepções¹⁹⁷, sobre como a introdução do sistema automóvel aumentou substancialmente o número de acidentes, mortos e feridos, relativamente a outros sistemas de mobilidade anteriores ou coexistentes¹⁹⁸. Estas diferentes posições quanto à velocidade e à questão da sinistralidade a ela associada mostram como é que estes dois sócios do ACP¹⁹⁹ representavam visões diferentes do mesmo problema. O clube, no entanto, alinhava com a posição do seu presidente da assembleia geral, João Antunes Guimarães, ao louvar a intervenção deste na Assembleia Nacional e a defender a não limitação da velocidade dos veículos ligeiros fora das povoações:

Seria absolutamente absurdo que um carro com motor de 6 ou 8 cilindros, com 3 ou 4 litros de cilindrada, fosse obrigado a viajar na estrada sem poder ultrapassar a velocidade máxima imposta a um modesto 4 cilindros com 900 cc. ou menos...

Hoje, a principal missão do automóvel é encurtar distâncias e ganhar tempo, pela facilidade que nos dá de aumentar a nossa capacidade de trabalho.

É preciso andar depressa. E numa recta extensa, sem tráfego, com bom pavimento, bom tempo e boa visibilidade, não é loucura rodar a 100 ou 120 à hora. Pretender limitar a velocidade dos automóveis modernos a 80 à hora é a negação do progresso. Naquelas condições, o limite de segurança é estabelecido pelo próprio condutor de acordo com as circunstâncias de trânsito e o coeficiente de estabilidade do seu veículo.

A velocidade deve ser condicionada unicamente pelas circunstâncias do momento²⁰⁰.

Esta interpretação seria seguida no código da estrada de 1954 e só seria alterada em 1973 com a crise petrolífera mundial e a consequente restrição do abastecimento de gasolina e de gasóleo no país, com a adopção dos limites sugeridos pelo deputado Paulo Cancela de Abreu vinte e cinco anos antes²⁰¹.

A divergência destes dois deputados e sócios do ACP também se reflectia na forma como encaravam os comportamentos do condutor, por exemplo, o uso de sinais luminosos, durante o dia, para avisar da proximidade da polícia de trânsito²⁰². Enquanto Paulo Cancela de Abreu, se referia a essa “condenável novidade” como “solidariedade incompreensível” entre condutores e “falta de

¹⁹⁶ Ibid.

¹⁹⁷ O sociólogo Roger Roots argumenta que se for analisado o número de mortes por milhas o automóvel é bastante menos perigoso do que outros modos de transporte que o precederam ou que com ele coexistiram, como os transportes movidos a tracção animal e a vapor, bem como o comboio. Ver Roger Roots, "The dangers of automobile travel: a reconsideration", *The American Journal of Economics and Sociology*, 66, no. 5 (2007).

¹⁹⁸ Ver, por exemplo, Foreman-Peck, "Changing National Responses to Motor Accidents".

¹⁹⁹ Paulo Cancela de Abreu, ao contrário de João Antunes Guimarães, nunca ocupou cargos nos órgãos do ACP. Escreveu uma carta à revista do clube agradecendo os comentários à sua proposta sobre viação e trânsito, mantendo, no entanto, a divergência quanto à questão dos limites de velocidade. "Problemas de trânsito e viação. Uma carta do ilustre deputado sr. Dr. Paulo Cancela de Abreu", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 7, 8 (1949).

²⁰⁰ "Problemas de viação e trânsito": 13.

²⁰¹ Os limites fixados para os automóveis ligeiros de passageiros e motociclos fora das localidades foram 80 km/h nas estradas nacionais e 100 km/h nas auto-estradas. "Portaria n.º 832", *Diário do Governo* n.º 273, 1.ª Série, de 22/11/1973.

²⁰² Apesar de esta prática poder ter outras motivações, por exemplo, ser uma forma de “desobediência civil” por outras razões que não a primazia da conduta “recalcitrante” dos automobilistas individuais endinheirados perante a polícia, aqui cinto-me aos argumentos usados no debate entre estes dois deputados.

educação cívica”²⁰³, João Antunes Guimarães descrevia os automobilistas como vítimas da polícia de viação e trânsito e que esse motivo legitimava todos estes comportamentos, inclusive a fuga em caso de acidente²⁰⁴. Usando como argumento que a ordem social estabelecida pelo Estado Novo era suficiente para produzir automobilistas disciplinados, afirmava que era preciso “não ter receio da velocidade, característica essencial da nossa época” e que também era preciso “não ter medo da liberdade individual - uma vez que o Estado Novo, à anarquia em que encontrara a Nação, conseguiu substituir-lhe um ambiente ordeiro e disciplinado-, porque sem ela todo o progresso seria inviável”²⁰⁵. Velocidade e liberdade dos automobilistas, desde que enquadrados na ordem do regime, eram, segundo João Antunes Guimarães, sinónimos de progresso, cujas consequências ou “percalços” eram inevitáveis. A discussão desta inevitabilidade também estava, nesta altura, a ser feita na DGSV, ao negociar-se um discurso entre as “causas de acidentes que são (...) iminentes da própria viação automóvel”, que levaria à atribuição de uma “certa imutabilidade ao risco de transporte” (tendo em conta dados estatísticos acumulados durante dez anos, que permitiam estabelecer uma relação entre a frequência anual dos acidentes e a intensidade do movimento de veículos e peões nas vias públicas) e o actuar sobre as causas, nomeadamente o excesso de velocidade²⁰⁶.

A construção do automobilista particular como parte integrante de um sistema político de cada país, foi independente do tipo de regime. As elites ligadas ao automobilismo elaboraram os recursos discursivos que justificaram a prevalência do ponto de vista do automobilista, quer em democracias burguesas ou em ditaduras, como era o caso. Portugal construiu uma ética da condução e da segurança na estrada em torno do comportamento pessoal e de valores morais, muito mais do que de escolhas técnicas e regulamentação pública.

Catherine Bertho Lavenir defende esta ideia do controlo cultural e não técnico:

O Automóvel Clube [Francês] juntou os conceitos de liberdade e de responsabilidade, de acordo com uma construção intelectual em perfeita coerência com os valores da república burguesa. (...) Confiando na eficiência do controlo cultural do comportamento, na esfera burguesa – e masculina – as autoridades aceitaram não estabelecer regulamentos baseados em especificações técnicas. Por exemplo, a velocidade máxima não era avaliada em relação às características das estradas e dos carros. Nos códigos da estrada de 1921 e 1922 não havia limite de velocidade nas estradas francesas [situação que só mudaria nos anos setenta]²⁰⁷.

4.2 Regular a circulação durante a II Guerra Mundial: a falta de combustíveis e de pneus

Em face da escassez de produtos devido à II Guerra Mundial, como a gasolina, os pneus e as câmaras-de-ar, houve, por um lado, um racionamento a estes produtos e, por outro, a procura de alternativas, como o gás pobre como combustível. O gás pobre era obtido através da queima de carvão ou lenha num gasogénio, aparelho que se colocava anexo aos veículos motorizados. A utilização do gasogénio como substituto da gasolina já vinha sendo discutida em Portugal pelo menos desde o final dos anos vinte, sendo apresentado com um possível “combustível nacional” no I Congresso Nacional de Engenharia, em 1931²⁰⁸ e no II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, em 1937. Neste último congresso foi apresentada uma comunicação por um

²⁰³ "IV Legislatura, Sessão nº 190 da Assembleia Nacional, em 21 de Abril", (1949), 536.

²⁰⁴ "IV Legislatura, Sessão nº 191 da Assembleia Nacional, em 22 de Abril", (1949), 554, 558.

²⁰⁵ Ibid., 559.

²⁰⁶ *Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 23-27.

²⁰⁷ Bertho Lavenir, "How the Motor Car Conquered the Road", 125, 126, 131.

²⁰⁸ Cassio Aires da Silva, "Um gasogénio de construção nacional para veículos automóveis" (comunicação apresentada em 1º Congresso Nacional de Engenharia, Lisboa).

representante do GITA e director do seu jornal oficial²⁰⁹, que defendia que se legislasse no sentido de estimular o uso de gasogénios nos veículos automóveis, particularmente nos pesados, nomeadamente reduzindo para metade o imposto de camionagem e protegendo a fabricação nacional de gasogénios. Seria um possível carburante nacional, com consequências na defesa e economias nacionais, ideias que à época não foram bem acolhidas²¹⁰, apesar de terem cabimento na política autárquica do Estado Novo. A revista do ACP retomava a ideia defendida pelo representante do GITA em 1938²¹¹, no mesmo número em que publicitava a prova automobilística “III Circuito do Minho”, realizada nesse ano e organizada pelo *Jornal de Notícias* e apoiada pelo clube, onde entraram veículos movidos a gasogénio, que mostraram “aos portugueses a eficiência do gás pobre”²¹². Neste circuito entraram seis veículos movidos a gás pobre, quatro dos quais pertencentes ao industrial dos transportes em automóveis e membro da direcção do ACP (estando então a terminar o seu mandato como procurador à Câmara Corporativa), o engenheiro Geraldo Braamcamp de Mancelos, sendo os outros dois da Sociedade de Gasogénios, Limitada e de Rui Ferreira de Brito Ermida²¹³. Ainda no congresso de 1937, foram apresentadas duas outras comunicações sobre carburantes nacionais: uma por João de Almeida e Vasconcelos²¹⁴, que defendia a necessidade do uso de gasogénios como uma questão de defesa nacional, tendo vindo a publicar, já durante o período de carestia, um livro sobre os automóveis a gasogénio²¹⁵; outra pelo engenheiro agrónomo Duarte de Almeida Toscano, que discordava da ideia do álcool vínico como carburante nacional²¹⁶. No entanto, apesar destas referências existirem, parecem ter sido vozes isoladas, pois o número de veículos equipados com gasogénios só se tornou significativo durante parte da II Guerra Mundial. Em Portugal, o número de automóveis pesados com motor a gás pobre até 1938 era de cerca de vinte²¹⁷, manteve-se abaixo da centena até 1941, tendo aumentado substancialmente em 1942 e 1943 para mais de milhar e meio, para, logo em 1944 e 1945, voltar a descer para valores pouco superiores a uma centena²¹⁸.

Em 1942, João Antunes Guimarães, discursando na Assembleia Nacional sobre o equipamento de veículos automóveis com gasogénios, remetia para 1929 o início do estímulo por parte do Governo para o uso destes aparelhos, lamentando que antes da guerra o seu uso não

²⁰⁹ A. do Sacramento Monteiro, “O gasogeneo e o problema do carburante nacional” (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).

²¹⁰ “Ontem – Hoje – Amanhã”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1942).

²¹¹ “Combustível nacional. Gasogénios”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1938).

²¹² “Ontem – Hoje – Amanhã”: 16.

²¹³ “O 3º Circuito do Minho organizado pelo Jornal de Notícias, constituiu uma bela jornada de automobilismo”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1938).

²¹⁴ João de Almeida e Vasconcelos, “A defesa nacional exige um combustível nacional para os veículos mecânicos” (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).

²¹⁵ Este livro foi recomendado pela revista do ACP. “Automóveis a gasogénio”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1942).

²¹⁶ Duarte de Almeida Toscano, “O álcool vínico carburante nacional?” (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).

²¹⁷ Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico. Ano de 1941*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1943), 580.

²¹⁸ Os valores em concreto, de 1938 a 1945, de veículos pesados com motor a gás pobre é de 16 (1938); 42 (1939); 57 (1940); 57 (1941); 1753 (1942); 1588 (1943); 122 (1944); 159 (1945). ———, *Anuário Estatístico. 1945*, (Lisboa: Sociedade Tipográfica, 1946), 207.

estivesse bastante mais difundido²¹⁹. De facto, em 1929, foi publicado um diploma que já manifestava preocupação com o aumento crescente da importação de combustíveis e propunha, como alternativa, o desenvolvimento de motores com gasogénios alimentados a carvão vegetal (aproveitando um recurso nacional, a lenha), nomeadamente para veículos automóveis²²⁰. O estímulo era dado pela redução para metade dos direitos aduaneiros dos automóveis equipados com gasogénios. Mais tarde, em 1938, era aplicado aos próprios gasogénios 90 por cento de redução dos direitos aduaneiros desde que fossem usados na indústria e consumissem carvões nacionais²²¹. No final de 1929, já João Antunes Guimarães era ministro do Comércio e das Comunicações, foi publicado um outro diploma de estímulo indirecto: o imposto único para os veículos automóveis, que taxava a gasolina, os pneus e as câmaras-de-ar, não taxando o gás pobre, conferindo-lhe, por omissão, uma isenção²²².

O uso do gasogénio pretendia responder a uma vontade já manifestada aquando da criação do Instituto Português de Combustíveis, em 1933, de usar o mais possível um combustível nacional, que substituísse a gasolina, reduzindo a exportação de divisas (previa-se também a substituição da gasolina por combustíveis nacionais na lavoura mecânica)²²³. Esta orientação vinha no sentido da política autárcica defendida pelo Estado Novo e reforçada durante o período de guerra, que tinha toda uma retórica de nacionalismo associada. Em 1936, o parecer da Câmara Corporativa sobre a proposta de lei relativa à importação e destilação de petróleos, cujo relator foi o engenheiro António Vicente Ferreira²²⁴, tem um discurso que contribui para “o mito da autarcia energética”²²⁵ do Estado Novo. Estava prevista a introdução da indústria de refinação de petróleos em Portugal, o que viria a acontecer com a constituição da SACOR - Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de Petróleos, em 1938, iniciando a sua actividade no Cabo Ruivo em 1940²²⁶. Neste parecer, apesar de

²¹⁹ "II Legislatura, Sessão nº 121 da Assembleia Nacional, em 13 de Fevereiro", *Diário das Sessões* nº 126, de 14/2/1942, 214, "II Legislatura, Sessão nº 123 da Assembleia Nacional, em 20 de Fevereiro", *Diário das Sessões* nº 128, de 21/2/1942, 247.

²²⁰ "Decreto nº 17024", *Diário do Governo* nº 141, 1ª Série, de 24/6/1929, Ministério do Comércio e Comunicações.

²²¹ "Decreto-lei nº 29018", *Diário do Governo* nº 224, 1ª Série, de 26/9/1938, Ministério do Comércio e Indústria.

²²² "Decreto nº 17813", (1929).

²²³ "Decreto-lei nº 22788", *Diário do Governo* nº 144, Suplemento, 1ª Série, de 29/6/1933, Ministério do Comércio, Indústria e Agricultura, 1215. O Instituto Português de Combustíveis seria extinto em 1948, sendo substituído por uma Direcção Geral. "Decreto-lei nº 36934", *Diário do Governo* nº 145, 1ª Série, de 24/6/1948, Ministério da Economia.

²²⁴ Este autor já defendia em 1934 que o problema energético era de maior importância nacional do que as estradas e os portos de mar, considerando que para os automóveis, enquanto não se encontrasse o combustível nacional, a solução, embora precária, seria a constituição de reservas de óleos brutos e na montagem de destilações, posição a que se manteve coerente no parecer, dois anos mais tarde. Ferreira, "Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo: conferencia realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934", 30. Sobre o engenheiro António Vicente Ferreira ver acima a nota 27 do texto introdutório à parte I.

²²⁵ Nuno Luís Madureira e Sofia Teives, "Os ciclos de desenvolvimento", in *A história da energia: Portugal, 1890-1980*, ed. Nuno Luís Madureira, *Horizonte universitário* (Lisboa: Livros Horizonte, 2005), 28, 29.

²²⁶ A lei relativa à constituição de uma indústria de refinação de petróleos saíra no ano seguinte, tendo sido regulamentada em 1938. "Lei nº 1947", *Diário do Governo* nº 35, 1ª Série, de 12/2/1937, Ministério do Comércio e Indústria, "Decreto-lei nº 29034", *Diário do Governo* nº 229, 1ª Série, de 1/10/1938, Ministério do Comércio e Indústria. Devido à guerra e à dificuldade de abastecimento de petróleo, a SACOR suspendeu a refinação em 1943 e nos primeiros meses de 1944. António Manuel Nunes dos Santos e Maria Paula Diogo, "A História do Petróleo em Portugal (1938-53)", *Revista Petrogal*, 33 (1989), Carlos Lopes Vaz e Fernando de Almeida, "A criação da SACOR e a refinaria de Cabo Ruivo", in *65 anos de petróleo em Portugal: uma história de interesses, de acção e de progresso*, ed. Luiz Filipe de Moura Vicente (Companhia das Cores, 2002), 21, 26.

ser dito que a proposta de lei não resolvia o problema da dependência externa dos combustíveis líquidos, nem resolvia o aproveitamento das fontes de energia nacionais (mormente os recursos hidroeléctricos), não dá qualquer relevo ao gasogénio, limitando-se a enumerar o “gás de carvão” como um possível sucedâneo da gasolina²²⁷. Apesar da energia tradicional do carvão, conotada com o século XIX, ainda ser a principal energia comercial primária em Portugal nos anos trinta, esta foi uma década de transição em houve um aumento substancial do petróleo e da energia hidroléctrica²²⁸. A importação de petróleo e seus derivados, particularmente a gasolina, aumentaria bastante, sobretudo relacionada com o aumento dos automóveis: de 1920 a 1933, os valores da gasolina e dos automóveis importados aumentaram cerca de cinco vezes, mantendo-se o consumo médio diário de gasolina por automóvel com pouca variação²²⁹.

Durante um dos piores anos de racionamento, 1942, o ACP usou uma retórica autárquica no apelo ao Instituto Português dos Combustíveis para que revelasse o resultado das suas investigações sobre “as possibilidades dos nossos combustíveis nacionais”, ou, que contribuísse com a sua “verdadeira missão [que] é estudar e dar a Portugal os seus combustíveis autárquicos”²³⁰. No período de carestia, o gás pobre apresentava-se como a alternativa mais fiável, conforme expresso num comunicado do Instituto Português dos Combustíveis:

Pelo que respeita a carburantes a utilizar nesta emergência em Portugal, continua a ver-se no gás pobre a solução que pode conduzir à contribuição de maior vulto. Vem a seguir o álcool, sobretudo em mistura, e, como subsidiários destas misturas, principalmente a essência de terebentina (em baixas percentagens) e certos produtos leves da destilação de alcatrões vegetais. A contribuição da acetilene, desde que seja possível aumentar a nossa produção de carboneto, também não será de desprezar. Quanto a gases comprimidos, benzol, éter, álcool metílico, etc., e carburantes de síntese, não se poderá, neste momento, contar com o seu auxílio sensível²³¹.

O gás pobre produzido pelos gasogénios, também chamado “gás das florestas”²³², era o que tinha maior peso nos combustíveis alternativos, mas não era o único. O Instituto Português dos Combustíveis avaliava amostras de outros combustíveis alternativos e aconselhava precaução perante alguns anúncios enganosos²³³. Neste sentido, foi legislada a utilização de carburantes ou combustíveis líquidos ou gasosos substitutos da gasolina, só podendo ser utilizados aqueles que fossem aprovados pelo Ministério da Economia, após parecer favorável do Instituto Português dos Combustíveis²³⁴. Na mesma data, foi publicado um outro diploma que incumbia a Junta Nacional do Vinho de fabricar álcool industrial, um combustível líquido, que seria entregue ao Instituto Português dos Combustíveis²³⁵. Também os aparelhos de gasogénios, a partir de Maio de 1942, passaram a ter de ser previamente aprovados por uma comissão composta por três engenheiros, sendo dois do

²²⁷ "Parecer da Câmara Corporativa sobre a proposta de lei nº 82 (Importação e destilação de petróleos brutos e seus derivados)", *Diário das Sessões* nº 88, de 9/6/1936, 17, 31, 32.

²²⁸ Madureira e Teives, "Os ciclos de desenvolvimento", 29-31.

²²⁹ Os valores de gasolina importada e de automóveis existentes para estes anos são, respectivamente, 9943 toneladas e 7330 veículos para 1920 e 50857 toneladas e 39321 veículos para 1933. *Relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação. 1933*, 59.

²³⁰ "Todo o automóvel é útil à vida nacional", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1942): 5.

²³¹ "Comunicado do Instituto Português de Combustíveis", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1942).

²³² "Carburantes de substituição", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1942).

²³³ "Comunicado do Instituto Português de Combustíveis".

²³⁴ "Decreto-lei nº 32440", *Diário do Governo* nº 272, 1ª Série, de 24/11/1942, Ministério da Economia. Este decreto proibia a utilização do azeite como combustível de substituição por ser considerado indispensável à alimentação.

²³⁵ "Decreto-lei nº 32436", *Diário do Governo* nº 272, 1ª Série, de 24/11/1942, Ministério da Economia.

Instituto Português dos Combustíveis e um da DGSV²³⁶, o que não foi consensual. O Grémio das Oficinas de Reparação de Automóveis e Indústrias Anexas do Sul, em face das dificuldades que os seus membros estavam a enfrentar com a diminuição da circulação de automóveis, pediram às entidades oficiais várias alterações das medidas restritivas relativamente ao uso dos automóveis, nomeadamente que os automóveis particulares, ligeiros ou pesados, pudessem continuar, como até então, a usar gasogénios que não fossem previamente aprovados pelo Instituto Português dos Combustíveis²³⁷, o que não aconteceu. As diferentes marcas de gasogénios passaram a ser frequentemente publicitadas, por exemplo, na revista do ACP.

Figura 10: Anúncios a marcas de gasogénios aprovadas pelo Instituto Português de Combustíveis na revista do ACP²³⁸.

Também o tema do carvão usado para os gasogénios e a sua exploração no país levou a vários diplomas. A Comissão Reguladora do Comércio dos Carvões ficou responsável pela inventariação dos combustíveis sólidos consumidos e a consumir (nomeadamente o levantamento das lenhas existentes nas matas) no continente português²³⁹ e o Instituto Português de Combustíveis ficou incumbido de realizar preparações de carvões adaptados ao uso nos gasogénios²⁴⁰. O consumo de carvão nacional para os mais variados fins aumentou cerca de 70 por cento entre 1938 e 1944,

²³⁶ "Decreto-lei nº 31877", *Diário do Governo* nº 27, 1ª Série, de 3/2/1942, Ministérios das Obras Públicas e Comunicações e da Economia. Foram vários os gasogénios aprovados pelo Instituto Português dos Combustíveis. Ver "Gasogénios aprovados pelo Instituto Português de Combustíveis", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1942), "Gasogénios aprovados pelo Instituto Português de Combustíveis (continuação da lista publicada...)", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1943).

²³⁷ "A falta de gasolina e as suas consequências", *Diário de Lisboa*, 27/2/1942.

²³⁸ "Autark. Gasogénios suíços para camions e automóveis de grande e pequena cilindrada", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 10 (1942), "Effect é um gasogénio que enfileira entre os que constituem o expoente máximo em perfeição, simplicidade e eficiência que se fabrica na Suécia", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1943).

²³⁹ "Portaria nº 10017", *Diário do Governo* nº 29, 1ª Série, de 5/2/1942, Ministério da Economia.

²⁴⁰ "Decreto-lei nº 31877", (1942).

tendo o carvão importado diminuído para metade no mesmo período, à custa das matas nacionais²⁴¹. Em Agosto de 1942, eram publicadas as normas para a produção, distribuição e venda de carvões vegetais e lenhas para gasogénios de viaturas automóveis, não podendo ser vendidos os que não tivessem a indicação “preparado para gasogénio”, o que significava que teriam sido produzidos em instalações autorizadas pela Comissão Reguladora do Comércio dos Carvões²⁴². No entanto, os problemas identificados no uso dos gasogénios não foram resolvidos: o preço excessivamente caro; o carvão existente à venda, apesar das medidas legisladas, tinha fraca fiabilidade; os condutores não tinham formação para o uso do gasogénio²⁴³; a montagem e o funcionamento eram problemáticos²⁴⁴.

O abastecimento de gasolina, bem totalmente importado, dependia dos acordos com os Aliados²⁴⁵. O seu racionamento começou em 1941, com a criação de um serviço de racionamento no Instituto Português de Combustíveis, e só terminaria em 1946²⁴⁶, se bem que os anos mais severos de racionamento, quer de gasolina, quer de câmaras-de-ar e protectores (pneumáticos), foram, 1942 e 1943²⁴⁷.

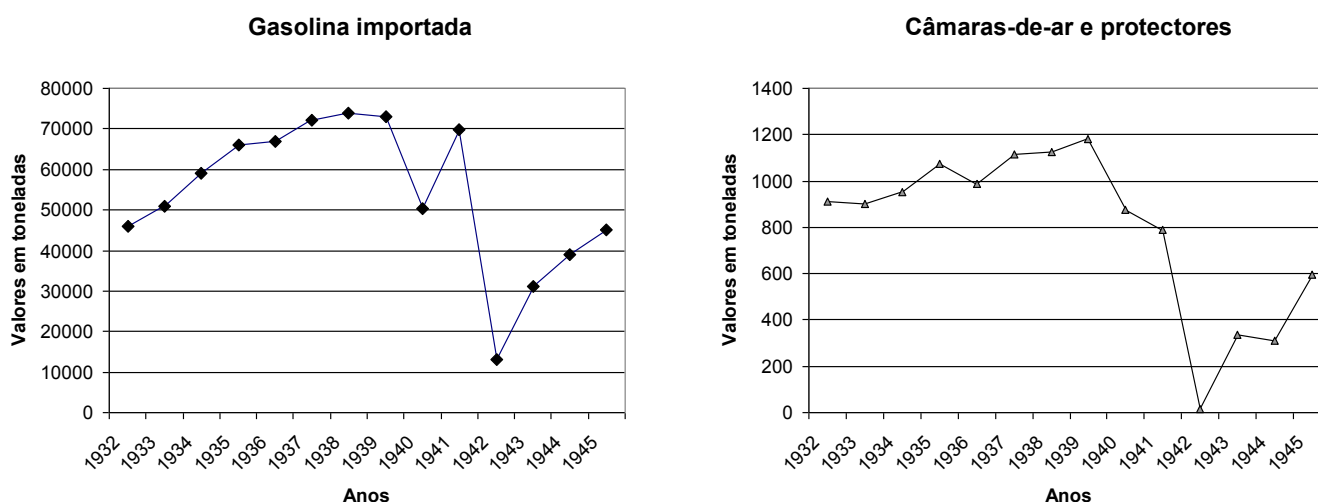


Gráfico 1: Gasolina e câmaras-de-ar e protectores importados (1932-45)²⁴⁸.

²⁴¹ António José Telo, *Portugal na Segunda Guerra (1941-1945)*. Volume 2, Documenta historica (Lisboa: Vega, 1991), 15, 16.

²⁴² Nestas normas constavam a composição desses “preparados”, como seriam ensacados, vendidos e como seria definido o seu preço. “Portaria nº 10165”, *Diário do Governo* nº 191, Iª Série, de 17/8/1942, Ministério da Economia. Foram vários os locais de produção autorizados a fabricar carvões para gasogénios. Ver “Fabricação e venda de carvões para gasogénios”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 (1944).

²⁴³ “Insistindo... a imobilização e deterioração dos não utilitários representa um prejuízo para a economia do País: começará o gasogénio a estar ao alcance dos automobilistas?”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 (1942), “A ruína do automobilismo nacional”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1943), “O ACP e o Gasogénio”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1943).

²⁴⁴ José de Sousa Carrusca, “A firma que se responsabiliza pelo bom funcionamento dum gasogénio é obrigada a restituir a importância recebida, um vez que esse gasogénio foi reprovado pela Direcção de Viação do Sul: Tribunal da Relação”, (Lisboa: Tip. Garcia & Carvalho, 1947).

²⁴⁵ Telo, *Portugal na Segunda Guerra (1941-1945)*. Volume 2, 17, 18.

²⁴⁶ “Decreto-lei nº 31480”, *Diário do Governo* nº 196, Iª Série, de 23/8/1941, Ministérios das Obras Públicas e Comunicações e da Economia, “Declaração [suspensão do racionamento de gasolina]”, *Diário do Governo* nº 77, Iª Série, de 10/4/1946, Ministério da Economia.

²⁴⁷ A regulação da importação e distribuição das câmaras de ar e dos pneumáticos foi definida em 1943, tendo ficado a DGSV responsável por fazer essa distribuição. “Portaria nº 10427”, *Diário do Governo* nº 133, Iª Série, de 26/6/1943, Ministérios das Finanças, das Obras Públicas e Comunicações, das Colónias e da Economia.

²⁴⁸ Gráfico construído por mim a partir de dados constantes no *Relatório referente ao ano de 1945 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 179.

A partir de Maio de 1942, o racionamento estendia-se a outros derivados do petróleo²⁴⁹. Data deste período a maior parte da legislação sobre a carestia dos abastecimentos, incluindo racionamento da gasolina, exploração dos carvões nacionais, restrição do uso dos transportes automóveis de passageiros e mercadorias e obrigatoriedade do uso de gasogénios, restrição na aprovação de novos condutores²⁵⁰, restrição na importação de automóveis²⁵¹, medidas que foram gradualmente revogadas depois da guerra em 1946 e 1947. Inicialmente, até à criação de um regulamento para a distribuição de livretes de racionamento²⁵², o que implicou um maior controlo no registo dos veículos em circulação²⁵³, a distribuição de gasolina foi vedada aos proprietários de automóveis ligeiros (excepto os médicos em serviço) durante três dias por semana, porque considerava-se que estes, com maior poder económico, se abasteciam acima das suas necessidades, o que era considerado uma “prática abusiva” e “contrária ao interesse público”²⁵⁴. Mesmo com senhas de distribuição, o acesso à gasolina tornou-se cada vez mais difícil e o governo retirou senhas já distribuídas a determinados tipos de veículos. Logo em Fevereiro de 1942, começou por retirar as senhas de distribuição aos veículos considerados não utilitários²⁵⁵, tentando reduzir

²⁴⁹ "Portaria nº 10094", *Diário do Governo* nº 108, 1ª Série, de 11/5/1942, Ministério da Economia.

²⁵⁰ Ver, por exemplo, "Portaria nº 10058", *Diário do Governo* nº 72, 1ª Série, de 28/3/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 10880", *Diário do Governo* nº 43, 1ª Série, de 28/2/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações. A proibição de realização de exames de condução de todos os condutores, com excepção de alguns condutores de automóveis pesados tinha como objectivo a minimização das consequências da diminuição da exploração dos transportes automóveis por causa do racionamento da gasolina. Em especial, estava proibida a concessão de cartas de condução a futuros condutores de automóveis ligeiros que prestassem serviços remunerados. Esta proibição foi gradualmente revogada a partir do momento em que o racionamento da gasolina deixou de ser necessário. "Portaria nº 11373", *Diário do Governo* nº 120, 1ª Série, de 1/6/1946, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 11461", *Diário do Governo* nº 184, 1ª Série, de 16/8/1946, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁵¹ "Portaria nº 9553", *Diário do Governo* nº 135, 1ª Série, de 13/6/1940, Ministério do Comércio e Indústria, "Portaria nº 9716", *Diário do Governo* nº 303, 1ª Série, de 31/12/1940, Ministério da Economia. Estes diplomas viriam a ser revogados em 1945. Assembleia Nacional, "Diário das Sessões de 5 de Junho", (1945). Em face da restrição da importação de automóveis, o ACP chegou a propor na sua revista a criação de uma indústria de montagem de automóveis em Portugal, referindo-se em particular a algumas operações desse género na Europa pelos construtores americanos *Ford* e *General Motors*. "A montagem de automóveis. Fonte de trabalho, de riqueza e de prosperidades", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1941). Esta ideia não era inédita. Já em 1937, o engenheiro Carlos Santos, então presidente da direcção do ACP propunha a “criação em Portugal da indústria de montagem e acabamento de automóveis”, e mais uma outra proposta nesse sentido era feita no mesmo congresso. Carlos Santos, "O automóvel como elemento activo na vida das nações" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, Abril de 1937), 12, Álvaro Rodrigues, "Construção de automóveis em Portugal" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937). Mas só no início dos anos sessenta se legislaria nesse sentido, devido à contribuição da importação de automóveis para o desequilíbrio da balança de pagamentos e o seu aumento de ano para ano. "Decreto-lei nº 44104", *Diário do Governo* nº 293, 1ª Série, de 20/12/1961, Ministérios das Finanças e da Economia.

A acompanhar a restrição na importação de automóveis havia outras duas situações a ocorrer: o fim da produção dos carros para fins civis – até nos EUA a produção destes carros foi suspensa em Fevereiro de 1942; e a promoção da venda de carros em segunda mão. Bradley Flamm, "Putting the brakes on 'non-essential' travel: 1940s wartime mobility, prosperity, and the US Office of Defense", *The Journal of Transport History*, 27, no. 1 (2006): 76.

²⁵² "Declarações [regras do racionamento de gasolina e penalidades]", *Diário do Governo* nº 304, 1ª Série, de 31/12/1941, Ministério da Economia.

²⁵³ Nomeadamente, o dar baixa daqueles que já não se encontravam em circulação e continuavam a figurar em registos. "Decreto-lei nº 31675", *Diário do Governo* nº 273, 2.º Suplemento, 1ª Série, de 22/11/1941, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 10317", *Diário do Governo* nº 10, 1ª Série, de 14/1/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁵⁴ Esses três dias eram domingo, segunda-feira e quinta-feira. "Despacho ministerial [suspensão parcial de fornecimento de gasolina]", *Diário do Governo* nº 196, 1ª Série, de 23/8/1941, Ministério da Economia.

²⁵⁵ "Declaração [proibição de utilização de senhas a partir da 1ª quinzena de Fevereiro]", *Diário do Governo* nº 24, 1ª Série, de 29/1/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Declaração [proibição de utilização

assim a mobilidade de lazer, prática comum a outros países em tempo de guerra e carestia²⁵⁶. Eram considerados utilitários os motociclos ou carros ligeiros particulares pertencentes a empresas comerciais ou industriais ou a casas agrícolas, quando utilizados nessas actividades²⁵⁷. Perante estas medidas, o ACP apresentou uma exposição ao ministro da Economia, na qual questionava a definição de veículos utilitários, argumentando que desde o início da guerra o clube tinha tomado várias medidas para restringir o uso não utilitário (combater desperdícios e suspender o desporto automóvel²⁵⁸) e que só para uma minoria o automóvel era “um objecto de luxo e um instrumento de prazer”²⁵⁹. Alegava ainda a consequência da quebra da actividade do automobilismo no desemprego de motoristas e de operários, pedindo uma revisão da questão, mas simultaneamente reconhecendo o papel do Governo na resolução do problema. Esta estratégia de crítica à situação do automobilismo nacional em simultâneo com o elogio ao Governo e a Salazar manteve-se: “[os] nossos automobilistas, que o ACP se orgulha de representar, são bons portugueses e, por isso mesmo, compreendem muito bem que o Estado se veja na dura contingência de, neste momento difícil, suspender, transitoriamente, o fornecimento de gasolina a certos veículos, para não paralisarem os transportes ou não tocar numa reserva que deve ser intangível por fazer parte da defesa nacional”²⁶⁰. Esta postura ambígua materializava-se, por exemplo, na manutenção como sócios (e das suas regalias) dos automobilistas que transferiram a propriedade dos seus automóveis para o nome das suas empresas para estes poderem ser considerados utilitários, o que os faria, em circunstâncias normais, perder o estatuto de sócio²⁶¹. Na exposição feita ao Ministério da Economia, o ACP propôs, também: a redução de carreiras de autocarros de passageiros e de camiões de carga; que os táxis pudessem apanhar pessoas em qualquer parte das cidades; que as entidades oficiais reduzissem ao mínimo o uso dos automóveis; que o governo facilitasse a utilização de combustíveis nacionais (lenha, carvão, acetileno ou álcool)²⁶². Algumas destas medidas foram tomadas mais tarde, como por

de senhas a partir da 2ª quinzena de Fevereiro]”, *Diário do Governo* nº 37, Suplemento, 1ª Série, de 14/2/1942, Ministério da Economia.

²⁵⁶ Por exemplo, o governo dos EUA, ao planear o racionamento de gasolina calculou o uso “não essencial” destes veículos, no período anterior à guerra, em 43 por cento. Mom, “Mobility for pleasure: a look at the underside of Dutch diffusion curves (1920-1940)”: 60, Flamm, “Putting the brakes on ‘non-essential’ travel: 1940s wartime mobility, prosperity, and the US Office of Defense”: 76, 80, 81. Em Inglaterra em meados dos anos trinta cerca de 75 por cento dos carros vendidos destinaram-se-iam sobretudo para um uso ligado ao lazer, ou seja, a função não utilitária era dominante. O’Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, 77.

²⁵⁷ “Declaração [veículos considerados utilitários]”, *Diário do Governo* nº 53, 1ª Série, de 6/3/1942, Ministério da Economia.

²⁵⁸ Em 1941 foram ainda organizados cinco eventos desportivos (três de automóveis e dois para motociclos). Nos anos seguintes até 1946, inclusive, não seria organizada nenhuma corrida motorizada, sendo apenas organizadas corridas de bicicletas, pedestres e de cavalos. A organização de corridas de automóveis voltaria a acontecer em 1947. *Relatório referente ao ano de 1941 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 10. Neste período sem corridas motorizadas em Portugal continental a revista do ACP publicou vários artigos nostálgicos sobre a realização de corridas de automóveis no passado. Um episódio de automobilismo desportivo durante a guerra foi protagonizado por um dos mais conhecidos corredores portugueses, Vasco Sameiro, que ganhou duas provas de veículos equipados a gasogénio no Brasil, em 1943. “Os grandes valores do automobilismo desportivo português. Comentários sobre a personalidade de Vasco Sameiro. Um palmarés extenso e brilhante”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1943).

²⁵⁹ “A representação do ACP ao sr. Ministro da Economia”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1942): 3.

²⁶⁰ “Todo o automóvel é útil à vida nacional”: 3.

²⁶¹ “Acta nº 1265, 11/3/1942”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII.

²⁶² “A representação do ACP ao sr. Ministro da Economia”.

exemplo, a restrição do uso dos automóveis do Estado por entidades oficiais²⁶³ para os automóveis de menor consumo²⁶⁴. Este uso tinha também sido criticado por João Antunes Guimarães na Assembleia Nacional, que igualmente discordava da definição de automóveis não utilitários²⁶⁵. Em Agosto de 1942, o ACP calculava que a percentagem de automóveis imobilizados no país atingia já os 80 por cento²⁶⁶. As medidas eram cada vez mais restritivas para os proprietários de automóveis particulares: no final de Novembro de 1942, foi publicado um diploma que permitia a requisição de automóveis particulares, bem como de câmaras-de-ar e de pneus, por parte do GITA, que faria a sua distribuição se houvesse necessidade de reforçar o material afecto aos transportes automóveis de serviço público²⁶⁷. O ACP continuou a protestar na sua revista relativamente à situação a que estava reduzido o automobilismo em Portugal, reforçando os seus argumentos sobre a imprescindibilidade dos veículos considerados não utilitários²⁶⁸, sobre as consequências da imobilização dos veículos²⁶⁹ ou acenando com o fantasma da desorganização económica e social devido ao desemprego e a quebras nos abastecimentos às populações²⁷⁰. No entanto, paralelamente, publicava também propostas de adaptação aos condicionamentos impostos, ajudando na distribuição dos livretes de racionamento de gasolina, explicando como adaptar gasogénios aos automóveis ligeiros ou como manter peças como a bateria ou os pneus dos automóveis que estavam imobilizados²⁷¹.

Com o decréscimo da circulação de automóveis vislumbrava-se o regresso à tracção animal²⁷², meio que, de facto, independentemente da situação de guerra, estava longe de ter sido abandonado, mesmo em Lisboa e no Porto, as localidades que registavam o maior número de veículos registados. Os veículos ligeiros considerados utilitários²⁷³ e os pesados de serviço público começaram a enfrentar restrições, tendo continuado a sair despachos do Ministério da Economia proibindo a utilização de senhas de racionamento de gasolina já atribuídas a grupos específicos ou

²⁶³ Este uso tinha sido regulado em 1936 em três categorias de automóveis, sendo a primeira categoria os automóveis mais pesados (peso superior a 1800 kg), e por isso mais potentes e de maior consumo de gasolina, destinada apenas ao Presidente da República, ao presidente do Conselho, aos presidentes da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa e ministros. "Decreto-lei nº 26526", *Diário do Governo* nº 89, 1ª Série, de 17/4/1936, Presidência do Conselho.

²⁶⁴ "Decreto-lei nº 32415", *Diário do Governo* nº 271, Suplemento, 1ª Série, de 23/11/1942, Presidência do Conselho.

²⁶⁵ "II Legislatura, Sessão nº 123 da Assembleia Nacional, em 20 de Fevereiro", (1942).

²⁶⁶ "A Nação reage contra a crise de carburantes", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1942): 12.

²⁶⁷ "Decreto-lei nº 32401", *Diário do Governo* nº 269, 1ª Série, de 20/11/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁶⁸ "Todo o automóvel é útil à vida nacional".

²⁶⁹ "O manifesto de automóveis", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 1 (1943). Neste artigo fazia-se o trocadilho entre o manifesto de automóveis como declaração da sua existência feita todos os anos em Janeiro e o manifesto como protesto contra a situação vigente.

²⁷⁰ "A Nação reage contra a crise de carburantes".

²⁷¹ Ver, por exemplo, "Conservação das baterias dos automóveis imobilizados", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1942), "Pneumáticos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1942), "Conservação dos pneumáticos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1942), "A paralização dos automóveis. Conselhos para a sua conservação", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1942).

²⁷² O *Diário de Lisboa* referia no final de Fevereiro de 1942 um artigo do *Diário de Notícias* sobre o regresso à tracção animal e perguntava "Até quando ficaremos nós privados do prazer da velocidade?", *Diário de Lisboa*, 26/2/1942, 1.

²⁷³ Em Abril de 1942, as senhas dos livretes de abastecimento de gasolina para os veículos ligeiros utilitários também começaram a ser retiradas. "Despacho [proibição de utilização de senhas a partir da 2ª quinzena de Abril]", *Diário do Governo* nº 86, 1ª Série, de 15/4/1942, Ministério da Economia.

proibindo a circulação em determinados dias da semana²⁷⁴. Como o ACP, também outras instituições fizeram exposições ao ministro da Economia sobre o assunto²⁷⁵.

Em 1943, o abastecimento de combustíveis melhorou devido ao desenlace do programa de abastecimento de petróleo à Península Ibérica pelos Estados Unidos da América e ao frete de alguns petroleiros²⁷⁶, com reflexo, inicialmente, apenas nos automóveis ligeiros particulares. Em Julho de 1943, a situação melhoraria sensivelmente para os automóveis ligeiros particulares com a autorização de abastecimento de gasolina, embora com dotações muito escassas, e de circulação aos automóveis ligeiros particulares durante dois dias por semana, quartas-feiras e sábados²⁷⁷. Perante esta novidade, o ACP chamou a atenção para as precauções que os automobilistas teriam de ter com todas as peças dos seus automóveis ao recolocá-los em funcionamento, ainda que apenas durante dois dias por semana e por poucos quilómetros²⁷⁸. Os responsáveis pela Secção Regional do Porto do ACP descreviam a retoma da circulação dos automóveis na cidade assim:

(...) Na primeira quarta-feira em que essa permissão entrou em vigor, muitos automóveis vieram para a rua e para a estrada. Intramuros, vimo-los fazer a «volta dos tristes», atravessando a cidade e girando pela Baixa. (...) Outros aventuraram-se a maiores distâncias, fizeram turismo, e sentiram, novamente, o prazer da velocidade, gozando algumas horas distraídas. Quando chegou a meia-noite e o prazo concedido concluiu, os carros voltaram às garagens e os seus condutores ficaram esperando o sábado seguinte, para arejarem por sua vez. No entanto, a cidade movimentou-se e os veículos hipomóveis, que até então passavam orgulhosos, apagaram-se. (...) Automóveis, motocicletas, modelos novos e antigos, tudo veio à cena, dando vida, animação, colorido ao quadro citadino, ao menos por um dia, durante o qual desapareceu aquele aspecto mono e enlanguescido a que já nos habituáramos²⁷⁹.

Sobressai nesta descrição o entusiasmo provocado pela retoma do uso do automóvel, visto como símbolo de vida e de progresso, mas, sobretudo, ligado a funções de lazer. Todo o discurso contra a definição de veículos utilitários e não utilitários cairia aqui por terra, o que vem de encontro à explicação dada pelos sociólogos da mobilidade sobre a dificuldade em mudar comportamentos relativamente ao uso dos automóveis: o uso dos automóveis implica geralmente uma identificação emocional e uma série de factores que normalmente não têm a ver com as funções utilitárias do automóvel²⁸⁰. Nesse sentido verifica-se que a acumulação de funções ao longo da história do uso dos automóveis sempre fez parte das suas culturas: a cultura utilitária não substituiu a cultura do lazer, ambas coexistiram e fizeram parte do sucesso da difusão do automóvel²⁸¹. Além disso, o ACP apenas durante o período de racionamento da gasolina usou o discurso que colocava a ênfase no carácter

²⁷⁴ Ver, por exemplo, "Despacho [proibição de utilização de senhas a partir da 2ª quinzena de Junho]", *Diário do Governo* nº 137, 1ª Série, de 15/6/1942, Ministério da Economia, "Despacho [proibição de utilização de senhas a partir de 3 de Agosto]", *Diário do Governo* nº 180, 1ª Série, de 4/8/1942, Ministério da Economia.

²⁷⁵ Sindicato Nacional dos Empregados Viajantes e de Praça do Distrito do Porto, "Racionamento de gasolina", (Porto Tip. Progresso, 1943).

²⁷⁶ Telo, *Portugal na Segunda Guerra (1941-1945). Volume 1*, 67-70, ———, *Portugal na Segunda Guerra (1941-1945). Volume 2*, 18.

²⁷⁷ "Despacho [regime de cortes nos livretes de consumo de gasolina a partir de 1 de Julho]", *Diário do Governo* nº 137, 1ª Série, de 1/7/1943, Ministério da Economia, "Um despacho ministerial", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1943).

²⁷⁸ "Automobilistas! Atenção!".

²⁷⁹ "Da cidade invicta", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 7 (1943).

²⁸⁰ Ver, por exemplo, Sheller, "Automotive Emotions: Feeling the Car", Kaufmann, *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*.

²⁸¹ Sobre um estudo de caso que teoriza e apresenta as relações entre artefacto e utilizador como sendo incrementais (assim como as funções do artefacto) e contínuas ver Gijs Mom, "Translating Properties into Functions (and Vice Versa): Design, User Culture and the Creation of an American and a European Car (1930–70)", *Journal of Design History*, 21, no. 2 (2008).

utilitário dos automóveis, não o tendo feito, por exemplo, no período entre guerras. Outros clubes europeus que tiveram um papel semelhante ao do ACP quanto à construção do sistema da automobilidade adoptaram um discurso diferente. Por exemplo, o *touring club* holandês, nos anos vinte e trinta usou a estratégia de não valorizar o lado desportivo, luxuoso e divertido dos automóveis, como forma de os promover junto das autoridades (nomeadamente na sua participação na construção das estradas)²⁸².

A revista do ACP admitia ainda que, com estes dois dias de circulação, os proprietários de veículos estavam a perder o interesse pela “modalidade” do gasogénio²⁸³. No final de 1943, na revista do ACP, embora mantendo um discurso ambíguo sobre a continuidade do uso destes aparelhos quando o abastecimento da gasolina normalizasse, já começava a referir-se ao gasogénio como uma solução de recurso inestética e pouco prática, do passado, apesar do seu uso se manter obrigatório para parte importante dos veículos pesados:

Mal pode calcular-se a avalanche de *panelas* que apareceram no mercado, de fabrico estrangeiro e, depois, nacional, com os mais variados nomes e dos mais diferentes feitios, umas mais elegantes que outras, mas todas alimentadas a carvão, a «gasolina em pedra», que ocupava os tejadilhos, envolvida em sacos pretos, esguios, dando estranho aspecto ao carro. Mas, à falta de melhor, os gasogénios foram adoptados e, verdade seja dita, contribuíram para que a circulação automóvel não paralisasse, prestando bons serviços, que doutro modo seriam impossíveis²⁸⁴.

A autorização da circulação para motociclos e carros ligeiros particulares às quartas-feiras e aos sábados manteve-se, tendo no final de 1944, sido aumentado o volume de gasolina distribuído e autorizado mais um dia para a circulação, a segunda-feira²⁸⁵. No início de 1946, pouco antes do fim do racionamento, as senhas de racionamento poderiam ser usadas por quaisquer veículos, podendo estes circular em quaisquer dias da semana²⁸⁶.

A realidade do transporte comercial foi diferente da dos automóveis ligeiros particulares, nomeadamente com a suspensão de concessões e averbamentos e a obrigatoriedade da adaptação de pelo menos metade dos veículos para o gás pobre. A circulação dos automóveis ligeiros para transporte de passageiros em regime de aluguer, onde se incluíam os táxis, cuja actividade teve uma importante regulação no final de 1942²⁸⁷, foi restringida, suspendendo-se novos averbamentos destes veículos, excepto quando fossem substituir outros que tivessem sido inutilizados ou quando fossem accionados a gás pobre²⁸⁸. Em 1943, os proprietários destes veículos, com ou sem taxímetro, eram

²⁸² O que não quer dizer que a defesa da necessidade do uso do carro e do seu carácter utilitário não mascarasse, muitas vezes, o lado do lazer, não assumido. ———, "Mobility for pleasure: a look at the underisde of Dutch diffusion curves (1920-1940)": 42, 61.

²⁸³ "Notas soltas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1943).

²⁸⁴ Itálico no original. "Da cidade invicta. Automobilismo em 1943", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 12 (1943): 20.

²⁸⁵ "Despacho [modifica o plano de distribuição de gasolina]", *Diário do Governo* nº 244, 1ª Série, de 6/11/1944, Ministério da Economia.

²⁸⁶ "Despacho [autoriza utilização de todas as senhas a partir de Fevereiro]", *Diário do Governo* nº 33, 1ª Série, de 14/2/1946, Ministério da Economia.

²⁸⁷ "Portaria nº 10273", *Diário do Governo* nº 279, 1ª Série, de 3/12/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Com esta Portaria foram instituídas uma série de medidas, como a criação de um registo especial na DGSV para este tipo de veículos, como a obrigatoriedade de um livro de registo para todos os serviços de remissa (transporte oferecido no local de recolha, e não na via pública), como a obrigatoriedade dos condutores e proprietários de automóveis em serviço de aluguer se inscreverem, respectivamente, num Sindicato Nacional de Motoristas e o GITA, ou que as Câmaras Municipais fizessem publicar posturas regulando este serviço.

²⁸⁸ "Portaria nº 10059", *Diário do Governo* nº 72, 1ª Série, de 28/3/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 10266", *Diário do Governo* nº 270, 1ª Série, de 21/11/1942, Ministério das Obras

obrigados a adaptar metade da frota ao funcionamento com gás pobre²⁸⁹, podendo os táxis de serviço de praça equipados a gasogénio fazer transportes extra-urbanos²⁹⁰. No entanto, em 1944, dada a ligeira melhoria das condições de abastecimento do país e devido ao mau estado em que se encontravam estes veículos e as dificuldades que daí resultavam para a adaptação a gasogénio, a obrigatoriedade desta adaptação foi suspensa, tendo, no entanto, sido reforçada para os automóveis pesados²⁹¹.

Os veículos pesados, considerados mais aptos a serem equipados com gasogénio, foram o alvo prioritário das medidas mais compulsivas e duradouras quanto à adaptação para o funcionamento com gás pobre. Os veículos automóveis pesados de serviço público, apesar de serem considerados “os que mais interessam à economia da Nação”²⁹², também passaram a estar sujeitos a várias medidas restritivas para promover a instalação de gasogénios. No início de 1942, suspendeu-se a concessão de novas carreiras de serviço público para o transporte de passageiros, mercadorias ou misto e de novas licenças (e também aquelas em vigor) para o transporte de passageiros em automóveis pesados em regime de aluguer, em percursos superiores a 100 quilómetros, e de excursionistas, salvo quando estes transportes se efectuassem em veículos com gasogénio²⁹³. A meio do ano, esta medida estendia-se ao transporte de passageiros em automóveis pesados em regime de aluguer, em percursos até 100 quilómetros²⁹⁴. A partir de Outubro de 1942, os concessionários de carreiras de serviço público com mais de três veículos foram obrigados a equipar pelo menos um quarto da frota com gasogénio²⁹⁵. Pouco tempo depois, seriam os concessionários com mais de um veículo obrigados a adaptar metade destes ao funcionamento com gás pobre, mudança que deveria estar pronta em Janeiro de 1943²⁹⁶. João Antunes Guimarães chamava a atenção na Assembleia Nacional para o facto de o investimento pedido a estes industriais do transporte em automóvel ser muito elevado, porque a instalação de gasogénios era cara, sem lhes

Públicas e Comunicações, "Portaria nº 10881", *Diário do Governo* nº 43, 1ª Série, de 28/2/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Foram fixados contingentes, por distrito do continente, em diversos despachos. "Despacho [autoriza averbamentos de veículos de aluguer e fixa contingentes]", *Diário do Governo* nº 288, 1ª Série, de 14/12/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Despacho [autoriza averbamentos de veículos de aluguer e fixa contingentes e prazos]", *Diário do Governo* nº 174, 1ª Série, de 9/8/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Despacho [autoriza averbamentos de veículos de aluguer e estabelece contingentes]", *Diário do Governo* nº 248, 1ª Série, de 10/11/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Despacho [autoriza averbamentos de veículos de aluguer e fixa contingentes]", *Diário do Governo* nº 143, 1ª Série, de 28/6/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁸⁹ "Portaria nº 10287", *Diário do Governo* nº 287, 1ª Série, de 12/12/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 10408", *Diário do Governo* nº 113, 1ª Série, de 2/6/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁹⁰ Os táxis estavam limitados a realizarem serviços numa área que distasse até 50 km da cidade ou sede de concelho a que pertencessem, o que deixou de se aplicar para aqueles equipados com gasogénio. "Portaria nº 10409", *Diário do Governo* nº 113, 1ª Série, de 2/6/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁹¹ "Portaria nº 10627", *Diário do Governo* nº 56, 1ª Série, de 17/3/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁹² "Decreto-lei nº 31877", (1942), 132.

²⁹³ "Portaria nº 10007", *Diário do Governo*, I (1942), "Portaria nº 10008", *Diário do Governo* nº 24, 1ª Série, de 29/1/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁹⁴ "Portaria nº 10129", *Diário do Governo* nº 153, 1ª Série, de 3/7/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁹⁵ "Decreto-lei nº 31877", (1942).

²⁹⁶ Esta medida aplicava-se não só às carreiras regulares, como também aos automóveis pesados de aluguer para o transporte de mercadorias. "Despacho [adaptação de metade dos transportes pesados com gasogénios]", *Diário do Governo* nº 165, 1ª Série, de 17/7/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

ser dada a garantia do fornecimento de pneus, que também escasseavam²⁹⁷. Também os veículos pesados para o transporte de mercadorias assistiram a uma evolução semelhante, tendo no final de 1942 sido legislado que os proprietários destes veículos tinham de transformar para o funcionamento a gás pobre três quartos da frota dos veículos de aluguer e metade da frota dos veículos particulares²⁹⁸. Os proprietários dos veículos pesados que transgredissem as proibições relativas a licenças revogadas viram as penalidades aumentar²⁹⁹. As obrigações de transformação de parte significativa dos automóveis pesados para o funcionamento com gás pobre mantiveram-se praticamente sem alterações em 1943 e 1944, embora com a prorrogação dos prazos para a adaptação requerida, devido às dificuldades inerentes nesse processo³⁰⁰. A contradição entre a obrigatoriedade de instalação de gasogénios e as condições práticas para o fazer foi visível, por exemplo, em 1942, quando a DGSV teve de estabelecer um contingente de autorizações, fixado para cada mês, para os pedidos de instalação desse equipamento em veículos automóveis³⁰¹. Em 1946 e 1947, com a melhoria das condições do abastecimento de gasolina, as medidas foram sendo revogadas, começando o uso do gasogénio por ser facultativo, para deixar completamente de ser obrigatório, sendo também novamente autorizada a concessão de novas carreiras de serviço público³⁰².

Também neste período de recuperação de uma certa normalidade dos abastecimentos surgiu a preocupação em cobrir o território continental português de transportes terrestres, reduzindo o isolamento de algumas populações. Assim, em 1945, no ano em que saiu o plano rodoviário que continha essa preocupação³⁰³, alargava-se a então restrita autorização de concessão de averbamentos de transportes de aluguer, ligeiros ou pesados para as zonas reconhecidamente mal servidas por transportes (sob parecer favorável da DGSV)³⁰⁴.

O uso de combustíveis alternativos durou o tempo das restrições nas importações de gasolina. Se, em 1940, um artigo publicado no *Boletim da Ordem dos Engenheiros* optava por um tom optimista sobre a adaptação de veículos a gasogénios³⁰⁵, em 1945, um relatório publicado pelo Instituto Português dos Combustíveis apontava no sentido inverso. Neste relatório afirmava-se que,

²⁹⁷ "II Legislatura, Sessão nº 121 da Assembleia Nacional, em 13 de Fevereiro", (1942), 214, 215.

²⁹⁸ "Despacho [adaptação de transportes pesados com gasogénios]", *Diário do Governo* nº 275, 1ª Série, de 27/11/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁹⁹ "Portaria nº 10141", (1942).

³⁰⁰ "Portaria nº 10408", (1943), "Portaria nº 10476", *Diário do Governo* nº 189, 1ª Série, de 3/9/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 10627", (1944).

³⁰¹ A justificação dada era a tentativa de se evitar as perturbações que um grande número de adaptações poderia trazer ao consumo de chapa de ferro e de carvão e também o tentar impedir a adaptação para gás pobre de veículos de pouco interesse para a economia nacional. *Relatório referente ao ano de 1942 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 4.

³⁰² "Despacho ministerial", *Diário do Governo* nº 96, 1ª Série, de 4/5/1946, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 11331", *Diário do Governo* nº 96, 1ª Série, de 4/5/1946, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 11763", *Diário do Governo* nº 66, 1ª Série, de 22/3/1947, Ministério das Comunicações.

³⁰³ Ver capítulo 7.

³⁰⁴ "Portaria nº 11163", *Diário do Governo* nº 252, 1ª Série, de 13/11/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Portaria nº 11815", *Diário do Governo* nº 96, 1ª Série, de 28/4/1947, Ministério das Comunicações.

³⁰⁵ Rogério Vasco Ramalho, "Transformação para gás pobre de veículos automóveis a gasolina na Grã-Bretanha", *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, 47 (1940).

para a metrópole, o uso do gás pobre só poderia ser considerado como uma solução de último recurso, podendo ser considerado como solução mais duradoura para as colónias³⁰⁶.

Houve, no entanto, algum debate e manifestações no sentido de tornar o gás pobre no “combustível nacional”. Em Janeiro de 1943 realizava-se, no Palácio de Cristal, local habitual de salões automóveis desde 1914, uma exposição de automóveis equipados a gasogénio, o primeiro salão automóvel a ser organizado em Portugal desde o início da guerra³⁰⁷. A iniciativa foi do Grémio dos Agentes Importadores e Vendedores de Automóveis e Acessórios do Norte, onde estiveram representadas as principais marcas de gasogénios nacionais e estrangeiras, e que contou com a presença das mais variadas entidades oficiais portuguesas e espanholas³⁰⁸. Foram apresentadas ainda quatro conferências sobre o uso do gasogénio³⁰⁹. Contudo, este uso estava longe de estar aperfeiçoado e rapidamente foi abandonado pela alternativa mais cómoda e mais barata.

A tentativa de manter a normalidade durante o período de carestia também se encontra no discurso relativamente ao turismo. É durante este período que se inaugura a primeira “Pousada”, em Elvas, em Abril de 1942, a que o ACP dá publicidade, afirmando-se próximo das palavras que o director do SPN, António Ferro, proferiu na sua inauguração, reconhecendo o turismo interno como um factor essencial para o conhecimento do país e para o apaziguamento em tempo de guerra:

(...) Não há gasolina, os comboios escasseiam? O mesmo acontece na Suíça. Mas tais dificuldades apenas devem excitar a nossa imaginação e aproximar-se, ainda mais, da natureza consoladora e aliviadora. Utilizemos caminhos-de-ferro, autocarros movidos a gás pobre, a mala-posta, o campismo, mas não renunciemos ao turismo, ao conhecimento íntimo da nossa terra, a alegria de viver de que tanto precisamos!³¹⁰

No entanto, apesar deste apelo, a limitação da circulação era real e manifesta, por exemplo, na não organização por parte do ACP de um parque de estacionamento para as peregrinações a Fátima em Maio de 1942, ao contrário da prática corrente noutros anos³¹¹.

Na parte I, *Regulação da Circulação*, abordei quatro aspectos que ajudam a explicar a construção do sistema socio-técnico da automobilidade: o desenvolvimento de regulamentos

³⁰⁶ Era argumentado que nas colónias o abastecimento de gasolina era mais dispendioso e que havia florestas. O relatório explicava ainda a dificuldade de adaptar os gasogénios a automóveis de turismo (ligeiros) devido à falta de espaço e à difícil distribuição de pesos. Além disso, as limitações da solução de colocar o gasogénio num reboque de um automóvel ligeiro, nomeadamente o não o permitir alcançar velocidades elevadas e dificultar as manobras também não tornavam o seu uso prático. No entanto, para os veículos pesados a dificuldade de instalação de um gasogénio seria menor do que para um veículo ligeiro. Abram Droz, *Pesquisas sobre gás pobre*, Laboratório de ensaios mecânicos (Lisboa: Instituto Português de Combustíveis, 1945), 160.

³⁰⁷ Esta exposição realizou-se de 23 a 31 de Janeiro de 1943. “Da cidade invicta. Iª Exposição do Gasogénio. Comentário e apreciação geral”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 1 (1943).

³⁰⁸ De Portugal: governador civil, representante do ministro das Obras Públicas, membros dos órgãos do ACP (de destacar João Antunes Guimarães, presidente da assembleia geral do ACP e deputado na Assembleia Nacional), delegado do Instituto Português dos Combustíveis, directores dos serviços de viação (da direcção geral e do Norte), representantes das associações industriais e comerciais, do GITA, da Universidade do Porto e até da igreja. Ibid. De Espanha: D. José Maria Peñaranda, delegado do Governo espanhol para coordenação dos transportes; D. Octavio Glorieta e D. António Sanz, respectivamente presidente e gerente da Junta de Gasogénio de Espanha. “Da cidade invicta”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1943).

³⁰⁹ As conferências apresentadas foram as seguintes: João de Vasconcelos, “Combustíveis conhecidos e... suspeitos”; Alexandre Vasconcelos Matias, delegado do Instituto Português de Combustíveis, “Adaptação dos motores ao funcionamento a gás pobre”; Jean Blanchot, “La carburation au gás de gasogéneo. Les problèmes du mélange air-gaz”; Manuel Marques Gomes, “Fabrico de carvões vegetais em fornos portáteis”. “Da cidade invicta. Iª Exposição do Gasogénio. Comentário e apreciação geral”: 5.

³¹⁰ “O turismo e o nosso caso”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1942): 4.

³¹¹ “Parques de estacionamento em Fátima. 12 e 13 de Maio”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1942).

internacionais e nacionais (convenções internacionais, regulamentos e códigos da estrada nacionais); o papel do ACP como mediador na construção do sistema da automobilidade, em particular nos serviços de viação e no turismo automóvel; a coordenação dos transportes terrestres como política de transportes e o seu papel no pensamento sobre o longo curso; e, finalmente, as práticas e representações em torno do uso do automóvel focando a questão da regulação da circulação à luz da mobilidade disciplinada do ponto de vista do automobilista particular (ligado a uma cultura de violência) e da fragilidade deste sistema face à sua dependência energética (e a sua ligação a uma cultura do lazer).

No período abordado, que se centrou nos anos vinte até ao final dos anos quarenta, assiste-se à institucionalização do sistema da automobilidade na sua regulação: o esforço legislativo é importante (sendo de destacar os códigos da estrada, entre outros variados diplomas); são criados órgãos estatais como os serviços de viação (e, no plano europeu, as negociações das convenções internacionais passam de grupos de interesse como a AIACR para organizações intergovernamentais como a Sociedade das Nações); e é definida uma política de transportes (embora não fosse bem sucedida) relativa aos transportes rodoviários comerciais, que teria efeitos durante a segunda metade do século XX.

Neste período de institucionalização do sistema em Portugal (e no período que o antecede) são visíveis os actores que se movimentaram no sentido de influenciar a sua construção, particularmente os que fazem parte do *lobby* automóvel, que é um *lobby* heterogéneo, não organizado. Apesar de não ter uma indústria automóvel, o *lobby* teve sucesso nas suas acções de impedir a restrição de certos usos dos automóveis: no uso do automóvel particular é notável a acção do ACP, através da sua acção junto do poder político e legislativo, na defesa intransigente de uma cultura de uso elitista, da construção da representação de um determinado automobilista particular (cujo comportamento deveria ser regulado por valores morais) e na manutenção de uma hegemonia na representação do automobilismo em Portugal (ver os casos relativamente a outro clube automóvel, o Auto-Clube Médico Português, e à SPP); no uso dos automóveis para o transporte comercial, apesar de terem sido tomadas medidas no sentido de o disciplinar (quer ao nível dos condutores assalariados, com legislação e discursos específicos e a obrigatoriedade de pertença a um sindicato de motoristas; quer ao nível dos proprietários com a inscrição obrigatória no GITA) e de ter sido feito um esforço legislativo importante para o coordenar com a ferrovia, limitando-lhe o raio de acção (esforço legislativo que seguiu as práticas de outros países nesta matéria), é também de referir o seu desenvolvimento significativo a partir dos anos trinta. Destes actores é dada uma particular visibilidade ao ACP e aos membros dos seus órgãos directivos, a sua composição elitista (tanto qualitativa, como quantitativamente), as suas estratégias de poder e os seus meios de acção (nomeadamente através da sua *Revista* ou de exposições formais ao Governo).

Esta análise é feita a nível micro (dos indivíduos) e a nível meso (do ACP, que funciona como um mediador; de órgãos estatais, como os serviços de viação) e revela a importância do estudo das estratégias de apropriação por parte dos utilizadores para perceber a construção de um sistema socio-técnico.

II AS ESTRADAS EM PORTUGAL NA ERA DA MOTORIZAÇÃO

Encontram-se pelo menos três significados para a palavra estrada: via pública, acumulação de estratos ou caminho rasgado. Estrada vem etimologicamente da palavra latina “strada”, que quer dizer “estrada pública”¹. O decreto de 31 de Dezembro de 1864 definia que as “estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordem, as ruas que fazem parte delas, e as demais ruas no interior das cidades, vilas e povoações do reino, constituem a viação ordinária, são do domínio público e imprescritíveis”². Este decreto limitava o uso privado das vias terrestres³, como as estradas ou as ruas, contribuindo para reforçar o princípio da circulação⁴. A estrada pertencendo ao domínio público, onde todos podiam circular, tinha um carácter tendencialmente gratuito, com excepção da cobrança de portagens que, no século XIX, se manteve sobretudo nas pontes⁵. Um segundo sentido etimológico de estrada, também do latim “strada”, tem a ver com o facto de o seu pavimento ser feito por um conjunto de estratos cumulativos, camadas, ou “stratae”⁶. Finalmente, se partirmos da palavra “rota”, que significa caminho e vem do antigo francês “rote”, hoje “route”, que por sua vez vem do latim (*via*) *rupta*, chegamos a “(caminho) rasgado”⁷. Seguindo esta etimologia, Marc Desportes, apresenta-nos uma leitura de estrada para o caso francês como uma ruptura na paisagem, tanto nos espaços, como nos usos. Falando da “nova estrada” setecentista francesa, projectada pelos engenheiros de pontes e calçadas este autor afirma:

Ela traz consigo, (...), uma subversão do espaço tradicional, provocando uma espécie de «des-territorialização» da organização existente herdada da época feudal, e uma «re-territorialização» em função de uma nova escala, de uma nova técnica e de novas representações do espaço que prefiguram o território nacional. Guiados pelo seu projecto técnico, o corpo das Pontes e Calçadas aparece então como um factor de modernização, contribuindo para uma transformação do espaço tradicional e para a formação de um novo quadro territorial⁸.

Também Artur Teodoro de Matos, autor de um dos trabalhos seminais da História dos Transportes em Portugal, usa a expressão “rasgar uma estrada” para as estradas oitocentistas portuguesas: “Rasgar uma estrada era tarefa que exigia conhecimentos que passavam pela aplicação de uma série de princípios e estudos do terreno, além de imparcialidade”⁹.

Estas três leituras das palavras estrada e rota, de domínio público, feita por camadas e sendo uma ruptura na paisagem constituem uma boa sùmula para apreendermos o seu significado e as suas manifestações.

Com o aparecimento do tráfego motorizado, foi necessário adaptar a estrada nestes seus três significados: o conceito de via pública e dos seus usos teve de ser negociado entre os automobilistas

¹ Ver “Estrada”, (<http://www.infopedia.pt/lingua-portuguesa/estrada>, consultado em 28/5/2012).

² “Decreto de 31 de Dezembro de 1864, regulando a construção, conservação e policia das estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordens, e das ruas que fazem parte d’ellas no interior das cidades, villas e mais povoações do reino, Diário de Lisboa nº 10 de 13/1/1865, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria”, 1042.

³ “A via pública é um elemento essencial do movimento automóvel e nela todos têm o direito de transitar, o que constitui uma das liberdades essenciais do cidadão, mas isso não obsta a que essa utilização de uma parcela do domínio público pelos particulares possa ser objecto duma regulamentação legal”. Ulrich, *Economia política: os transportes*, 189.

⁴ Sobre a importância deste decreto no urbanismo lisboeta de finais do século XIX e a abrangência do conceito de circulação neste período ver Silva e Sousa, “In search of the urban variable: Understanding the roots of urban planning in Portugal”.

⁵ Ulrich, *Economia política: os transportes*, 189, 190.

⁶ Maré, “História das infra-estruturas rodoviárias”, 5, 6.

⁷ Machado, “Rota”, 120.

⁸ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 38.

⁹ Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 205.

e os anteriores utilizadores da via pública; a sua formação em camadas (de fundação e de desgaste), e o tipo de materiais empregues tiveram de ser repensados em função da necessidade de novos pavimentos mais duros e mais lisos para o automóvel; a sua ruptura na paisagem teve de se adaptar às exigências das novas velocidades permitidas pelos veículos, ao terem de ser repensados traçados, ou seja, características técnicas e geométricas das estradas, os cruzamentos de nível com outras estradas ou com linhas férreas, a construção de variantes às localidades, a criação de novas sinalizações que materializavam a regulação da circulação. A tecnologia de construção de estradas passou a incluir, entre outros aspectos, a construção de pavimentos, a distribuição das redes, o alinhamento das estradas em relação à paisagem, a capacidade das estradas, a mecânica dos solos (para a questão das camadas de fundação dos leitos das estradas) e o financiamento dos projectos de estradas¹⁰. Toda uma nova técnica do traçado teve de ser inventada, não só alargando as estradas, mas também definindo declives máximos, curvas que se tornassem seguras para as velocidades cada vez mais elevadas, como maiores e diferentes raios, com sobrelarguras, e sobrelevações¹¹. No século XVIII, a introdução do projecto técnico pelos engenheiros franceses de pontes e calçadas teve como consequência a criação da estrada como ruptura na paisagem, pelo seu traçado baseado na "linha direita" e por tender a não acompanhar os acidentes do terreno, através de construção de obras de arte e dos trabalhos de terraplenagem (aterros ou escavações)¹². Com o tráfego motorizado e a velocidade que este trouxe, esta ruptura agravou-se, acompanhada, também, pela mecanização das obras públicas, reforçando a separação entre estrada e a paisagem, assumindo a quebra de uma pretensa harmonia entre tecnologia e natureza. Os aterros e escavações de terras começaram a ser cada vez mais importantes, como mostram os perfis longitudinais dos projectos de estradas, elemento obrigatório desses projectos em Portugal pelo menos desde 1860¹³.

Os novos utilizadores da estrada, trazendo novas velocidades, os velocipedistas primeiro e os automobilistas depois, organizaram-se em associações interessadas no seu melhoramento. Este *lobby* da estrada, não sendo coeso, nem sempre desenvolvia acções coordenadas. Os ciclistas precederam os automobilistas¹⁴. A União Velocipédica Portuguesa, criada a partir da união de outras associações de ciclistas em 1899 e predecessora da Federação Portuguesa de Ciclismo¹⁵, teve algumas iniciativas nesse sentido, nomeadamente pela publicação de mapas ou pela colocação de placas indicadoras nas estradas¹⁶. Ao ACP associaram-se muitas vezes os fornecedores de gasolina,

¹⁰ Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 90.

¹¹ Picon, "L'Histoire de la route et ses enseignements - vers un nouveau contrat politique et social?", 11.

¹² Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIII-XXe siècles)*, 42, 79, 193.

¹³ "Portaria de 24 de Abril de 1860, mandando observar o programma que a acompanha sobre elaboração de projectos de construção de estradas, Diário de Lisboa nº 98, de 30/4/1860, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria".

¹⁴ Ver nota 30 do capítulo 1.

¹⁵ *UVP-FPC, 100 anos*, 36-41.

¹⁶ Por exemplo, o mapa publicado em 1905 ou a colocação de placas indicadoras de localidades nas estradas de Grândola, Ferreira e Santiago do Cacém em 1907. Loureiro e Marinho, "Carta de Portugal contendo as estradas de Macadam e caminhos-de-ferro: publicada para comemorar o 6º aniversário da fundação da União Velocipédica Portuguesa", "Notas várias".

como foi o caso da *Vacuum Oil Company*, na marcação de estradas, por exemplo, nas passagens de nível¹⁷, ou na publicação de mapas.

Numa fase inicial, o automóvel, sendo um objecto frágil que apenas funciona num sistema socio-técnico construído em função da sua circulação, teve de recorrer a outros veículos para suplantar as suas limitações. Assim, na travessia de certos obstáculos naturais, como rios que ainda não tinham pontes rodoviárias, tinham de ser transportados por barcos, e no longo curso, devido ao mau estado ou inexistência de estradas, recorriam aos comboios. Neste âmbito, o ACP, como outros clubes automóveis e de turismo europeus¹⁸, negociaram com companhias de navegação e de caminhos-de-ferro descontos e outras condições especiais para o transporte dos automóveis dos seus associados. Assim, desde pelo menos 1908, o ACP tentou estabelecer um acordo com a Parceria de Vapores Lisbonenses¹⁹, empresa que dominava o transporte fluvial entre Cacilhas e Lisboa desde a segunda metade do século XIX, no sentido de obter descontos para o transporte de automóveis nessa travessia²⁰. Nos anos trinta do século XX, gozando então os sócios do ACP de descontos de dez por cento²¹, esta empresa inaugurou uma carreira de *ferry-boats* para o transporte de veículos e passageiros para o Cais do Sodré²². O transporte por *ferry-boat* nesta travessia manteve-se extremamente importante, mostrando-se, no entanto, manifestamente insuficiente face ao aumento do tráfego, até à abertura de uma via continua com a inauguração da ponte Salazar em 1966. Com os caminhos-de-ferro, também o ACP tentou negociar a criação de *wagons* próprios para os automóveis dos associados, o que não conseguiu, mas teve sucesso na negociação de descontos para o seu transporte²³. Os caminhos-de-ferro assumiam aqui um papel importante porque garantiam o transporte de longa distância numa altura que estradas e veículos automóveis, o não aconselhavam²⁴. Por exemplo, em 1913, a SPP recorria ao comboio para deslocar uma comitiva de jornalistas ingleses numa visita às principais cidades do país, recorrendo aos automóveis apenas nas localidades²⁵. Durante os anos dez e vinte é frequente, nas actas da direcção do ACP, a referência quer às negociações com as empresas de caminhos-de-ferro para o desconto no transporte de veículos automóveis, quer, por vezes a par, ao “problema das estradas”.

¹⁷ "Acta nº 382, 23/2/1922".

¹⁸ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 304.

¹⁹ A Parceria de Vapores Lisbonenses foi criada na década de sessenta do século XIX (tinha então o nome de Empresa de Vapores Lisbonenses e era propriedade de Guilherme Burnay). Nas primeiras décadas do século XX fez alterações, como a introdução de barcos a diesel (1922) ou o alargamento dos cais devido ao aumento do tráfego rodoviário. Nos anos trinta do século XX inaugurou uma carreira de *ferry-boats* para o transporte de veículos e passageiros para o Cais do Sodré, mantendo barcos mais pequenos com destino a Cacilhas. Rodrigues, "Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX": 549, 578, 579.

²⁰ Inicialmente, contudo, esta negociação dos descontos por parte do *Club* não teve sucesso. Real Automovel Club de Portugal, *Relatório. Gerências de 1908-1909*, 4, 5.

²¹ "Arredores de Lisboa (Sul do Tejo). A parceria dos Vapores Lisbonenses concede aos sócios do ACP...". O ACP manteve este desconto nos anos quarenta. Ver, por exemplo, Automovel Club de Portugal, *Relatório, contas e parecer da comissão revisora de contas do exercício de 1940*, 4.

²² "O novo "ferry-boat" da parceria dos vapores lisboenses".

²³ Estas negociações começaram na primeira década do século XX. Ver, por exemplo, Real Automovel Club de Portugal, *Relatório. Gerências de 1908-1909*, 3, 4.

²⁴ Outras razões apontadas para o transporte de automóveis por caminhos-de-ferro num relatório da direcção do Real Automovel Clube de Portugal de 1908/9 era os "incómodos" e os "perigos das estradas detestáveis nos arredores das cidades". Citações retiradas de Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 145.

²⁵ "A visita dos jornalistas ingleses".

O papel oficial do ACP relativamente às estradas também é de sublinhar: para além de ter sido nomeado, no regulamento de circulação de 1911, como a entidade que informava mensalmente as entidades responsáveis sobre as estradas em mau estado, segundo informações fornecidas pelos seus delegados regionais e pelos condutores dos serviços públicos²⁶, apoiava comissões municipais em exposições ao Ministério do Fomento²⁷. Aplicava, ainda, como estava legalmente previsto, o saldo das comissões técnicas de automobilismo na marcação de estradas, conforme a Convenção Internacional de 1909²⁸. O ACP também teve iniciativas no sentido de reduzir o risco de algumas estradas, como seja a colocação de redes em arame em curvas perigosas na “estrada de turismo Colares a Cascais”, obra autorizada pela JAE²⁹ e que mais tarde seriam aplicadas noutras estradas do país³⁰.

Um segundo grupo que se pode considerar parte do *lobby* da estrada é a administração rodoviária e os seus engenheiros. Este grupo encontra-se tanto ao nível nacional, nos órgãos de administração rodoviária entretanto criados, como a nível internacional, nos congressos da AIPCR, órgãos especialmente criados para lidar com o novo problema das estradas face ao tráfego motorizado.

O aparecimento de novos veículos tornava necessário o alargamento e repavimentação das estradas, nomeadamente para a resolução do problema do pó que era levantado pelos veículos que atingiam velocidades nunca antes vistas na viação ordinária, e a colocação de um pavimento mais duro para resistir a uma nova tonelagem³¹. O problema do pavimento começou a levantar-se com a questão da inadaptação do macadame, uma técnica desenvolvida no início do século XIX³², aos automóveis, sobretudo devido ao facto de não ter fundação. O macadame, técnica que implicava a colocação de três camadas de pedra partida, gradualmente mais pequenas, juntamente com saibro nos interstícios, compactas com um maço³³ ou com um cilindro, apresentava algumas vantagens face ao pavimento em calçadas para estradas de menor circulação, como o ser menos ruidoso e menos escorregadio para os cavalos e permitir uma deslocação mais suave³⁴. Porém, tinha como desvantagens a formação de nuvens de pó nas épocas secas (se a estrada não fosse regada) e de lama no Inverno e a maior exigência na manutenção, por a sua degradação ser mais rápida³⁵. Se,

²⁶ O ACP também era a entidade a quem os condutores do serviço público avisavam caso as estradas estivessem em mau estado. O ACP depois avisaria as direcções de obras públicas distritais ou as câmaras municipais, numa base mensal, conforme a categoria da estrada. Ver artigo 49º do "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911), 2648.

²⁷ Por exemplo, as Comissões das Câmaras Municipais de Mação e Vila de Rei pediram apoio ao ACP no sentido de completar os troços de estradas que ligavam o Alto Alentejo ao Norte do país, projecto apresentado ao Ministro do Fomento. "Acta nº 102, 19/7/1916".

²⁸ "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911), 2647.

²⁹ "Acta nº 763, 20/3/1930".

³⁰ Madeira, "A segurança: problema fundamental da circulação", 11.

³¹ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 336.

³² As estradas em macadame foram desenvolvidas pelo inglês John Loudon MacAdam cerca de 1820. Esta técnica teve como antecedente o trabalho do francês Pierre-Marie Jérôme Trésaguet (1775) e como sucessor o do inglês Thomas Telford. Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 77.

³³ Maré, "História das infra-estruturas rodoviárias", 11.

³⁴ Timmins, "Paving the way: Advances in road-building techniques in Lancashire, 1770-1870": 34.

³⁵ No século XIX houve mais do que uma técnica de aplicação de pedra partida nas estradas, nem sempre seguindo o método do macadame. Ibid.

apesar disso, o macadame serviu durante o século XIX em estradas com tráfego pouco intenso para a circulação de veículos com tracção animal, cavaleiros ou mesmo ciclistas, com um veículo como o automóvel, que pesava em média três vezes mais do que os outros, deteriorava-se muito mais depressa e a questão da poeira era mais séria, tornando-se num problema de saúde pública³⁶. O macadame começou a ser usado em Portugal desde meados do século XIX³⁷.

O primeiro congresso internacional de estradas decorreu em Outubro de 1908, em Paris, por iniciativa do ministro das Obras Públicas francês, para abordar os problemas associados à utilização das estradas pelos veículos motorizados, dos quais se destacava a inadaptação das estradas de macadame, particularmente a deformação do pavimento e o problema do pó³⁸. Só esta última questão representou cerca de um quinto dos relatórios apresentados a congresso³⁹. Estiveram representados 28 países, entre os quais Portugal⁴⁰. Perante a evidência de que o desenvolvimento do automobilismo iria exigir novas adaptações das estradas, foi decidida a necessidade de se estabelecerem congressos permanentes para discuti-las⁴¹. Com esse fim, seria criada, em Abril de 1909, a AIPCR, prevendo os seus estatutos que o congresso incluiria duas secções: uma dedicada à construção e manutenção das estradas e outra dedicada à circulação e exploração, que nos congressos seguintes se subdividiram em questões⁴². A partir do Congresso de Sevilha de 1923 foi decidido que seria nomeado um comité de redacção para fixar as conclusões de cada questão⁴³. Uma das soluções encontradas para o problema do pó foi o uso de alcatrão, derivado da hulha, que não apenas resolvia esse problema, como era um importante reforço, inicialmente através do método de “penetração” (alcatrão aquecido e fundido que penetraria nos interstícios dos pedaços de pedra partida) e, depois, através de um processo de “mistura” (em que essas pedras eram previamente cobertas por uma camada de alcatrão, antes da sua aplicação nas estradas)⁴⁴. No terceiro congresso internacional de estradas, que teve lugar em Londres, em 1913, os engenheiros ingleses propuseram a solução do “tarmacadame” que era caracterizado pelo uso de escória produzida nos altos-fornos na fundição de metais em vez de pedra⁴⁵. Já em 1911, nas conclusões da questão relativa a “Estradas – Circulação de automóveis – Luta contra a poeira”, do IV Congresso de Turismo Franco-Hispano-

³⁶ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 206.

³⁷ Artur Teodoro de Matos descreve as técnicas de construção de estradas existentes no século XIX, onde se incluem as “estradas de cascalho sem alicerce ou estradas macadamizadas”, que consistiam na colocação de cascalho miúdo, material impermeável, em camadas, sendo estas calcadas pelo tráfego e colocadas sucessivamente. Deveria colocar-se mais no meio da estrada para que esta ficasse com um perfil abaulado para permitir a sua drenagem. Ver Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 207-216. Ver também Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 64.

³⁸ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 204.

³⁹ Dos 107 relatórios apresentados, 22 eram relativos ao problema do pó criado pela deslocação dos automóveis nas estradas de macadame. Este congresso teve cerca de 1600 participantes, muitos representando governos nacionais, de mais de 33 países. Mom, “Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete”: 78.

⁴⁰ Naud, “Soixante ans de l'AIPCR”, 16.

⁴¹ *Ibid.*, 16, 28.

⁴² Glasson, “Après le XVIIIème congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route”: 8-10, Naud, “Soixante ans de l'AIPCR”, 16, 17.

⁴³ ———, “Soixante ans de l'AIPCR”, 18.

⁴⁴ Mom, “Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete”: 78, 79.

⁴⁵ *Ibid.*, 79.

Português, realizado em Lisboa, sugeria-se a aplicação desta técnica e também do alcatroamento do macadame:

Dos processos empregados ou em experiência contra a poeira das estradas, o Congresso aceita o «alcatroamento a quente» inadmissível todavia sobre os declives que excedem 0,03 por metro e nos climas muito quentes, a calçada torna-se portanto escorregadia e perigosa. – Utilidade de experimentar o processo inglês do «tar-macadam»⁴⁶.

Com o aumento do tráfego e tonelagem dos veículos motorizados, as soluções técnicas para os pavimentos, desenvolvidas pela indústria química, passaram cada vez mais pelo uso de betuminoso (asfalto) ou de betão de cimento, pavimentos mais caros do que os anteriores: no primeiro caso, bastava substituir o alcatrão da mistura com o macadame pelo asfalto, um material à base de hidrocarbonetos derivados do petróleo; no segundo, o material aglutinante era o cimento⁴⁷. Foi necessário também rever a fundação de base, para evitar as infiltrações de água e preservar a estrada da erosão superficial⁴⁸. Com os novos pavimentos, estes passaram a dividir-se em “abertos” (macadame, paralelepípedos, etc.) e “fechados” (alcatrão, asfalto, cimento) ou seja, se eram, ou não, permeáveis⁴⁹. Os fechados dividiam-se ainda em flexíveis (asfalto) e rígidos (betão de cimento). Nos anos vinte e trinta, o betão de cimento foi sobretudo usado nos Estados Unidos da América, país onde os veículos de tracção animal foram rapidamente substituídos pelos automóveis equipados com pneumáticos, e na Europa, na construção, por exemplo, das primeiras estradas de uso exclusivo para automóveis, como sejam as auto-estradas construídas pelos regimes Fascista, em Itália e Nazi, na Alemanha⁵⁰. Também foi usado no que foram os primeiros oito quilómetros de auto-estrada em Portugal (e durante quase duas décadas, os únicos), nos anos quarenta, para o pavimento do lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional⁵¹. Na Europa, o asfalto foi logo dominante porque, inicialmente, se privilegiou o trabalho de reparação de estradas (e não de construção de novas) e o asfalto era o material mais indicado para a melhoria de estradas previamente existentes (que funcionavam como camada de fundação)⁵². Também nas ruas urbanas, o asfalto e o betão de cimento começaram a ser usados. Nas principais cidades dos EUA, a tipologia do pavimento urbano mudou entre o final do século XIX e meados dos anos vinte do século XX, passando de uma maioria

⁴⁶ "Circulação de automóveis. A poeira das estradas": 68.

⁴⁷ ———, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 80. Ver também Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 97-99.

⁴⁸ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 207.

⁴⁹ Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 79.

⁵⁰ Mesmo nos EUA, a partir de meados dos anos trinta o pavimento de betão de cimento viria a ser substituído (ou melhor, coberto) pelo asfalto, que era usado para o reparar quando apresentava rachas. *Ibid.*, 81, 82.

⁵¹ Se bem que as primeiras experiências utilização de betão de cimento no país deverão datar de 1927. Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 102.

⁵² Além disso, o uso de betão de cimento apresentava desvantagens na Europa que não apresentava nos EUA: só era possível usar-se num país onde as cargas muito pesadas fossem habitualmente transportadas pelos comboios e onde a substituição do transporte de cargas pesadas em veículos com tracção animal pelos automóveis e camiões com pneumáticos fosse mais rápida do que a que sucedeu na Europa. O asfalto também tinha desvantagens, como a formação de ondulação devido a solos pouco firmes ou de rugas devido à pouca aderência entre a camada superior de asfalto e a fundação. Tinha ainda o problema de no Inverno ser bastante escorregadio e no Verão amolecer. No pós-II Guerra Mundial, quer o asfalto, quer o betão de cimento beneficiaram de melhorias técnicas e registaram diferentes usos. Inicialmente, também houve pavimentos feitos com tijolos, principalmente na Holanda e nos EUA. Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 82-85, Faria, "O problema dos pavimentos: estradas e ruas", 13-16.

de ruas não pavimentadas para ruas pavimentadas com asfalto e betão de cimento (para além daquelas nos centros das cidades que continuaram com paralelepípedos ou com seixos)⁵³. Em Lisboa, em meados dos anos vinte, os pavimentos dominantes eram o basalto e o macadame⁵⁴, estando em discussão a necessidade de adoptar um “sistema de pavimentação moderna”, nomeadamente os “pavimentos contínuos” como o asfalto ou o betão de cimento, nas zonas centrais da cidade contíguas à praça D. Pedro IV (Rossio) e nas principais “artérias”, como as avenidas da Liberdade, Fontes Pereira de Melo e da República⁵⁵. Com os trabalhos começados em Maio de 1925, realizados pelas empresas que ganharam os concursos para cada troço, foram usadas diferentes técnicas de pavimentação: blocos de asfalto em algumas ruas da Baixa lisboeta (ruas 1º de Dezembro, do Ouro e Augusta), *tarmacadame* na avenida da Liberdade, asfalto com fundação de betão de cimento na avenida Fontes Pereira de Melo e macadame com alcatrão (superficial) na avenida da República⁵⁶.

A nível internacional, o papel da AIPCR afirmou-se no estabelecimento de uma plataforma de produção e partilha de conhecimento relativamente às técnicas rodoviárias. As actas dos congressos da AIPCR mostram a evolução das preocupações dos técnicos, quer relativamente aos problemas técnicos, como a pavimentação⁵⁷, a mecanização das obras ou o controlo do trabalho, quer a outros problemas, como o financiamento, a regulação da circulação, a sinalização rodoviária, ou o urbanismo⁵⁸. Os congressos eram presididos pelo director ou presidente do órgão estatal de administração rodoviária do país anfitrião e quase todos passaram a ser acompanhados por uma exposição de material rodoviário⁵⁹. Nos primeiros três congressos (Paris, 1908; Bruxelas, 1910; Londres, 1913) as questões dominantes foram as relativas às duas secções previstas nos estatutos: construção e manutenção de estradas (em particular, a resolução do problema do pó nas estradas), por um lado, e as relativas à circulação e exploração (sinalização; regulação da circulação dos utilizadores das vias públicas), por outro⁶⁰. Os congressos no período entre as duas guerras mundiais (Sevilha, 1923; Milão, 1926; Washington, 1930; Munique, 1934; Haia, 1938) foram marcados pela discussão de “estradas especiais reservadas aos automóveis” e ao seu financiamento, questões especialmente presentes nos congressos de Milão, de Munique e de Haia, que foram aproveitados

⁵³ Clay McShane atribui esta mudança à introdução do automóvel e aos melhoramentos trazidos pela indústria química ao asfalto e ao betão de cimento, mas considera que estes factores apenas vieram reforçar uma tendência que já estava em curso: esta mudança reflecte, segundo este autor, razões sociais, culturais e políticas, nomeadamente a mudança na preferência de casas concentradas numa rua para casas suburbanas, mais isoladas. Esta mudança influenciou a mudança no pavimento das ruas porque alterou as percepções dos usos das ruas urbanas e mudanças nas administrações municipais. McShane, "Transforming the Use of Urban Space: A Look at the Revolution in Street Pavements, 1880-1924".

⁵⁴ Das superfícies pavimentadas em 1923 e 1924 em Lisboa, o basalto e o macadame representavam mais de setenta por cento do total, sendo as restantes, calcário, ensaibramento, paralelepípedos, entre outras. Caldeira, *Melhoramentos citadinos: a pavimentação*, 9.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Este último terá sido o pavimento que terá dado mais problemas, porque o processo de colocação não foi o mais correcto (só havia um cilindro a vapor que funcionava mal e quando este se avariou usaram um cilindro puxado por bois que era considerado de peso insuficiente) e porque teria havido a colocação indevida de barro juntamente com o saibro. Ibid., 12-14.

⁵⁷ Para uma visão bastante genérica sobre a discussão sobre a evolução dos pavimentos nos congressos da AIPCR ver Johnson, "The development of construction of flexible and rigid pavements".

⁵⁸ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 204.

⁵⁹ Naud, "Soixante ans de l'AIPCR".

⁶⁰ Corté, "Un siècle de congrès mondiaux de la route": 30.

pelos regimes Fascista e Nazi para se promoverem através dos seus projectos de construção de auto-estradas⁶¹, e também pelo governo holandês, que estava então a construir a sua rede de auto-estradas⁶². De realçar que o congresso de Milão foi encerrado pelo presidente do Conselho de Ministros italiano, Mussolini, e que o congresso de Munique foi presidido pelo inspector geral de estradas alemão e responsável pelo programa das "autobahnen" nazis, Fritz Todt, tendo sido aprovada uma moção que afirmava a AIPCR como organismo mais capaz de promover a construção de auto-estradas⁶³. O congresso de Washington, realizado poucos meses depois do *crash* bolsista, consagrou uma das formas de combater o desemprego provocado pela crise mundial subsequente, o recurso a grandes obras públicas de estradas⁶⁴. Nos congressos dos anos trinta, a regulação da circulação revelou-se extremamente urgente, particularmente para fazer face às questões de segurança rodoviária debatidas no congresso de Haia. Também o estudo dos problemas associados ao subsolo das estradas foi aprofundado, tendo-se constituído, pela primeira vez, dois comités técnicos, um para o estudo do escorregamento dos pavimentos e outro para a unificação dos métodos de ensaio dos materiais rodoviários⁶⁵. Após algumas dificuldades na reconstituição da AIPCR a seguir à II Guerra Mundial, foi realizado o congresso de Lisboa, em 1951, ano em que o boletim da associação voltou a ser publicado⁶⁶. Como era usual, este congresso foi presidido pelo presidente do órgão estatal de administração rodoviária do país anfitrião, neste caso a JAE e o general Luís da Costa de Sousa Macedo, que foi também o presidente da sua comissão organizadora⁶⁷. Tal como tinha acontecido no primeiro congresso após a I Guerra Mundial, com a escolha de Sevilha (1923), a escolha recaiu novamente sobre um país que durante a guerra fora neutro e os debates centraram-se sobre questões técnicas, em particular as relativas aos relatórios apresentados pelos comités técnicos criados no congresso de Haia, em 1938⁶⁸. Neste congresso foram abordadas questões económicas e financeiras, como a rentabilidade dos trabalhos rodoviários, e foi feito o apanhado dos desenvolvimentos recentes das técnicas de construção rodoviária⁶⁹. Foi também relevante a proliferação da constituição dos comités técnicos da AIPCR, que passaram a ter uma actividade permanente entre os congressos e que produziram documentos como recomendações e estados da arte sobre circulação internacional⁷⁰, como resposta à nova concorrência criada pelo aparecimento da Federação Rodoviária Internacional (*International Road*

⁶¹ Ibid., 32, 34.

⁶² Andrade, "VIII Congresso internacional da Estrada".

⁶³ Naud, "Soixante ans de l'AIPCR", 18, 19.

⁶⁴ Corté, "Un siècle de congrès mondiaux de la route": 32, 34.

⁶⁵ Glasson, "Après le XVIIIème congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route": 14, Naud, "Soixante ans de l'AIPCR", 19.

⁶⁶ Glasson, "Après le XVIIIème congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route": 15.

⁶⁷ "Decreto-lei nº 37859", (1950).

⁶⁸ ———, "Après le XVIIIème congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route": 15, Naud, "Soixante ans de l'AIPCR", 21, 22.

⁶⁹ Corté, "Un siècle de congrès mondiaux de la route": 34, Glasson, "Après le XVIIIème congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route": 15.

⁷⁰ Naud, "Soixante ans de l'AIPCR", 25.

Federation, IRF) em 1948⁷¹, sediada nos Estados Unidos da América. Os congressos da AIPCR continuaram a ser realizados com uma periodicidade de quatro anos⁷².

A engenharia rodoviária durante o século XX desenvolveu-se de uma abordagem estática e localizada, baseada na capacidade dos materiais de construção da estrada de suportarem o peso dos veículos, para, particularmente no pós-II Guerra Mundial, uma abordagem profissional, técnica e de gestão, inspirada na influente “engenharia de tráfego” dos Estados Unidos⁷³. Esta nova especialidade desenvolveu-se no âmbito urbano, com a regulação de circulação estudada pelos engenheiros municipais americanos⁷⁴, sendo influenciada pelo primado da circulação, que continha o do movimento eficiente e económico⁷⁵. Os anos vinte e trinta assistiram ao desenvolvimento de uma abordagem “científica” aos problemas rodoviários, baseada na colaboração entre instituições de investigação rodoviária nos Estados Unidos⁷⁶, particularmente em duas áreas: o estudo dos solos, com a realização de ensaios, estabelecimento de *standards* de materiais e de normas técnicas para os ensaios e de especificações para a construção; a realização de estudos de tráfego e estabelecimento das características técnicas das estradas em função da velocidade dos veículos e dos níveis de tráfego.

Os princípios da engenharia de tráfego americana foram usados na uniformização dos critérios para o terceiro recenseamento de tráfego realizado pela JAE e publicado em 1955, e na elaboração da rede europeia de Grandes Estradas de Tráfego Internacional⁷⁷. A rede europeia de estradas, as “E-road”, aprovada em Genebra em 1950⁷⁸, a que Portugal aderiu em 1953⁷⁹, e a uniformização dos critérios do recenseamento foram fruto do trabalho do Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), onde a JAE estava

⁷¹ Glasson, "Après le XVIIIème congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route": 15, 16.

⁷² Corté, "Un siècle de congrès mondiaux de la route", Glasson, "Après le XVIIIème congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route", Naud, "Soixante ans de l'AIPCR".

⁷³ Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 90.

⁷⁴ McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 200, 201.

⁷⁵ Packer, "Disciplining Mobility: Governing and Safety", 145.

⁷⁶ Seely, *Building the American Highway System: Engineers As Policy Makers*, 100 e seguintes.

⁷⁷ Estas estradas internacionais fariam parte da rede de estradas europeias, as “E-road”, foram aprovadas pelos seguintes motivos: a mobilidade rodoviária de longo curso; a influência da engenharia rodoviária americana (estradas para tráfego, “roads for flow”) e a necessidade de controlo de tráfego por parte dos engenheiros com esse tipo de formação; e a promoção de cooperação internacional e de paz na Europa (“roads for peace”). Blomkvist, "Roads for Flow - roads for Peace: Lobbying for a European Highway System".

⁷⁸ O gabinete que tratava das auto-estradas da UNECE (*Working Party on Highways do Inland Transport Committee*) trabalhou desde 1948 na determinação das estradas a serem equipadas para os fluxos de tráfego internacional e na especificação das características dessas estradas. Esta discussão durou dois anos e deu origem à “Declaration on the Construction of Main International Traffic Arteries”, assinada em Genebra a 16 de Setembro 1950 por cinco países. Nas duas décadas seguintes mais 18 países assinariam a Declaração de 1950, entre os quais Portugal. A Declaração de 1950 foi sofrendo alterações, que requeriam apenas o consentimento dos estados afectados. A extensão das estradas nacionais que passariam a fazer parte da rede de estradas europeias *E-road* dependia das estradas submetidas pelos governos nacionais, apesar de ter sido tentado outra forma de funcionamento e de financiamento. A rede de estradas europeias *E-road* resultou, portanto, de uma combinação de programas nacionais de infra-estruturas rodoviárias dos vários países participantes.

⁷⁹ "Decreto-lei nº 39451", (1953). Inicialmente, Portugal parece ter aderido bem a este projecto: em 1955 já tinha submetido 1108 km de estradas para a rede de estradas europeias, o que o colocava a metade da tabela no número de km por km². Em 1957, apenas Portugal e a Holanda tinham cumprido a colocação dos sinais rectangulares verdes sinalizadores de estradas europeias. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 193, 197, 201.

representada com um funcionário superior⁸⁰. A engenharia de tráfego influenciou a engenharia rodoviária portuguesa, vindo a fazer parte da formação de alguns engenheiros, sobretudo no pós-II Guerra Mundial⁸¹.

⁸⁰ Junta Autónoma de Estradas, *Estatística do trânsito nas estradas nacionais de Portugal*, 3, 4.

⁸¹ Ver, por exemplo, Morais, *Alguns aspectos da engenharia da circulação*.

5 Da “arcaica estrutura” à criação do primeiro órgão autónomo de administração rodoviária

5.1 Das estradas reais às estradas nacionais

Segundo historiadores como Artur Teodoro de Matos ou Joel Serrão, as estradas no continente português não sofreram muitas alterações de fundo, em termos de itinerários, desde o tempo dos romanos até à primeira metade do século XIX e a sua distribuição ao longo dos séculos deve-se à geografia (particularmente à natureza do relevo)¹ e à localização dos agregados populacionais². Artur Teodoro de Matos resume assim a situação das estradas portuguesas antes dos caminhos-de-ferro:

Confrontando alguns mapas de estradas de Portugal (...) respeitantes quer ao período romano quer às épocas medieval e moderna, poderemos concluir das razões de ordem natural que permitiram e justificaram o traçado dessas estradas, bem como a persistência da sua utilização ao longo dos séculos. Com efeito, a Norte do Tejo, a rede de estradas concentra-se no litoral, acompanhando e penetrando, sempre que possível, a rede fluvial navegável, mas diluindo-se na zona montanhosa do interior. Exemplo desta dependência – vias de comunicação/ relevo do solo – é a circulação compreendida entre Lisboa e Porto (que está muito próxima da directriz da antiga via romana Olissipo a Cale) que, acompanhando primeiro o curso do Tejo, vai encostar-se, em seguida, à zona montanhosa do interior.

Quanto ao Sul, a mesma relação se verifica. A longa planície alentejana vai permitir uma fácil penetração no interior de estradas e caminhos, ligando-se às vias fluviais existentes, sempre preferidas às terrestres (...)³.

As limitações geográficas, bem como os condicionamentos técnico-económicos necessários para as ultrapassar, eram também consideradas causas para a falta de comunicações e circulação internas ou para a “arcaica estrutura dos transportes”, inserida pelos observadores oitocentistas no discurso do atraso português, como refere David Justino⁴.

Do simples escrito ou relatório à memória eruditamente elaborada, passando pelos relatos de estrangeiros que não hesitavam em considerar Portugal um país que em termos de comunicações internas só encontraria parceiro nas regiões mais atrasadas da Europa, a consciência de que a estrutura dos transportes terrestres constituía um bloqueio ao aumento da riqueza pública estava cada vez mais viva... (...). Poderá ser mesmo o consenso generalizado em torno deste problema que permitirá que a política de obras públicas do fontismo tivesse sido acolhida com tanta esperança e com tão pouca oposição⁵.

O desequilíbrio entre litoral e interior mostra, também, a importância dos portos marítimos e dos rios navegáveis, que constituíam os principais meios de transporte antes dos caminhos-de-ferro, sendo a sua supremacia sobre o transporte terrestre uma característica das sociedades do Antigo Regime⁶. Até aos meados do século XVIII, a estagnação dos transportes internos em Portugal e consequente compartimentação das regiões era comum aos países da Europa Ocidental, altura a partir da qual o problema foi equacionado porque a situação portuguesa “começa a tornar-se

¹ Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 16, 17. Joel Serrão aponta um outro condicionalismo para a “permanência multissecular” da estrutura dos transportes, para além do geográfico, que é o decorrente da circulação colonial, em particular para o Brasil. Mais, este autor identifica a perda do Brasil em 1822 como um momento chave para o equacionamento do problema dos transportes internos no continente português. Ver Serrão, “Transportes”, 192, 193, 197. Maria Fernanda Alegria não contradiz esta afirmação feita por vários historiadores, como Teodoro de Matos, ou Joel Serrão, mas levanta algumas reservas, lembrando que o considerar-se que não houve praticamente alterações durante séculos na rede viária portuguesa dependerá da escala de análise. Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 39.

² Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 15 e seguintes.

³ *Ibid.*, 16, 17.

⁴ José David Gomes Justino, *A formação do espaço económico nacional: Portugal 1810- 1913*, 2 vols. (Lisboa: Vega, 1988), 170.

⁵ *Ibid.*, 172, 173.

⁶ Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 28-31, 257, Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 88-93. Ver também Justino, *A formação do espaço económico nacional: Portugal 1810- 1913*, 177. Sobre a navegabilidade dos rios no continente português no século XIX ver *ibid.*, 177-187.

escandalosa (...) quando os ritmos nacionais, permanecendo, se distanciam mais e mais daqueles outros que, além-Pirenéus, principiam a empolgar a civilização”⁷. O problema dos transportes foi um dos temas, dentro das obras públicas, escolhidos pelos engenheiros portugueses oitocentistas, enquadrados no ideário *saint-simoniano* que circulava na Europa, para defesa da construção do Estado-Nação liberal: a técnica ao serviço do Estado promoveria a riqueza nacional e a paz social⁸. A criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 1852, organismo administrativo através do qual Fontes Pereira de Melo lançou a política dos melhoramentos materiais da *Regeneração*, veio responder a estas reclamações⁹. O planeamento de estradas, de caminhos-de-ferro ou de melhoramentos da navegabilidade dos rios ou acesso a portos enquadra-se num projecto político e social, ao qual é indissociável o desenvolvimento do Estado moderno¹⁰. No entanto, a relação estabelecida entre obras públicas e riqueza nacional nem sempre se revelou linear, crítica apontada por alguns observadores contemporâneos¹¹. Os caminhos-de-ferro colocaram a questão do desenvolvimento do mercado interno continental de forma totalmente inovadora, uma vez que a navegação marítima e fluvial e o transporte por estrada¹², devido às suas insuficiências, permitiam apenas a existência de mercados regionais para a generalidade dos produtos. Mas o seu grande desenvolvimento, bem como o das estradas macadamizadas, na segunda metade do século XIX, não levou ao crescimento, nem a um equilíbrio entre as várias zonas do território, que seriam ligadas em rede através destas e de outras infra-estruturas, como defendido pelo sonho *saint-simoniano*¹³.

A evolução da rede viária interagiu sempre com as outras vias de comunicação e com a importância e influência das localidades por onde passavam os itinerários¹⁴. Por exemplo, nos planos de construção e melhoramentos de estradas, a combinação entre vias terrestres e fluviais está sempre presente, como acontece com duas propostas de lei dos anos quarenta do século XIX¹⁵. Em

⁷ Serrão, "Transportes", 196.

⁸ Marta Macedo, "Projectar e construir a Nação: engenheiros e território em Portugal (1837-1893)" (Tese de doutoramento, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2009), 135-152 (capítulo 9).

⁹ *Ibid.*, 149.

¹⁰ A título de exemplo, para as estradas francesas, veja-se Picon, "L'Histoire de la route et ses enseignements - vers un nouveau contrat politique et social? "

¹¹ Serrão, "Transportes", 202, 203, Tiago Saraiva, "Inventing the Technological Nation: The Example of Portugal (1851-1898)", *History & Technology*, 23, no. 3 (2007): 264-266.

¹² Maria Fernanda Alegria contradiz a tese de que os caminhos-de-ferro tenham sido construídos sobretudo para o desenvolvimento do mercado interno, tendo isso sido mais uma consequência do que uma causa. Como causa aponta a promoção das relações e fluxos comerciais internacionais. Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 231.

¹³ Justino, *A formação do espaço económico nacional: Portugal 1810- 1913*, 170, 171 (no vol. I), 244 (no vol. II). Os caminhos-de-ferro, pelo contrário, levaram a um reforço das desigualdades territoriais. Ver este argumento defendido num dos trabalhos mais recentes sobre o assunto, Silveira *et al.*, "Caminhos-de-ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930".

¹⁴ Teresa Barata Salgueiro referindo a importância dos transportes como organizadores do território, fala da regularidade do espaçamento dos lugares nos eixos Lisboa a Porto e Montijo (então Aldeia Galega) a Elvas, que traduz "condições do movimento da época-pré-industrial, correspondendo frequentemente à distância percorrida num dia de jornada [da mala-posta]". Teresa Barata Salgueiro, "Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas", *Povos e Culturas*, 2 (1987): 120.

¹⁵ Propostas de lei de 26 de Julho de 1843 e de 9 de Agosto de 1848. Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 257. Maria Fernanda Alegria corrobora esta afirmação ao descrever as principais características destes dois projectos: "A multiplicidade de vias de acesso a Lisboa (uma das quais paralela ao Tejo), o menor número das que comunicam com o Porto (nenhuma paralela ao rio Douro), as estradas longitudinais definindo dois eixos Norte-Sul, para além de outras com orientação Nordeste-Sudoeste entroncando nos principais rios navegáveis...". Ver Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 51.

1850, a escassos seis anos da inauguração da primeira linha de caminho-de-ferro em Portugal, foi aprovada o que Maria Fernanda Alegria considera ser “a primeira lei sobre a moderna rede de estradas”¹⁶, porque regulamentou a sua construção, definiu uma nova classificação, assunto sobre o qual incidiram várias propostas no final da primeira metade do século XIX¹⁷, e também porque a partir de 1849 começou a construção sistemática de estradas em macadame¹⁸. A “macrocefalia de Lisboa” em relação às outras cidades portuguesas, presente na taxa de urbanização¹⁹ e na estrutura dos transportes, nomeadamente na centralidade da capital na organização da rede de caminhos-de-ferro e no papel de Lisboa como porto marítimo²⁰, é reforçada pela classificação das vias terrestres que esta lei propunha. Estas foram divididas em estradas (de 1ª e 2ª classes), a cargo do Estado, e caminhos (municipais e vicinais). As estradas de 1ª classe ligavam Lisboa, a capital do Reino, às capitais dos distritos e a pontos importantes de Espanha, e as de 2ª classe ligavam as capitais de distrito entre si e com cidades e vilas importantes, com as estradas de 1ª classe e com os portos²¹. A definição das estradas de 1ª classe num sistema radial a partir da capital herdava a estrutura definida um século antes, em França, com um “texto fundador de política rodoviária”, que hierarquizou as categorias de estradas dessa mesma forma, colocando Paris como o centro de onde irradiavam as principais estradas²². Este sistema radial foi reforçado pela lei de 15 de Julho de 1862, que classificou as estradas em reais, ou de 1ª ordem, distritais, ou de 2ª ordem e municipais, ou de 3ª ordem, a cargo, respectivamente, do Estado, dos distritos e dos municípios²³. Dividia, ainda, as estradas reais em estradas de 1ª e 2ª classe, sendo as de 1ª classe directas, ou seja, as que ligavam directamente Lisboa às capitais de distrito ou à fronteira, “mesmo que se estabelecesse (indirectamente) através de estações de caminho-de-ferro”²⁴ e as de 2ª classe transversais, ligando as capitais de distrito, pontos fronteiriços e do litoral. Esta lei também estabeleceu características técnicas das estradas,

¹⁶ ———, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 104. António Santa-Rita também considera que este é o primeiro diploma importante sobre a regulamentação e a construção das vias terrestres. Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 23.

¹⁷ Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 69-71.

¹⁸ Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 43, 100. A autora não corrobora as afirmações de Artur Teodoro de Matos, segundo o qual a técnica já tinha sido aplicada em Portugal em 1824, estando consagrada em 1837. Ver Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 212.

¹⁹ Ver a discussão sobre a macrocefalia de Lisboa no sistema urbano português em Álvaro Ferreira da Silva, “A evolução da rede urbana portuguesa (1801-1940)”, *Análise Social*, XXXII, no. 143-144 (1997): 793 e seguintes. A relação primacial entre Lisboa e Porto, respectivamente primeira e segundas cidades portuguesas no sistema urbano foi herdada da estrutura urbana do Antigo Regime, devido às relações comerciais atlânticas e ao reforço do poder e da actividade executiva do Estado, como aconteceu com outras cidades europeias como Londres ou Amesterdão. *Ibid.*, 805, 809.

²⁰ *Ibid.*, 811, 812, Magda Pinheiro, “Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: os caminhos de ferro da capital”, *Ler História*, 26 (1994): 77, Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 203-205.

²¹ “Lei de 22 de Julho de 1850, criando um imposto especial, e dando varias providencias para a feitura, e melhoramento das estradas do Reino, Diário do Governo nº 177, de 30/7/1850, Ministérios dos Negócios do Reino e da Fazenda”, in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1850* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1851).

²² Esse texto data de 1738. Ver Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 18-20.

²³ “Lei de 15 de Julho de 1862 classificando as estradas publicas do reino e ilhas, e providenciando ácerca de sua construcção, conservação e policia, Diário de Lisboa nº 164, de 24/7/1862, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria”, in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1862* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1863).

²⁴ Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 117.

nomeadamente a sua largura, deixando para ser regulamentadas outras características como os declives e os raios de curva. Finalmente, definiu o importante princípio de necessidade da aprovação de um projecto definitivo antes do início da construção das estradas reais e distritais, que, para ser aprovado pelo Governo, teria de ter um parecer positivo do Conselho de Obras Públicas e ser publicado no então *Diário de Lisboa* (designação temporária para *Diário do Governo*²⁵).

No momento subsequente à introdução dos caminhos-de-ferro, a construção de estradas foi feita em torno de Lisboa e do Porto e, sobretudo, prosseguiu através de grandes eixos, reforçando as pré-existências, ou seja, a ligação entre essas duas cidades e a ligação de Lisboa a Espanha, de Aldeia Galega (actual Montijo) a Elvas²⁶. A construção de estradas macadamizadas, apesar de lenta, contribuiu para a alteração do sistema tradicional de transportes, com particular relevo para o aparecimento das diligências, que estabeleceram ligações através destes dois grandes eixos²⁷. As primeiras linhas de caminhos-de-ferro em Portugal correspondem, precisamente às estradas de maior circulação, nomeadamente Lisboa-Badajoz (Leste)²⁸ e Lisboa-Porto (Norte)²⁹, concluídas, respectivamente, em 1863 e 1864 (até Vila Nova de Gaia)³⁰. Constituíram uma “reactualização em viação acelerada de dois dos eixos fundamentais das estradas romanas em Portugal”³¹.

Numa fase posterior, a partir da década de 1860 do século XIX, as estradas tornaram-se claramente subsidiárias dos caminhos-de-ferro, com a construção de estradas para as estações, em detrimento do que foi definido nos sucessivos planos. Por exemplo, no plano estabelecido pela lei de 1862, eram novamente considerados os “grandes eixos, ligando cidades entre si ou a rios navegáveis”³², embora o contemplar nos itinerários das estradas as estações e percursos de caminho-de-ferro indicasse já a importância deste meio de comunicação. A realização do plano revelou, contudo, que os caminhos-de-ferro, cerca de cinco vezes mais rápidos e também mais baratos que o transporte por estrada, tinham passado a dominar, o que contribuiu para que não se concretizassem as estradas previstas.

Quando se comparam as vias terrestres existentes em 1884 com (...) [o mapa], onde se cartografaram aquelas cuja construção era considerada prioritária em 1862, as diferenças são substanciais e em grande parte devidas à multiplicidade de pequenos lanços, sobretudo dos que dão acesso a estações de caminho-de-ferro (das linhas do Norte, do Minho, Porto-Póvoa-Famalicão, área mais ocidental da linha do Douro), a portos (sobretudo no Algarve) e a algumas sedes de distrito.

Neste período, e contra o que a legislação em vigor previa, investiu-se tanto ou mais na construção de pequenos lanços para acesso a estações de caminhos-de-ferro - função complementar e coadjuvante deles - do que em vias para ligar locais distantes - função alternativa - em áreas não atravessadas por eles. Certos

²⁵ A denominação do periódico que publicava da legislação passou a ser *Diário do Governo* em 1835, nome que se manteve praticamente inalterado até 1974, tendo como excepção o período de 1859 a 1869, no qual se chamou *Diário de Lisboa*. Mário Santos, "O suporte legislativo", in *Das estradas reais às estradas nacionais: alicerces, estratégias, procedimentos, financiamento*, ed. Amélia Aguiar Andrade (Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002), 11.

²⁶ Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 112.

²⁷ As diligências “funcionaram, com regularidade, entre Lisboa e Porto de 1855 a 1864 (em 1859 eram necessárias 34 horas para percorrer a distância entre as duas cidades); de Aldeia Galega a Badajoz, de 1854 a 1863; e do Porto a Braga e Guimarães, de 1852 a 1871”. Serrão, "Transportes", 201.

²⁸ Este eixo não seguia o rodoviário Aldeia Galega-Elvas, indo antes pelo vale do Tejo, atravessando-o perto de Vila Nova da Barquinha. Tinha mais 80 km do que teria o traçado Aldeia Galega-Elvas, mas a travessia do Tejo não era tão difícil. Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 241-243. Ver também Pinheiro, "Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: os caminhos de ferro da capital": 78-80.

²⁹ Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 20.

³⁰ Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 239.

³¹ Serrão, "Transportes", 204.

³² Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 117.

espaços, e sobretudo os mais próximos do litoral, passaram a dispor de uma relativamente densa rede de estradas, e também de linhas de caminho-de-ferro, enquanto o interior do país continuava mal servido³³.

O domínio dos caminhos-de-ferro em relação à estrada também se manifestou na quase ausência de alteração das características geométricas das estradas na segunda metade do século XIX, em particular na sua largura³⁴. A lei de 1850 prescrevia que a largura máxima das estradas de 1ª e 2ª classe era de cerca de 7,9 e 6,6 metros, respectivamente³⁵, e a portaria de Setembro de 1886 fixava a largura das então classificadas estradas de 1ª e 2ª ordem (semelhantes às de 1ª e 2ª classes) em 6 metros³⁶, considerando como pressupostos que a “viação acelerada, que tem já em exploração mais de 1500 quilómetros e que com mais largueza se acha projectada, tem feito diminuir em grande parte o movimento de passageiros e mercadorias, que antes dela tinha lugar pelas estradas ordinárias; (...) [e que à] conclusão das diversas estradas devem presidir os princípios da mais rigorosa economia, sem contudo se prejudicar o fim a que são destinadas”³⁷. Em casos excepcionais, como na proximidade de localidades importantes, a largura das estradas poderia ser maior. As características geométricas e técnicas das estradas viriam a ser alteradas com um decreto de 1907³⁸, com a largura a ser reduzida, novamente por motivos económicos, para 5 m as estradas de 1ª e 2ª ordens e 4 m as estradas de 3ª ordem. Embora referindo-se ao “atraso” quanto ao “complemento da rede de estradas”, este decreto evocava o princípio económico para justificar que a redução nas características geométricas poderia implicar um aumento nas estradas construídas: “Sem nenhuma espécie de embaraço ou risco para o trânsito e serviço público pode reduzir-se a largura das estradas, permitir-se uma mais larga tolerância nos declives e diminuir os raios das curvas de concordância e assim se consegue notável facilidade nos traçados e importante economia no custo consequente das construções”³⁹. A largura das estradas definida em 1907 não permitia que dois veículos automóveis se cruzassem dentro da faixa de rodagem, embora a sua velocidade não excedesse os 20 quilómetros por hora e o número de veículos motorizados fosse também bastante reduzido⁴⁰. Esta subordinação das estradas aos caminhos-de-ferro, reforçada pela legislação, foi comentada, em 1908, num extenso relatório, da autoria do engenheiro Melo de Matos, que criticava a “voga que se deu em Portugal a favor dos caminhos-de-ferro que desviou muito a atenção do governo e dos próprios engenheiros do serviço das estradas”, acrescentando ainda que as

³³ Ibid., 121.

³⁴ Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 45, 46.

³⁵ Na lei estas medidas aparecem em palmos, 36 e 30 palmos, respectivamente. “Lei de 22 de Julho de 1850, criando um imposto especial, e dando varias providencias para a feitura, e melhoramento das estradas do Reino, Diário do Governo nº 177, de 30/7/1850, Ministérios dos Negócios do Reino e da Fazenda”.

³⁶ Esta portaria define que as estradas de 1ª e 2ª ordens devem seguir o tipo nº 4 previsto numa outra portaria, a Portaria de 18 de Setembro de 1862. Esta portaria definia que as estradas do tipo nº 4 teriam uma largura de 6 metros, sendo 4 de empedrado e 1m para cada berma. Ver ———, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 28, 39.

³⁷ “Portaria de 10 de Setembro, determinando os preceitos que devem ser observados na construção das estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordem, Diário do Governo nº 207, de 13/9/1886, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria”, in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1886* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1887), 648, 649.

³⁸ ———, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 59.

³⁹ “Decreto de 19 de Dezembro, modificando as condições technicas da construção das estradas, Diário do Governo nº 292, de 26/12/1907, Presidencia do Conselho de Ministros”, in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1907* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1908).

⁴⁰ ———, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 61.

características geométricas das estradas não deveriam ter sido reduzidas, ao propor as mesmas que tinham sido definidas em 1864 e que eram superiores às de 1907⁴¹.

O decreto de 1907 definia as novas características das estradas das três ordens, dando particular importância às chamadas estradas de ligação ou de serventia, das quais faziam parte, maioritariamente, as que serviam estações de caminho-de-ferro, que se incluíam nas estradas de 3ª ordem, ou municipais. Lembrava, também, a necessidade de pôr em prática e aproveitar a contribuição, prevista numa lei de 1864⁴², do trabalho de homens dos 18 aos 60 anos que fossem habitantes ou proprietários dos concelhos dessas estradas. De facto, a importância das estradas de ligação justificava-se, por exemplo, pelo facto de, em 1905, quase todos os serviços de transporte público por estrada feitos pelas diligências darem acesso a estações de caminho-de-ferro e cobrirem pequenas distâncias⁴³. A comparação entre uma “Carta de Portugal contendo as estradas de macadame e caminhos-de-ferro”, publicada pela União Velocipédica Portuguesa, em 1905, e uma “Carta Itinerária de Portugal”, publicada pela gasoleira *Vacuum Oil Company*, em 1915, feita por Maria Fernanda Alegria reforça a importância destes pequenos percursos:

(...) a sua distribuição [dos dois mapas], apreciada no seu conjunto, é muito semelhante: forte densidade no noroeste, na faixa litoral a Norte de Coimbra e na área à volta de Lisboa, grande proporção de pequenos lanços de estradas de acesso a algumas linhas de caminho-de-ferro (sobretudo linha do Norte, vias que servem o Minho, linha da Beira Alta), disposição radial à volta de alguns centros urbanos. No Algarve as estradas alinham-se ao longo do litoral, dando acesso a portos. A proporção dos pequenos lanços de estradas é maior do que a dos grandes. São ainda muitas as áreas mal servidas por estradas, sobretudo o Alentejo (à excepção das áreas periféricas de cidades), o Noroeste montanhoso (Serras do Gerês e da Peneda), o Sul da Cordilheira Central e mesmo a área periférica do rio Douro a montante da Régua⁴⁴.

Nos últimos meses da Monarquia, uma portaria de Julho de 1910, fazendo uma breve resenha dos planos e classificações de estradas legislados na segunda metade do século XIX, reconhecia não existir um “plano geral de viação regularmente aprovado” e nomeava uma comissão para “elaborar um projecto de plano geral de viação ordinária e propor as bases para um plano racional de viação municipal”⁴⁵. Este plano de estradas ou viação ordinária continuava a ser visto, já sem reservas, como um “indispensável complemento” da viação acelerada ou caminhos-de-ferro. Com a I República, os pressupostos da classificação e da necessidade de um novo plano mantinham-se, alterando-se apenas o nome das estradas reais para estradas nacionais, logo em Dezembro de 1910⁴⁶. Continuando a referir a estrada como um complemento, a Lei de 22 de Fevereiro de 1913⁴⁷

⁴¹ Engenheiro Melo de Matos citado em Rodrigues, “A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)”, 145.

⁴² “Lei de 6 de Junho de 1864, dividindo as estradas municipais fora dos concelhos de Lisboa e Porto em caminhos concelhios e caminhos vizinhaes, e dando vários preceitos a respeito de todos e da contribuição do trabalho pessoal até três dias, Diário de Lisboa nº 125, de 7/6/1864, Ministério dos Negócios do Reino”, in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1864* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1865).

⁴³ Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 151.

⁴⁴ *Ibid.*, 150, 151.

⁴⁵ “Portaria de 22 de Julho, nomeando uma comissão para elaborar um projecto de plano geral de viação ordinária e propôr as bases para um plano racional de viação municipal, Diário do Governo nº 160, de 23/7/1910, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria”, in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1910* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1911), 435.

⁴⁶ “Decreto de 29 de dezembro, mandando que as estrada reaes ou de 1ª ordem passem a ter a denominação de estradas nacionaes ou de 1ª ordem”, *Diário do Governo* nº 74, de 31/12/1910, Ministério do Fomento.

⁴⁷ “Lei de 22 de Fevereiro de 1913, autorizando o Governo a proceder a uma nova classificação de estradas”, *Diário do Governo* nº 46, de 26/2/1913, Ministério do Fomento. Esta lei foi novamente publicada, com rectificações. “Nova publicação, rectificadada, da lei de 22 de Fevereiro, relativa à nova classificação de estradas”, *Diário do Governo* nº 48, de 28/2/1913, Ministério do Fomento.

previa a nomeação de uma nova comissão, o que aconteceu por portaria do mês seguinte⁴⁸, e reconhecia a necessidade de se proceder a uma nova classificação das estradas de 1ª e 2ª ordens, com base na qual se faria um “plano geral” de estradas, com uma extensão muito semelhante à prevista no Decreto de 1889, cerca de 18427 km⁴⁹, que deveria ser atingida, no máximo, em 20 anos. A previsão do número de quilómetros nos planos de estradas e a prática da sua construção divergiram sempre bastante. Esta comissão concluiu os trabalhos dentro do prazo estabelecido de dois anos, mas o plano de estradas então desenhado acabou por não ser, como estava previsto na lei de 1913, aprovado pelo Congresso da República, sendo só assinado pelo ministro do Comércio e das Comunicações, Abílio Passos e Sousa, como plano provisório, em Julho de 1926, já após o golpe de estado que instaurou a Ditadura Militar⁵⁰.

A construção de estradas em Portugal continental, desde a publicação da primeira lei moderna sobre estradas, em 1850, até à queda da Monarquia, em 1910, não sofreu grandes rupturas. À data da criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria havia um total de 218 quilómetros de estradas macadamizadas construídas no continente⁵¹; entre 1852 e 1892 foram construídos cerca de 8427 km de estradas reais e distritais, tendo, no entanto, o ritmo abrandado sobretudo a partir da viragem do século e até meados dos anos vinte do século XX⁵². Apesar deste abrandamento, o número total de quilómetros de estradas, incluindo as municipais, aumentou de cerca de 16 mil, em 1910, para cerca de 17 mil, em 1925⁵³. A construção de estradas

⁴⁸ "Portaria de 29 de Março, nomeando uma comissão para proceder aos estudos e trabalhos necessários para a organização do projecto duma nova classificação de estradas", *Diário do Governo* nº 74, de 31/3/1913, Ministério do Fomento. Esta Portaria teve uma pequena rectificação. "Rectificação à portaria que nomeou a comissão para proceder aos estudos e trabalhos necessários para a organização do projecto duma nova classificação de estradas", *Diário do Governo* nº 76, de 2/4/1913, Ministério do Fomento. Dos cinco engenheiros civis nomeados para esta comissão, dois já tinham feito parte da comissão nomeada em 1910, João da Costa Couraça e Alberto Ferreira Craveiro Lopes de Oliveira. João da Costa Couraça foi nomeado, também em 1913, delegado do Governo ao III Congresso Internacional da Estrada em Londres. "Decreto nº 9, nomeando o engenheiro João da Costa Couraça delegado do Governo no 3º Congresso Internacional da Estrada em Londres", *Diário do Governo* nº 151, de 1/7/1913, Ministério do Fomento.

⁴⁹ Esta extensão não se encontra discriminada no Decreto de 21 de Fevereiro de 1889, que apenas apresenta tabelas com os itinerários (ou seja, os nomes das localidades) e não a quilometragem, sendo esta apresentada com algum detalhe, por distrito, por um Decreto de 1892, que analisa o de 1889. Ver "Decreto de 30 de Setembro de 1892, auctorizando o governo a proceder a nova revisão e classificação das estradas reais e districtaes, *Diário do Governo* nº 225, de 5/10/1892, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1892* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1893), 761.

⁵⁰ Conforme descrito no decreto que aprovou esse plano. "Decreto nº 12100", *Diário do Governo* nº 175, 1ª Série, de 11/8/1926, Ministério do Comércio e Comunicações.

⁵¹ Pinheiro, "Transportes", 361. Ver também Serrão, "Transportes", 200.

⁵² Carneiro, "As casas dos cantoneiros do Algarve : da conservação das estradas a património a conservar", 19, 20. Baseando-se no Anuário Estatístico, esta autora calculou que a média dos quilómetros de estrada construídos por ano foi baixando da seguinte forma: nos períodos de 1884 a 1890, de 1891 a 1900, de 1901 a 1915, e de 1916-1925, o número médio de quilómetros de estrada construídos anualmente foi de, respectivamente, 306, 189, 75 e 70. No primeiro relatório da JAE este abrandamento da construção de estradas a partir de 1891 era justificado com a crise financeira de 1891-92, que interrompeu o plano em curso, obrigando à rescisão de muitos contratos em vigor. Ver Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 10.

⁵³ Marques, *A Primeira República Portuguesa (alguns aspectos estruturais)*, 30, 31. Segundo este autor, este aumento deveu-se sobretudo à acção dos municípios, de onde se depreende que se terá devido sobretudo às estradas municipais. Estas conclusões não encontram correspondência com os valores levantados por Magda Pinheiro no Anuário Estatístico de Portugal que, para as estradas a cargo do Estado no continente (reais/nacionais e distritais) apresenta valores, por exemplo, de 12332 para 1915 e de 13388 para 1925, o que, sem contar com as estradas municipais, representa um acréscimo de cerca de 1000 km. Pinheiro, "Transportes", 363.

macadamizadas a cargo do Estado desde meados do século XIX apresentou fortes desequilíbrios na sua distribuição no território⁵⁴, que se mantiveram durante a I República.

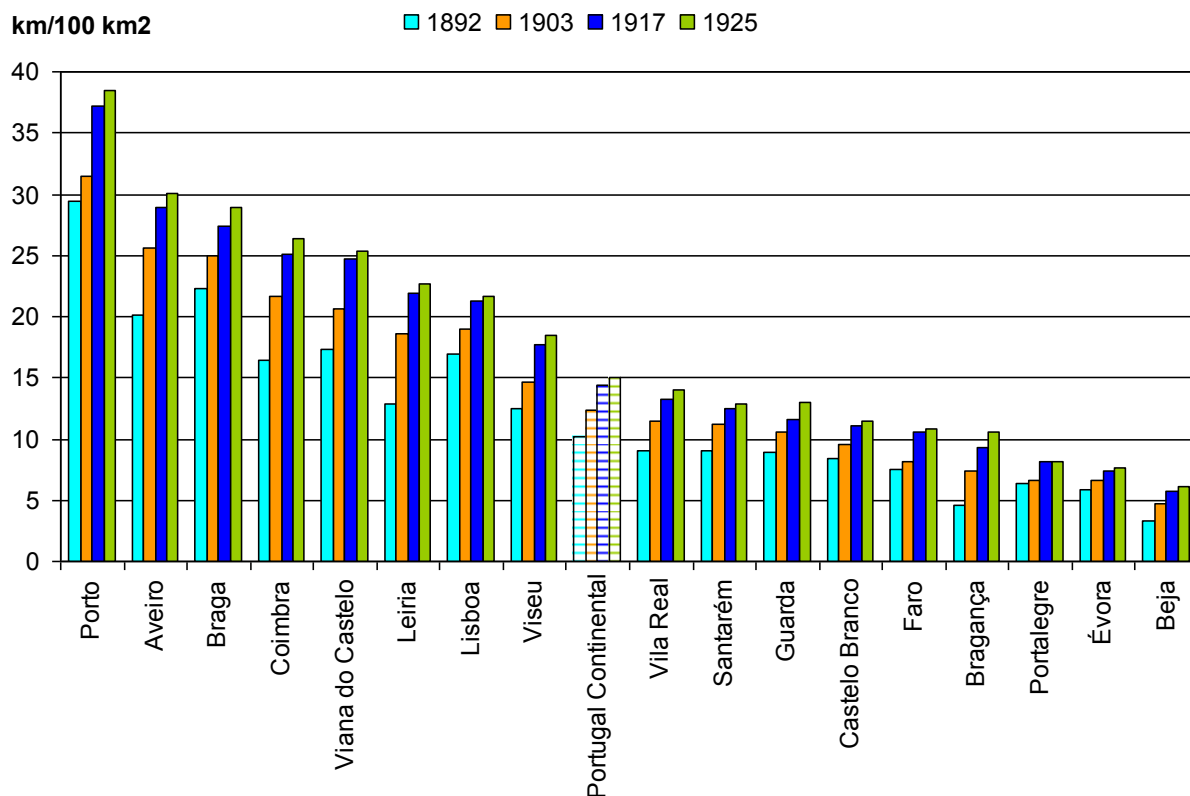


Gráfico 2: Densidade das estradas a cargo do Estado (reais/nacionais, distritais e de serviço) existentes por distrito (em quilómetros) por 100 km² de área desse distrito para os anos de 1892, 1903, 1917 e 1925⁵⁵

Os desequilíbrios territoriais seguiram, de muito perto, os da densidade de população em cada distrito, ou seja, os distritos com maior densidade populacional tinham, também, maior densidade de estradas a cargo do Estado⁵⁶. Claramente acima da média dos valores da densidade de estradas a cargo do Estado para Portugal continental⁵⁷ estavam, por ordem decrescente, os distritos do Porto, de Aveiro, de Braga, de Coimbra, de Viana do Castelo, de Leiria, de Lisboa (que então incluía Setúbal)⁵⁸ e de Viseu⁵⁹, todos, à excepção de Viseu, distritos litorais, confirmando, assim, o predomínio das infra-estruturas rodoviárias nesta faixa.

⁵⁴ Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, 100, 162.

⁵⁵ Gráfico realizado por mim a partir de dados consultados nas seguintes publicações: Direcção Geral da Estatística e dos Próprios Nacionais, *Anuário Estatístico de Portugal. 1892*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1899), 422-426, ———, *Anuário Estatístico de Portugal. 1903*, vol. I (Lisboa: Imprensa Nacional, 1907), 206-209, Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1917*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1922), 112-115, ———, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1925*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1926), 196.

⁵⁶ Calculando a densidade populacional como o número de habitantes de cada distrito dividido pela superfície desse distrito, verifica-se que a sua distribuição é muito próxima da distribuição da densidade de estradas por distrito. Por exemplo, para 1892 ver Direcção Geral da Estatística e dos Próprios Nacionais, *Anuário Estatístico de Portugal. 1892*, 422-426.

⁵⁷ O número de quilómetros de estradas construídas a cargo do Estado por cem quilómetros quadrados em Portugal continental evoluiu desta forma: 1892: 10,2 km/km²; 1903: 12,4 km/km²; 1917: 14,4 km/km²; 1925: 15,1 km/km².

⁵⁸ Nesta altura Lisboa tinha um valor relativamente baixo porque incluía o distrito de Setúbal. A partir de 1929, data em que o Anuário Estatístico começou a tratar o distrito de Setúbal de forma autónoma, os valores da densidade de estradas para o distrito de Lisboa aumentariam para valores próximos dos do Porto, o distrito com maior densidade de estradas por superfície.

O discurso relativamente à viação ordinária começa a mudar na I República com o “problema das estradas” a ser equacionado de forma mais frequente pelos interesses ligados às estradas, entre outros, o ACP e as empresas fornecedoras de gasolina. Em 1914, por exemplo, o relatório da Repartição do Turismo do Ministério do Fomento dava conta do mau estado das estradas, referindo a exposição feita pelo engenheiro de minas Manuel Roldan y Pego, na qualidade de representante do Conselho de Turismo, ao ministro do Fomento, na qual afirmava: “A estrada deteriorada é de grande prejuízo à vida portuguesa em todos os seus ramos já que profundamente afecta a economia do país, porquanto a estrada não é só útil pelo automobilismo às classes privilegiadas, mas essencialmente democrática e necessária à vida rural e ao comércio”⁶⁰.

A defesa de que o automobilismo já não era apenas um divertimento das elites, um luxo, constava também das reivindicações do ACP. Na exposição do ACP ao ministro das Subsistências e Transportes, António Maria de Azevedo Machado dos Santos, a propósito da defesa dos automobilistas particulares durante o período de restrição de fornecimento de gasolina durante a I Guerra Mundial, argumenta desta forma:

(...) o ACP, concordando com a restrição do consumo de gasolina (que se vinha fazendo em quantidade exagerada para as circunstâncias actuais), vê, porém, que o fornecimento de uma caixa apenas a cada carro particular não é equitativo, por quanto aos carros de aluguer essa restrição foi de cinquenta por cento. Proprietários de automóveis há, tais como médicos, directores e gerentes de empresas, industriais, proprietários agrícolas, etc., que os utilizando apenas em serviços de absoluta necessidade, despendiam por mês mais de trezentos litros de gasolina, não por *sport*, mas por absoluta necessidade que a vida moderna lhes impõe, por quanto de há muito que o automóvel deixou de ser um objecto exclusivamente de luxo, para se transformar no meio de transporte mais rápido, e que, dificilmente se poderá substituir por outro. Como V. Ex.^a vê, a redução para estes automobilistas foi muito superior à dos automóveis de aluguer e não se poderá dizer, com inteira justiça, que as necessidades duns sejam superiores às dos outros⁶¹.

Durante a I Guerra Mundial, o uso dos veículos motorizados foi reconhecido pela sua importância militar, nomeadamente para o transporte de tropas, alimentos, munições e outros materiais até às linhas férreas e por este motivo, foi criada, no final de 1915, a Comissão de Automobilismo Militar⁶². Dos seis elementos que a compunham, o único civil era um delegado do ACP⁶³. O ACP também colaborou no serviço de recenseamento de animais e veículos feito pela 1.^a Divisão do Exército, inspeccionando-os para o serviço do exército para o caso de mobilização e divulgando este recenseamento, escrevendo a sócios e colocando artigos em jornais⁶⁴.

No entanto, apesar da crescente importância do transporte rodoviário motorizado, ainda em 1914, se sujeitava a estrada aos interesses ferroviários⁶⁵, como se vê pelo decreto desse ano, que

⁵⁹ E abaixo do valor para o território nacional estavam, por ordem decrescente, os distritos de Vila Real, de Santarém, de Guarda, de Castelo Branco, de Faro, de Bragança, de Portalegre, de Évora e de Beja.

⁶⁰ Ministério do Fomento, Serviços da Repartição de Turismo, Julho de 1913-Junho 1914, *Relatório pelo Director da Repartição José d’Athayde*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1914, p. 78. Citação retirada de Carneiro, “As casas dos cantoneiros do Algarve : da conservação das estradas a património a conservar”, 23-25.

⁶¹ Citado em Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 49, 50.

⁶² “Portaria nº 536-A, criando junto do estado maior do exército uma comissão de automobilismo militar”, (1915).

⁶³ Inicialmente o membro da Comissão nomeado como delegado do ACP, foi o Dr. António Macieira, tendo sido substituído mais tarde, por seu impedimento, por José Lino Junior. “Acta nº 82, 14/2/1916”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II, “Acta nº 92, 5/5/1916”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.

⁶⁴ “Acta nº 92, 5/5/1916”.

⁶⁵ Conforme observado por Amélia Aguiar Andrade. Amélia Aguiar Andrade, “Apresentação”, in *As estradas em Portugal: memória e história. Legislação: 1910-1933*, ed. Filipa Ribeiro Silva e Mário Santos (Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002), 15.

reforçou o que foi regulado em 1906, sobre a permissão de assentar linhas férreas em estradas⁶⁶, tendo surgido várias concessões deste género, sobretudo no Norte do continente⁶⁷. A situação começou a mudar no início dos anos trinta, com a recuperação, para fins vários, das estradas aos caminhos-de-ferro⁶⁸. De facto, a legislação de 1913 sobre a elaboração de um novo “plano geral de estradas de 1ª e 2ª ordem” referia-se à necessidade de a conservação das estradas considerar não só as alterações provocadas nas estradas pelos “modernos sistemas de locomoção automobilística”, como também a “influência que sobre elas podem ter as linhas férreas assentes em virtude das disposições do regulamento de 21 de Abril de 1906”, colocando o transporte rodoviário em pé de igualdade com os caminhos-de-ferro em termos do uso da estrada⁶⁹. O regulamento de 1906⁷⁰, que reconhecia o transporte por estrada como um complemento da “viação acelerada”, conferia-lhe a possibilidade de assentar linhas nas melhores estradas em termos de traçado, ou seja, naquelas que tivessem curvas com maior raio, declives menores e larguras maiores. Previa ainda que as linhas de caminhos-de-ferro assentes em estrada não embaraçassem o trânsito de passageiros e de veículos ordinários, devendo manter um espaço livre de 3,5 m para o trânsito ordinário e de 80 cm para a berma, não restringindo o uso público das estradas e das serventias públicas e particulares. Apesar de, conforme informação do próprio decreto de 1906, este sistema ser aplicado noutros países, como a Bélgica, a França ou a Itália, já em 1913, este regime foi criticado, devido ao risco de acidentes e eficiência, pelo inspector geral de Pontes e Calçadas de França, Edmond Chaix, no III Congresso Internacional da Estrada em Londres⁷¹.

As características geométricas das estradas, que tinham sido limitadas no decreto de 1907 por razões económicas, foram revistas em decreto publicado em 1918, que as considerou “graves inconvenientes para o automobilismo sempre crescente para o turismo, importantes factores modernos de progresso e prosperidade”⁷². Assim, este decreto reflectia a mudança de discurso em relação ao automobilismo ao considerar que as características geométricas das estradas tinham de voltar a ser alargadas. A largura das estradas de 1ª e 2ª ordem passava de 5 m para 6,6 m e a das de 3ª ordem passava de 4 m para 5 m. No decreto de 1918, as características geométricas voltavam a ter valores próximos daqueles que tinham sido estabelecidos em 1864, como a largura das estradas e o raio mínimo das curvas de concordância, que aumentaram, e os declives, que diminuíram (ver Quadro 1). Mas, em 1864, o tráfego por estrada era bastante mais reduzido do que em 1918, o tipo de veículos, a sua velocidade e tonelagem era muito diferente, dando-se mais importância à

⁶⁶ "Decreto nº 296, permitindo o prolongamento ou a construção de ramais das linhas férreas assentes sobre estradas ordinárias e concedidas nos termos do regulamento de 21 de Abril de 1906", *Diário do Governo* nº 14, de 27/1/1914, Ministério do Fomento. Isto foi prática noutros países, como por exemplo, a França. Maio, *O problema ferroviário em 1934*, 18.

⁶⁷ Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 79.

⁶⁸ "Decreto nº 19422", *Diário do Governo* nº 54, 1ª Série, de 6/3/1931, Ministério do Comércio e Comunicações. Nunca se chegou, no entanto, a inverter a situação, ou seja, a aproveitar o desmantelamento de vias férreas para leitos de estradas, como aconteceu, por exemplo, nos EUA nos anos trinta. Lapa, *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*, 93.

⁶⁹ "Nova publicação, rectificada, da lei de 22 de Fevereiro, relativa à nova classificação de estradas", (1913), 771.

⁷⁰ "Decreto de 21 de Abril de 1906, aprovando o regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre as estradas, *Diário do Governo* nº 90, de 24/4/1906, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1906* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1907).

⁷¹ Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 79, 80.

⁷² "Decreto nº 4281", *Diário do Governo* nº 108, de 18/5/1918, Ministério do Comércio, 788.

mobilidade dentro da capital do que nas estradas entre a capital e os restantes distritos⁷³. Já em 1908, nas recomendações saídas do I Congresso Internacional de Estradas, se defendia uma largura de 6 m para as faixas de rodagem com dois sentidos de tráfego, que poderia ser aumentada em troços onde a circulação fosse intensa⁷⁴. Apesar das limitações, o decreto de 1918 previu a melhoria das características geométricas das estradas e foi utilizado em projectos de novas estradas, nomeadamente pelos engenheiros da JAE, até 1944, data da publicação do primeiro plano rodoviário, que foi republicado, com várias correcções, em 1945⁷⁵, e que definiu novas características geométricas em função da classificação das estradas.

Quadro 1: Evolução das características geométricas das estradas (1864-1918)⁷⁶

| (valores em metros) | | Anos dos decretos | | | | |
|---------------------------|--|-------------------|-------------|---|--|-----|
| | | 1864 | 1886 | 1907 | 1918 | |
| Estradas de 1ª e 2ª ordem | Largura da plataforma | Faixa de rodagem | | 4 | 3,5 | 5 |
| | | Bermas | | 2 | 1,5 | 1,6 |
| | | Total | Entre 6 e 8 | 6 (máx) | 5 | 6,6 |
| | Declive | 5% | - | 7% (excepcionalmente 10% em troços até 200 m) | 5% (excepcionalmente 7 até 10%, em troços até 200 m) | |
| | Flecha de convexidade | | - | 1/50 da largura total | 1/50 da largura total | |
| | Raio mínimo das curvas de concordância | 30 | - | 25 (menor excepcionalmente) | 30 | |
| Estradas de 3ª ordem | Largura da plataforma | Faixa de rodagem | | 4 | 2,8 | 3,5 |
| | | Bermas | | 2 | 1,2 | 1,5 |
| | | Total | 4 (mín.) | 4 (mín.) | 4 | 5 |
| | Declive | 7% | - | 7% (excepcionalmente 10% em troços até 200 m) | 5% (excepcionalmente 7 até 10%, em troços até 200 m) | |
| | Flecha de convexidade | | - | 1/50 da largura total | 1/50 da largura total | |
| | Raio mínimo das curvas de concordância | 10 | - | 10 | 25 | |

A subordinação da estrada ao caminho-de-ferro ao longo da segunda metade do século XIX e até à I Guerra Mundial, com prejuízo para a estrada, está patente na redução das suas características geométricas por razões económicas e na permissão do assentamento de linhas férreas sobre as estradas com melhor traçado. Mesmo que tenha havido um investimento na construção de estradas em macadame simultâneo com a ampliação da rede ferroviária, esta subordinação contribuiu para que o estado das estradas se deteriorasse.

⁷³ O decreto de 31 de Dezembro de 1864 atribuía características mais generosas às novas ruas a construir em Lisboa, do que às estradas reais ou distritais. As novas ruas em Lisboa deveriam ter 10 m de largura e 7 por cento de declive máximo. Apesar de esta lei também reclamar o uso público de ruas e estradas, esta largura também servia outras funções para além da mobilidade, como a infra-estruturação da cidade, por exemplo a nível de saneamento e de novas redes de transportes.

⁷⁴ Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 75.

⁷⁵ "Decreto-lei nº 33916", *Diário do Governo* nº 196, Suplemento, 1ª Série, de 4/9/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Decreto-lei nº 34593", *Diário do Governo* nº 102, Suplemento, 1ª Série, de 11/5/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁷⁶ Quadro elaborado por mim a partir dos seguintes diplomas: "Decreto de 31 de Dezembro de 1864, regulando a construção, conservação e policia das estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordens, e das ruas que fazem parte d'ellas no interior das cidades, villas e mais povoações do reino, Diário de Lisboa nº 10 de 13/1/1865, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", "Portaria de 10 de Setembro, determinando os preceitos que devem ser observados na construção das estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordem, Diário do Governo nº 207, de 13/9/1886, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", "Decreto de 19 de Dezembro, modificando as condições technicas da construção das estradas, Diário do Governo nº 292, de 26/12/1907, Presidencia do Conselho de Ministros", "Decreto nº 4281", (1918). Este último foi corrigido, numa das alíneas sobre as estradas de 3ª ordem, pelo "Decreto nº 8151", *Diário do Governo* nº 99, de 20/5/1922, Ministério do Comércio e Comunicações.

5.2 O estado das estradas nos anos vinte e a novidade da administração rodoviária

O discurso sobre o “problema das estradas” em Portugal foi-se agudizando ao longo da I Primeira República (1910-26), devido ao seu mau estado e à necessidade de modificação de pavimentos. Este problema, no entanto, era comum a outros países europeus em vésperas da I Guerra Mundial, porque nesses países apenas alguns troços de estradas com mais tráfego tinham sido alcatroados⁷⁷. No pós-I Guerra Mundial, quando surge o primeiro ensaio de um órgão autónomo de administração rodoviária em Portugal, o “problema das estradas” era falado em vários países. A Administração Geral de Estradas e Turismo (AGET) foi criada em 1920⁷⁸, no âmbito de uma remodelação do Ministério do Comércio e das Comunicações⁷⁹ que tinha como principal objectivo aplicar princípios da moderna ciência administrativa à administração pública, sanear os serviços públicos reorganizando-os e reduzindo os quadros. A AGET era uma das administrações autónomas enquadrada nos Serviços de Obras Públicas do Ministério e tinha a seu cargo “a direcção de todos os serviços de viação ordinária e a gestão de todos os fundos destinados ao estudo, construção, conservação, reparação, arborização e polícia das estradas que, pelas leis em vigor, estão a cargo do Estado, e, bem assim, a direcção superior dos serviços de turismo e gestão dos fundos destinados ao seu desenvolvimento”⁸⁰. A criação da AGET procurou “remodelar profundamente, não só no ponto de vista administrativo mas também no ponto de vista técnico, os serviços de estradas”, nomeadamente na intenção de adoptar “pavimentos aperfeiçoados”, de modernizar “processos de construção e reparação” e de executar os trabalhos por grandes empreitadas⁸¹.

Com esta reforma, que criava um órgão autónomo de administração rodoviária, era reconhecido, entre outros, o problema do estado dos pavimentos devido ao “extraordinário desenvolvimento automobilístico”⁸², quer no número de veículos a circular, quer na sua tonelagem. A AGET herdou as funções das direcções distritais de obras públicas que, desde meados do século XIX, tinham funções importantes no melhoramento da rede de estradas⁸³. O decreto que criou a AGET identificava a viação automóvel não como subsidiária dos caminhos-de-ferro, o que tinha acontecido até então, mas como competidora relativamente à chamada “viação acelerada”. A chamada viação ordinária, como era até então conhecido o transporte rodoviário, tornava-se também

⁷⁷ Merki, “L'internationalisation du trafic routier avant 1914”: 336.

⁷⁸ A AGET foi criada pelo “Decreto nº 7037”, *Diário do Governo* nº 209, Iª Série, de 17/10/1920, Ministério do Comércio e Comunicações. O preâmbulo deste decreto inclui considerações sobre o estado das estradas existentes e sobre a construção futura de estradas. Tanto o ACP como a SPP tinham membros que pertenciam ao Conselho Geral das Estradas e Turismo, criado para apreciar e avaliar a sua actividade. Ver também Brito, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, 456, 485. Ver também, para a rectificação de um dos artigos do decreto que criou a AGET, “Decreto nº 7037 (rectificação ao artigo 15º)”, *Diário do Governo* nº 214, Iª Série, de 22/10/1920, Ministério do Comércio e Comunicações.

⁷⁹ “Decreto nº 7036”, *Diário do Governo* nº 209, Iª Série, de 17/10/1920, Ministério do Comércio e Comunicações.
⁸⁰ *Ibid.*, 1372.

⁸¹ Junta Autónoma de Estradas, “Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31”, 12.

⁸² “Decreto nº 7037”, (1920).

⁸³ Sobre a organização das obras públicas das estradas desde finais do século XVIII até meados do século XIX, ou melhor, até à criação do Ministério de Obras Públicas, Comércio e Indústria ver Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 196-198. Em 1892 ficaram definidos os serviços de construção e conservação de estradas a realizar em cada direcção distrital de obras públicas. Ver “Decreto de 1 de Dezembro de 1892, aprovando a organização dos serviços de estradas, edificios publicos e obras especiaes, e dos quadros do pessoal respectivo, Diário do Governo nº 276, de 5/12/1892, Ministério das Obras Públicas, Comercio e Industria”, in *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1892* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1893).

“acelerada”. Outros problemas identificados quando da criação da AGET foram o “estado de deplorável ruína (...) das estradas ordinárias do país”, a não conclusão da rede ordinária das estradas a cargo do Estado planeada em 1889, o pavimento obsoleto e a descontinuidade de troços construídos, fruto de influências políticas de interesses locais e de “interesses individuais em detrimento das conveniências gerais dos povos”⁸⁴. A não conclusão da rede prevista no plano de 1889 (em 1920 faltavam construir cerca de 5070 km⁸⁵ dos 18427 km previstos no plano de 1889) deixava sem ligação alguns distritos entre si e os distritos e as suas freguesias, sendo exemplo a ligação entre Lisboa e o Algarve. No final dos anos vinte, a ligação rodoviária entre Lisboa e Algarve era ainda limitada porque a estrada tinha percursos intransitáveis e faltava uma ponte sobre a Ribeira do Roxo⁸⁶. É frequente a referência aos exemplos da situação das estradas noutros países, apresentados nos congressos internacionais, tanto na questão dos “modernos” pavimentos, nomeadamente sobre o seu desgaste e o problema da formação de poeira, como na do seu financiamento. No entanto, as condições para que a AGET pudesse funcionar regularmente demoraram algum tempo a ser criadas. O Fundo de Viação e Turismo, previsto no decreto que criou a AGET⁸⁷, que tinha como objectivo fazer face aos encargos deste órgão e reunia todas as verbas (dotações do orçamento de Estado, vários impostos e outras receitas especiais) foi apenas regulado três anos mais tarde, definindo um imposto de trânsito e taxas de licenças para construções em terrenos marginais às estradas⁸⁸, e só em 1924 a AGET veria o regulamento dos seus serviços aprovado⁸⁹. O Fundo de Viação e Turismo foi extinto em 1928, no seguimento da extinção da AGET no ano anterior, sendo substituído na essência pelo Fundo de Viação, que mantinha o imposto de trânsito e as outras licenças⁹⁰. As receitas relativas ao turismo, que já tinham sido destacadas do Fundo por estes serviços terem passado para o Ministério do Interior⁹¹, passaram a ser reunidas no Fundo dos Serviços de Turismo. Para proteger a agricultura, foi posteriormente criada a isenção do imposto de trânsito para veículos que se destinassem a essa actividade⁹². Este imposto de trânsito

⁸⁴ "Decreto nº 7037", (1920), 1385.

⁸⁵ Em 1920 estavam construídos 13178 km de estradas a cargo do Estado (estradas nacionais, distritais e de serviço). Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1923*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1926), 177.

⁸⁶ Esta ponte era entre Aljustrel e Ervidel. Duas empresas de transporte rodoviário de passageiros dividiam o percurso Faro a Cacilhas nas margens desta Ribeira. Brito, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, 576. Nos “Cadernos do Ressurgimento Nacional” de 1940 a construção desta e das pontes de Odeceixe e a de Alcoutim (esta ainda em construção) já era apontada como tendo resolvido as ligações do Alentejo ao Algarve (e deste a Lisboa), reduzindo alguns percursos em vários quilómetros. Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, (Lisboa: Edições S.P.N., 1940), 27, 28. Sobre as ligações rodoviárias do Algarve aos outros distritos ver também Ministério das Obras Públicas, Junta Autónoma de Estradas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, (Lisboa: Junta Autónoma de Estradas, 1952), 120.

⁸⁷ Ver artigo 23º do "Decreto nº 7037", (1920). Estas receitas foram discriminadas na "Lei nº 1238", *Diário do Governo* nº 240, 1ª Série, de 28/11/1921, Ministério do Comércio e Comunicações.

⁸⁸ O “Regulamento para a cobrança e arrecadação do Fundo de Viação e Turismo” foi aprovado pelo "Decreto nº 9131 (republicação)", *Diário do Governo* nº 208, 1ª Série, de 28/9/1923, Ministério do Comércio e Comunicações. Este Decreto foi alterado pelo "Decreto nº 10176", *Diário do Governo* nº 228, 1ª Série, de 10/10/1924, Ministério do Comércio e Comunicações.

⁸⁹ "Decreto nº 10244", *Diário do Governo* nº 247, 1ª Série, de 3/11/1924, Ministério do Comércio e Comunicações.

⁹⁰ "Decreto nº 14890", *Diário do Governo* nº 11, 1ª Série, de 14/1/1928, Ministério do Comércio e Comunicações.

⁹¹ "Decreto nº 14279", *Diário do Governo* nº 204, 1ª Série, de 15/9/1927, Ministério do Interior.

⁹² "Decreto nº 10703", *Diário do Governo* nº 85, 1ª Série, de 20/4/1925, Ministério do Comércio e Comunicações. Foi, posteriormente, discriminado o que era entendido por “serviço agrícola”. Ver "Decreto nº 10862", *Diário do Governo* nº 137, 1ª Série, de 23/6/1925, Ministério do Comércio e Comunicações.

nas estradas a cargo do Estado (estradas nacionais) deixou de ser aplicado aos veículos motorizados a partir do final de 1929, com a criação do imposto único para estes veículos⁹³, continuando, contudo, a sê-lo para os veículos de tracção animal não isentos e bicicletas⁹⁴.

No entanto, ao contrário do que aconteceu em vários países europeus, o estado das estradas em meados dos anos vinte em Portugal era considerado “ruinoso”⁹⁵, a construção de estradas manteve-se praticamente estagnada⁹⁶, não tendo a AGET tido condições para inverter o curso do estado das estradas. No primeiro relatório da JAE, um dos órgãos que sucedeu à AGET, expunham-se as razões para as limitações da acção da AGET:

(...) a insuficiência das verbas consagradas à nossa rede de viação ordinária e que não foi possível aumentar em consequência das circunstâncias criadas pela Guerra^[97], a impossibilidade de preencher os quadros em virtude das disposições legais relativas a compressão de despesas, a insuficiência de remuneração dos agentes de conservação, que levou muitos a abandonarem os serviços de estradas, o desenvolvimento do automobilismo, para cujo tráfego as nossas estradas não possuíam as condições técnicas indispensáveis... (...).

Três anos depois da publicação da reforma de 1920 não estavam organizados ainda os Conselhos previstos na organização da Administração Geral de Estradas e Turismo nem regulamentada a cobrança e arrecadação do Fundo de Viação e Turismo. A situação era, portanto, má. Por um lado verbas exiguas, por outro atribuições restritas das entidades dirigentes que, além disso, só em parte funcionavam. Em matéria de definição de competência administrativa a reforma de 1920 foi manifestamente insuficiente pois que era puramente fictícia a autonomia que pretendia estabelecer⁹⁸.

Neste relatório dava-se conta das tentativas realizadas para resolver o problema do financiamento das estradas, nomeadamente a discussão de uma proposta de lei em Fevereiro de 1924⁹⁹ que propunha o recurso ao crédito para as obras de estradas, mas que não chegou a ser convertida em lei. Em Setembro desse ano seria publicada uma lei que autorizava o Governo “a contrair um empréstimo destinado à grande reparação, conservação e polícia de estradas no ano económico de 1924-1925” - o que não se concretizou – e que autorizava a “cobrança de impostos sobre a gasolina e óleos minerais, a fim de melhorar os salários dos cabos, cantoneiros e auxiliares”¹⁰⁰. Esta legislação ia no mesmo sentido de outras apresentadas anteriormente, desde a criação da AGET, em 1920 e em 1922¹⁰¹. Porém, só no ano 1925-1926 e no seguinte, as verbas seriam significativamente aumentadas, em particular para a reparação das estradas, exigindo a sua aplicação “uma maior liberdade de acção da parte do organismo dirigente que não dispunha nem de pessoal técnico suficiente para a importância da obra que ia empreender-se nem podia trabalhar

⁹³ "Decreto nº 17813", (1929). Este decreto foi reforçado por outro que esclareceu algumas questões relativas às compensações financeiras das câmaras municipais. "Decreto nº 18319", *Diário do Governo* nº 110, Iª Série, de 14/5/1930, Ministério das Finanças.

⁹⁴ A tabela para os veículos de tracção animal foi revista pelo segundo código da estrada e decretos posteriores. "Decreto nº 18406", (1930), "Decreto-lei nº 24326", *Diário do Governo* nº 186, Iª Série, de 9/8/1934, Ministério das Finanças.

⁹⁵ Este adjectivo é tanto usado no decreto criador da AGET como no primeiro relatório da JAE (1931) para descrever o estado das estradas em Portugal nos anos vinte. Ver Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 15.

⁹⁶ Nos anos de existência da AGET, entre 1920 e 1926, foram construídos cerca de 213 km de estradas a cargo do Estado. Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1923*, 177, ———, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1928*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1929), 323.

⁹⁷ Foi necessário atender a outras prioridades devido a crise do escudo que se instalou a partir de 1922. Macedo, "A problemática tecnológica no processo da continuidade República-Ditadura Militar-Estado Novo": 444.

⁹⁸ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 12, 14.

⁹⁹ "Proposta de lei ácerca de viação e estradas", (1924).

¹⁰⁰ "Lei nº 1656", *Diário do Governo* nº 199, Iª Série, de 3/9/1924, Ministério do Comércio e Comunicações.

¹⁰¹ ———, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 518, 519.

eficazmente dentro das acanhadas normas administrativas a que estava sujeito”¹⁰². Esta leitura, que pretendia justificar a razão da deterioração das estradas nos anos vinte e das limitações da acção da AGET, veio a ser transformada com o discurso do Estado Novo no sentido de enaltecer a obra do regime e denegrir a da I República, sobretudo à custa de um empolamento da obra realizada pelo novo regime.

O mau estado das estradas integrou as descrições de viagens da época e a imagem do país transmitida para o estrangeiro. Em 1926, o *Diário de Lisboa* escrevia:

(...) Portugal é hoje conhecido, na Europa, como um país que não tem estradas. Ainda não há muito tempo, nos sentimos confrangidos, vendo um oficial inglês, de *kodak* em punho, fotografar o seu automóvel com as rodas metidas em covas de meio metro e mais. E essas fotografias foram depois publicadas numa revista inglesa com a terrível legenda: *Caminhos de Portugal...*¹⁰³

A situação das estradas levou a que, em 1925, o ACP desse um apoio limitado a uma iniciativa do *Diário de Lisboa* para uma corrida de ida e volta Lisboa-Porto, com fins de beneficência: a corrida efectuava-se “numa das piores das péssimas estradas que possuímos e que serve as três principais cidades do nosso País, vamos dar direito a que se diga em todos os meios automobilistas europeus que a miséria dos nossos meios de comunicação torna impossível o turismo em Portugal, dando, praticamente a um Ford vantagens sobre um Rolls Royce”¹⁰⁴. A direcção do ACP discutiu várias vezes o “problema das estradas”, englobando outros actores, como a *Vacuum Oil Company*, e preparando apresentações ao administrador Geral das Estradas e Turismo e ao ministro do Comércio e Comunicações¹⁰⁵. Entre as várias iniciativas incluem-se campanhas sobre o estado das estradas nos jornais *A Época* e *Diário de Notícias* e a organização de um congresso de estradas, que acabou por não se realizar¹⁰⁶.

Em 1930, o engenheiro Carlos Santos, então vice-presidente do ACP e representante deste clube na JAE, descrevia, com a sua experiência de comerciante de automóveis, a “heroicidade” que era levar um carro a um cliente antes de 1926, por causa do estado das estradas, enumerando as suas desvantagens:

- 1º O tempo que se levava para chegar a qualquer ponto do País;
- 2º O incómodo e a fadiga resultante duma viagem nestas condições;
- 3º O consumo excessivo de gasolina necessário para fazer o percurso sempre em primeira e em segunda velocidade, e o estrago dos pneus resultante do mau estado das estradas;
- 4º A quasi impossibilidade de determinar horas de chegada a qualquer ponto;
- 5º O prejuízo para a saúde resultante da viagem feita permanentemente metido entre nuvens de poeira, e por consequência;
- 6º A falta de interesse sob o ponto de vista turístico, quer para nacionais, quer para estrangeiros;
- 7º E por último, os estragos produzidos no material da viatura, tornando velho, ou quase, ao fim de alguns meses, o carro mais resistente, estragada absolutamente a pintura, quer pela lama, quer pela poeira¹⁰⁷.

Outra descrição semelhante, já enquadrada no discurso da “obra gigantesca” realizada pelo Estado Novo, foi feita pelo deputado António Cortês Lobão, na sua intervenção sobre a lei da

¹⁰² *Ibid.*, 15, 16.

¹⁰³ “O Governo. O Ministro do Comércio disse ao «Diário de Lisboa»: «Da conferência desta noite deve sair a solução do problema das estradas»”, *Diário de Lisboa*, 16/6/1926, 2.

¹⁰⁴ “Acta nº 515, 22/1/1925”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III: 192.

¹⁰⁵ Ver, por exemplo, “Acta nº 520, 14/3/1925”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV.

¹⁰⁶ “Acta nº 519, 7/3/1925”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III, “Acta nº 521, 21/3/1925”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV.

¹⁰⁷ Santos, “O imposto único sobre viaturas automóveis”.

coordenação dos transportes terrestres, em 1945, em que recordou o mau estado das estradas em 1927:

Recordo-me de que uma vez, em 1927, encontrando-me na província e tendo de vir a Lisboa, me vi obrigado a servir-me de um automóvel. Saí do Alentejo, onde estava; tive de atravessar de barca o Guadiana, dormir em Beja, e no dia seguinte parti às 5 horas da manhã, para chegar a Lisboa às 10 da noite, com os ossos feitos num feixe e coberto de pó¹⁰⁸.

O “problema das estradas” era voz corrente na imprensa de então e, por vezes, discutiam-se alternativas para o seu financiamento. O ACP, em 1925, propôs ao administrador Geral das Estradas e Turismo que fossem entregues a companhias particulares troços de estrada para reparação, mediante uma “sobretaxa sobre os veículos” que circulassem nesses troços¹⁰⁹. Esta ideia surgiu na sequência de uma carta recebida pelo clube de uma empresa, a *The Match and Tobacco Timber Supply Co*, que se mostrava interessada em contribuir para a “resolução do problema das estradas”¹¹⁰. No primeiro número da revista *O Volante*, publicado em Agosto de 1926, pouco mais de três meses após o golpe que instauraria a Ditadura Militar, era feito um violento ataque à acção da I República e eram propostas duas alternativas para a resolução do problema das estradas:

(...) falando com um automobilista distinto, que dentro do automobilismo tem ocupado até cargos oficiais, ele nos dizia: A solução do problema está na constituição de uma Junta Autónoma a quem seria confiado o encargo de arrecadar todas as receitas provenientes do automobilismo, desde os impostos de importação que os automóveis pagam na Alfândega, até aos impostos de turismo e licenças camarárias. Com essas verbas, a Junta procederia então ao conserto das estradas velhas e abriria outras novas, de forma a dar ao nosso país aquelas facilidades de comunicação que ele precisa para ser um país aberto ao estrangeiro, um país civilizado, europeu... (...).

Surgiu recentemente uma nova proposta – e com ela uma nova esperança de o problema das estradas ir ter, finalmente, a ansiada solução. Foi a da *Shell*. As bases dessa proposta? Não as conhecemos, por enquanto. Procuraremos conhecê-las... (...).

Dizem-nos, porém, que a proposta da *Shell* é de difícil aceitação. Houve mesmo já, sabemos-lo, um grupo de vendedores de óleos e gasolinas que foi junto do governo protestar contra ela. (...)

E está nisto o problema das estradas. Que vai ser estudado e resolvido, prometeu ao tomar conta do lugar, o actual ministro do comércio, sr. Passos e Sousa militar ilustre e competente. Mas o que é facto é que todos os ministros anteriores prometeram a mesma coisa – e a questão está na mesma. (...)

Porque seja o governo ou qualquer empresa particular, o que é preciso é resolvê-lo. É isto que interessa ao automobilismo. É isto que interessa à nação¹¹¹.

Uma destas propostas acabou por estar perto daquilo que aconteceu: a criação de uma Junta Autónoma. Mas, até lá, houve uma grande expectativa em torno do que faria a Ditadura Militar. Em entrevista ao *Diário de Lisboa*, em Junho de 1926, o então ministro do Comércio e das Comunicações, coronel Abílio Passos e Sousa¹¹², anunciou que iria, em breve, apresentar uma solução para o “problema das estradas”, que passava pelo seu financiamento e organização administrativa, mostrando interesse em resolver rapidamente o problema:

[Abílio Passos de Sousa] «Se queremos ter estradas dentro em breve, temos que começar imediatamente a sua construção e reparação – porque essas obras só podem fazer-se até Outubro. E como não aproveitar este momento excepcional seria criminoso, pode o país confiar em nós porque lhe daremos dentro do menor prazo possível, estradas que o sirvam e não o envergonhem...»

¹⁰⁸ "III Legislatura, Sessão nº 165 da Assembleia Nacional, em 5 de Junho (sessão extraordinária)", (1945), 534.

¹⁰⁹ Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 58.

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ "O problema das estradas quando se resolve? Alguns comentários a essa velha questão...", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 1 (1926): 2.

¹¹² O coronel Abílio Augusto de Valdez de Passos e Sousa foi ministro do Comércio e das Comunicações de 11/6/1926 a 29/11/1926 e de 9/9/1927 a 13/9/1927.

Esta fechada a entrevista. E nós saímos do Ministério do Comércio, plenamente convencido de que Portugal vai desta vez – e para sempre – livrar-se dos maus caminhos...¹¹³

Logo em Agosto desse ano, um decreto-lei autorizava a AGET a “abrir concurso em hasta pública para a grande reparação das principais estradas do País e das a elas convergentes, mas consignando que essa obra fora «iniciada no ano económico findo»”¹¹⁴. De facto, desde 1925 que a verba para reparação de estradas tinha sido significativamente aumentada¹¹⁵. O trabalho de melhoramento das estradas viria a sofrer um importante estímulo com os novos órgãos de administração rodoviária, que ocorreria com outro titular da pasta do comércio e comunicações, Júlio César de Carvalho Teixeira¹¹⁶, no final de Julho de 1927. No início desse mês, imediatamente antes da extinção da AGET e sua substituição pela Direcção Geral de Estradas e pela JAE, a revista *O Volante* começaria a publicação, por cada número, do mapa do estado das estradas de um distrito, o que terminaria em Janeiro de 1928, observando-se que, à semelhança da densidade de estradas, também no estado das estradas (transitáveis, em reparação ou intransitáveis) havia uma grande diferença entre regiões¹¹⁷.

Parece ser evidente que o estado das estradas em Portugal continental nos anos vinte não só não melhorou, ao contrário de outros países europeus, como se agravou. No entanto, a afirmação de que há uma “ausência de uma política de desenvolvimento rodoviário em Portugal até 1927”¹¹⁸ parece excessiva porque, apesar de haver uma clara subordinação das estradas aos caminhos-de-ferro, entre meados do século XIX e o início dos anos vinte, houve várias iniciativas, nomeadamente o plano de estradas de 1913 (que só viria a ser aprovado em 1926), a criação da AGET e as propostas de lei da primeira metade dos anos vinte, que se enquadram numa política rodoviária. O

¹¹³ "O Governo. O Ministro do Comércio disse ao «Diário de Lisboa»: «Da conferência desta noite deve sair a solução do problema das estradas»".

¹¹⁴ Damião Peres, *História de Portugal*, vol. Suplemento (Porto: Portucalense Editora, 1954), 520. O uso trabalho do historiador Damião Peres neste contexto é útil e já foi feito por outros autores, sendo no entanto necessário fazer a ressalva do seu carácter nacionalista e da ausência de referências documentais e bibliográficas. "A História de Portugal, «Edição monumental da Portucalense Editora», foi publicada em 1928 (vol. I) a 1935 (vol. VII), sendo o volume de índices de 1937. Em 1954 foi-lhe acrescentado o suplemento I sobre a segunda parte da I República, da autoria de Damião Peres e, mais tarde (1981), já após a morte do director, Franco Nogueira (1918-1993) escreveu o suplemento II, sobre o Estado Novo (sintomaticamente referido como «A II República») em edição da Livraria Civilização, do Porto. Como se viu, a obra integrou-se nas Comemorações do Duplo Centenário da Fundação e da Restauração, e, efectivamente, tem um selo nacionalista desde a origem. O prefácio é elucidativo. São palavras de uma concepção histórica patriótica e heróica...". Luís Reis Torgal, "A História em tempo de «Ditadura»", in *História da História em Portugal séculos XIX-XX. A história através da História*, ed. Luís Reis Torgal, José Maria Amado Mendes e Fernando Catroga (Temas e Debates, 1998), 301. Relativamente ao primeiro "Suplemento" da sua *História de Portugal*, conhecida como "edição de Barcelos", publicado em 1954, que inclui um capítulo sobre "vias de comunicação" onde o autor refere o estado das estradas nos anos vinte e a obra feita pelo Estado Novo, reconhece-se que "... Damião Peres não deixa de ter uma nota nacionalista e, agora, implícita e levemente salazarista...". Ibid.

¹¹⁵ A verba para reparação de estradas passou de três mil e quinhentos contos no ano de 1924-25 para vinte mil contos no ano de 1925-26. Para 1926-27 o valor atribuído para as grandes reparações mais que duplicava: passou para 54 mil contos. Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 12, 15.

¹¹⁶ Júlio César de Carvalho Teixeira foi ministro do Comércio e das Comunicações de 29/11/1926 a 25/8/1927.

¹¹⁷ Já em 1924, num mapa organizado pela AGET a percentagem de estradas a precisarem de reparação em cada distrito variava de 54,5 por cento em Lisboa a 10,4 por cento na Guarda. Peres, *História de Portugal*, 519.

¹¹⁸ Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 14. Afirmações semelhantes têm sido feitas por outros autores: "No que ao século XX diz respeito, de 1900 a 1926 não existiu uma política nacional de infra-estruturação do país". Sandra Vaz Costa Marques de Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco" (Tese de doutoramento, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras 2009), 175, Emanuel Maranhã das Neves, "Infra-estruturas em Portugal no século XX", in *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*, ed. Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito e Maria Fernanda Rollo (Alfragide: Dom Quixote, 2004).

problema esteve na execução dessa política rodoviária. Aliás, a discrepância entre os planos e concepções rodoviários e a sua execução manter-se-ia uma questão de difícil resolução durante o Estado Novo. A AGET foi um tubo de ensaio para o que depois veio ser a JAE, o que é visível se compararmos o regulamento dos serviços da AGET, publicado em 1924, e o *Regulamento das Estradas Nacionais*, de 1949, que recuperou e actualizou o primeiro, organizando os serviços externos da JAE¹¹⁹. Na transição da AGET para a JAE encontram-se mais continuidades do que rupturas, sendo, no entanto, importante a maior autonomia administrativa e contabilística e o maior financiamento deste último órgão. À percepção do estado de ruína das estradas não será indiferente ao facto de, a partir de 1926, o incremento do transporte de passageiros e de mercadorias por estrada ser tal que ultrapassava o dos caminhos-de-ferro, concentrando-se nas zonas litorais, com particular importância para a região de Lisboa¹²⁰. Este transporte em veículos motorizados era feito por estradas que, ou não estavam pavimentadas, ou o seu pavimento era o macadame, reconhecido como inapropriado para esse tráfego, que o destruía completamente. As estradas só começaram a ter pavimento betuminoso, ainda que superficial e pouco abundante, a partir de meados dos anos vinte¹²¹.

Por outro lado, como explicaria mais tarde, em 1952, o então presidente do Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP), o período que mediou entre o final do século XIX e o Estado Novo, apesar de ter menos obras realizadas, foi importante pela tomada de “várias medidas legislativas que tiveram nítida influência nos desenvolvimentos futuros”; pela “reforma do ensino superior de engenharia, que desenvolveu e intensificou a formação de técnicos que mais tarde haviam de participar na grande obra de renovação”¹²²; e por “algumas outras disposições legais promulgadas, como a criação das diferentes administrações-gerais dos serviços de obras públicas, mais tarde a da Junta Autónoma de Estradas e outras”¹²³.

Apesar dos anos trinta terem sido uma época importante para a institucionalização da JAE e dos seus serviços, tendo este órgão feito circular instruções avulsas sobre os projectos de estradas que reflectiam uma aprendizagem e uma normalização das técnicas é questionável que, pelo critério

¹¹⁹ "Decreto nº 10244", (1924), "Lei nº 2037", *Diário do Governo* nº 184, 1ª Série, de 19/8/1949, Presidência da República.

¹²⁰ Vieira, "Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940": 58, 61, 62.

¹²¹ A segunda estrada a ter pavimento betuminoso no país segundo um engenheiro da JAE que já vinha da AGET, Eduardo Monteiro, que foi director de estradas de Leiria, foi a estrada de Valado a Alcobaça. A decisão da aplicação deste pavimento, tomada em Setembro de 1927, foi baseada na insuficiência de trabalhos recentes de grande reparação desta estrada a macadame. Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 125.

¹²² Sobre a evolução do ensino de engenharia em Portugal até ao início do século XX ver Maria Paula Diogo e Ana Cardoso de Matos, "Aprender a ser ingeniero: La enseñanza de la ingeniería en el Portugal de los siglos XVIII y XIX", in *Maquinismo Ibérico - Tecnología y cultura en la península ibérica, siglos XVIII-XX*, ed. Antonio Lafuente, Ana Cardoso de Matos e Tiago Saraiva (Aranjuez: Doce Calles, 2006). Sobre esta reforma operada durante a I República e o início do Estado Novo ver Maria Paula Pires dos Santos Diogo, "A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1869-1937" (Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 1994), 105-111. Na I República foram criados o Instituto Superior Técnico (IST) e aquela que veio a ser a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), que se tornaram nas duas principais escolas de engenharia do país durante a maior parte do século XX. Ver também Magda Pinheiro, "A rutura de 1911", in *Visões do Técnico, no Centenário 1911-2011*, ed. Jorge Freitas Branco (Lisboa: ISCTE-IUL, 2013), Benedicta Maria Duque Vieira, "Da Boavista para o Arco do Cego", in *Visões do Técnico, no Centenário 1911-2011*, ed. Jorge Freitas Branco (Lisboa: ISCTE-IUL, 2013).

¹²³ Duarte Abecasis, "Cem anos de existência do Conselho Superior de Obras Públicas", in *Primeiro centenário do Ministério das Obras Públicas: 1852-1952*, ed. Ministério das Obras Públicas (Lisboa: Emp. Nacional de Publicidade, 1952), 97 (as três citações).

da existência e aprovação de planos rodoviários actualizados e das características técnicas e geométricas em vigor, se possa dizer que a partir de 1927 tenha havido política rodoviária. Entre o final dos anos vinte até meados dos anos quarenta, não houve, de facto, a definição de um pensamento claro sobre uma rede rodoviária, integrando as suas várias componentes, o que só veio a acontecer com o plano rodoviário de 1945.

6 A afirmação da Junta Autónoma de Estradas como órgão da política rodoviária

A criação de órgãos autónomos para a administração rodoviária em vários países surgiu da necessidade de responder ao aparecimento e intensificação do tráfego rodoviário¹. Em Itália, por exemplo, tendo já a primeira auto-estrada sido inaugurada em 1924 e até ao final dessa década terem sido construídas mais umas centenas de quilómetros em regime de concessão com privados, apenas em Maio de 1928 foi criada a *Azienda Autonoma Statale della Strada* (Administração Autónoma das Estradas do Estado). Reconhecia-se que as estradas do Estado não tinham as condições técnicas suficientes para a circulação automóvel, nomeadamente por serem, sobretudo, estradas em macadame e maior parte estar em mau estado e que era necessária não apenas a sua reconstrução, como a construção de mais quilómetros de novas estradas². A intenção de criação de administrações rodoviárias nacionais nos anos vinte, em alguns casos inspirada pelo órgão inglês *Road Board*, tinha como objectivo promover uma abordagem mais científica e uma nova organização e planeamento relativamente aos trabalhos de renovação das estradas³. A par da criação destes órgãos também surgiram os comités nacionais da AIPCR⁴.

Em Portugal, a JAE, criada em 1927, sucedeu à AGET, com o mesmo objectivo, sendo a sua evolução paralela à do sistema rodoviário. À JAE são remetidas as questões relativas à infra-estrutura, como os planos gerais de estradas nacionais, a construção, reparação e conservação de estradas, a sua classificação e a construção de uma imagem de estrada.

A JAE institucionalizou-se com o Estado Novo e tornar-se-ia um dos órgãos mais importantes do Ministério das Obras Públicas (MOP)⁵, trabalhando na realização material e discursiva do regime, contribuindo para uma visão administrativa do território e permitindo um reforço desse controlo, construindo materialidades e representações de ordem e de hierarquia. Os seus engenheiros contribuíram para essa construção ao participarem na apropriação do conhecimento ligado ao desenvolvimento da engenharia rodoviária.

6.1 A JAE e a Ditadura Militar

Em finais de Julho de 1927, no ano seguinte ao golpe de estado que instituiu a Ditadura Militar, foi publicado um decreto que considerava “necessário e urgente dar o maior incremento aos trabalhos de reparação das nossas estradas e construir leitos de rolamento que melhor resistam à circulação automóvel”, tendo sido criadas, ainda sob alçada do Ministério do Comércio e Comunicações, a Direcção Geral de Estradas, que substituiu AGET, e a JAE⁶. Estas foram das

¹ Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 28.

² Travaux Publics du Royaume d'Italie, *Les travaux publics exécutés pendant les dix premières années du régime fasciste*, (Novara: Istituto Geografico de Agostini, 1934), 5, 7. A Itália apostou num plano de auto-estradas sem renovar a sua rede de estradas ordinárias o que na altura foi visto por outros países como uma “fuga para a frente”. Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”: 756.

³ Marc Desportes, “Le prime autostrade francesi: resistenze e dilazioni”, *Storia urbana*, 26, no. 100 (2002): 60.

⁴ Até ao final dos anos trinta tinham sido criados treze comités nacionais da AIPCR, nos seguintes países: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, EUA, Reino Unido, Itália, Holanda, Polónia, Suíça, Checoslováquia e Jugoslávia. Naud, “Soixante ans de l’AIPCR”, 20.

⁵ Brito, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, 579.

⁶ “Decreto nº 13969”, *Diário do Governo* nº 153, 1ª Série, de 20/7/1927, Ministério do Comércio e Comunicações.

primeiras instituições criadas pela ditadura nacional, dotadas com meios financeiros importantes⁷, “livres de peias burocráticas”⁸, que vieram responder ao importante “surto tecnológico” criado pelo crescimento dos transportes rodoviários nos anos vinte⁹. O decreto foi assinado pelo então ministro do Comércio e das Comunicações, o tenente-coronel Júlio César de Carvalho Teixeira, do qual terá sido co-autor, juntamente com o engenheiro Francisco Maria Henriques¹⁰, que era o administrador da AGET¹¹.

Houve uma grande expectativa sobre o que estes dois novos órgãos de administração rodoviária realizariam. Logo um mês após a sua criação, a revista *O Volante* noticiava, com algum optimismo, o que teria sido decidido em reunião recente¹². Dois meses depois, a revista publicava uma entrevista ao engenheiro Duarte de Almeida Toscano, em que se transmitia a forma de pensamento então em vigor, quando, em relação a um projecto de construção de uma ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira, que seria vital na ligação rodoviária entre o Norte e o Sul de Portugal continental, era afirmado: “O que a política não tem conseguido realizar deve executá-lo a ditadura”¹³. Apesar de esta ligação só vir a ser feita com a Ponte Marechal Carmona, inaugurada em Dezembro de 1951¹⁴, a expectativa sobre esta obra de arte era idêntica à relativa às estradas. Em 1929, o engenheiro Carlos Santos afirmava:

Todos os nossos homens públicos estavam e estão convencidos de que a representação da nossa rede de viação ordinária representava e representa uma das mais vivas, senão a mais viva aspiração de todo o país. As Juntas Gerais dos Distritos, as suas Câmaras Municipais, a imprensa de todos os matizes, juntavam-se as suas vozes reclamando a execução dessa obra tão útil e tão necessária. A opinião pública havia-se apaixonado por essa ideia. (...)

Coube aos governos saídos da situação política criada pelo movimento de 28 de Maio, consagrar a essa tarefa cuidados, que jamais serão, por nós todos, suficientemente louvados.

S. Ex^o o Sr. Ministro das Finanças, de todas as verbas que inclui no seu orçamento, destaca sempre aquela que se destina à reparação das estradas, como sendo uma das que com mais prazer e com mais entusiasmo consente em aplicar, sem redução alguma, ao fim para que foi destinada¹⁵.

⁷ De acordo com o Anuário Estatístico de Portugal, as verbas com as estradas a cargo do Estado (construção, conservação e reparação) aumentou substancialmente do ano 1927/28, para o ano 1928/29. Os valores desde 1924/25 até 1932/33 foram os seguintes (em escudos): 1924-25: 3.468.404,78; 1925-26: 36.826.078,00; 1926-27: 25.014.350,00; 1927-28: 27.208.150,07; 1928-29: 191.669.970,60; 1929-30: 77.878.315,94; 1930-31: 94.414.035,75; 1931-32: 109.578.100,24; 1932-33: 112.662.169,12. Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1928*, 323, ———, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1929*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1930), 285, ———, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1931*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1932), 304, ———, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1932*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1933), 354, ———, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1933*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1935), 376.

⁸ Excerto de discurso do engenheiro Carlos Santos. “O banquete de homenagem ao sr. General Teófilo da Trindade”, *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1929): 16.

⁹ Macedo, “A problemática tecnológica no processo da continuidade República-Ditadura Militar-Estado Novo”: 446.

¹⁰ Francisco Maria Henriques era ainda professor regente de engenharia civil no Instituto Superior Técnico e desempenhava também funções de consultadoria na Caixa Geral de Depósitos. Almeida, “O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco”, 108.

¹¹ Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 22, 28, “O banquete de homenagem ao sr. General Teófilo da Trindade”: 16, 17.

¹² “Estradas e turismo. A campanha de “O Volante” manter-se-há até se repararem as estradas do paiz.”, *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 33 (1927): 3.

¹³ Duarte de Almeida Toscano, engenheiro agrónomo, tentou criar uma sociedade para a construção desta ponte. “Turismo e comunicações. A ponte de Vila Franca constitui uma obra de alto interesse nacional”, *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 37 (1927): 9.

¹⁴ Junta Autónoma de Estradas, “Relatório, 1950-1965”, (Lisboa: 1966), 40.

¹⁵ Excerto de discurso do engenheiro Carlos Santos. “O banquete de homenagem ao sr. General Teófilo da Trindade”: 15.

O general Teófilo da Trindade¹⁶, o primeiro presidente da JAE, numa entrevista à revista *O Volante*, ainda em 1927, apontava as prioridades:

(...) [a] estrada [Lisboa-Porto], cuja reparação mais urgente se impunha em consequência do tráfego constante que possui, está sendo reconstruída por completo. (...) Terá um revestimento betuminoso, como de resto todas aquelas onde a circulação de automóveis mais se faça sentir (...).

[Os trabalhos mais urgentes são,] além da estrada Lisboa-Porto, de que já falei, a reconstrução e conclusão da de Lisboa-Faro; a conclusão e pavimentação em betuminoso do triângulo de turismo Lisboa-Sintra-Cascais, e a reconstrução e conclusão da estrada de Lisboa à fronteira, para ligar com Sevilha.

(...) algumas [estradas] há, que, pelo seu diminuto tráfego, não carecem de processos modernos de reconstrução, podendo muito bem ser macadamizadas somente¹⁷.

O critério de adopção do tipo de pavimento conforme o tráfego, apesar de ser definido de forma ainda pouco sistemática, já estava presente no decreto de constituição da JAE:

Na elaboração dos projectos de trabalhos em estradas adoptar-se-ão pavimentos que correspondam à intensidade do trânsito provável nos seus diversos troços depois de concluídos os trabalhos e melhorar-se-ão tanto quanto possível as condições relativas à largura, traçado, curvas e passagens de nível¹⁸.

O general Teófilo da Trindade explicava como tinham ficado organizados os serviços de estradas:

Há a Direcção Geral das Estradas, que tem a seu cargo os trabalhos de conservação, e a Junta Autónoma, que é constituída por técnicos, automobilistas, representantes das forças vivas e dos organismos de turismo, e que trata das novas construções e da pavimentação, estudando os processos modernos, para o que dispõe da verba de 81.000 contos anuais, como é sabido¹⁹.

Este tom optimista estava espelhado no comentário final da revista *O Volante*, em Novembro de 1927, numa entrevista a Joaquim Roque da Fonseca, que seria era delegado das associações comerciais na JAE até à sua morte, em 1954:

Vê-se, pois, que existe actualmente um organismo oficial disposto a resolver uma das mais antigas e importantes questões nacionais. Não lhe faltam de todo os recursos materiais e tem de sobra em boa vontade, competência e diligência por parte dos que o compõem.

Podemos, portanto, esperar que, dentro de pouco tempo, os portugueses não tenham que envergonhar-se das suas estradas nem de sofrer-lhe as duras consequências.

Já não era sem tempo...²⁰

A Direcção Geral de Estradas herdou da AGET as seguintes funções: “o serviço de manutenção corrente, compreendendo a conservação, polícia, arborização e reparação, bem como a marcação, sinalização, estudo e construção das estradas nacionais e suas obras de arte”²¹. A JAE era criada com carácter transitório, até à “completa reconstituição e conclusão das estradas nacionais incluídas no plano geral de viação”, encarregada da “construção de modernas pavimentações e a reconstrução das antigas em grandes troços, a recuperação e construção das obras de arte mais importantes, e o estudo e construção das grandes extensões de estradas que faltam para concluir a

¹⁶ O general Teófilo da Trindade foi o primeiro presidente da JAE desde 1927 até à sua morte em 1936, com 80 anos. Formou-se na Faculdade de Matemática e Filosofia da Universidade de Coimbra e concluiu o curso de engenharia militar na Escola do Exército. Em 1915 foi ministro das Colónias e depois dos Negócios Estrangeiros no governo de Pimenta de Castro. Durante a sua vida ocupou vários cargos em posições ligadas ao ensino de engenharia, aos caminhos-de-ferro e a portos, sendo de destacar a sua carreira colonial, onde, entre outras funções, foi director da Repartição de Obras Públicas da Beira, em Moçambique. Para maior detalhe sobre o percurso profissional de Teófilo da Trindade ver Bruno J. Navarro, *Governo de Pimenta de Castro. Um General no labirinto político da I República*, (Lisboa: Assembleia da República, 2011), 76-78.

¹⁷ "O automobilismo e as estradas. Ouvindo o general Trindade, presidente da Junta Autonoma das Estradas", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 36 (1927): 3, 7.

¹⁸ "Decreto nº 13969", (1927), 1394.

¹⁹ "O automobilismo e as estradas. Ouvindo o general Trindade, presidente da Junta Autonoma das Estradas": 7.

²⁰ "Finalmente as estradas de Portugal vão ter quem olhe por elas, com a constância que merecem, pela sua grande influência no progresso geral do país", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 43 (1927): 20.

²¹ "Decreto nº 13969", (1927), 1393.

rede do Estado”²². A JAE ficava, pois, provisoriamente, com a construção e a grande reparação e a Direcção Geral de Estradas encarregava-se da manutenção ou conservação corrente e restantes serviços, cedendo temporariamente a construção à JAE. A Direcção Geral de Estradas tinha a seu cargo cinco Comissões Regionais de Estradas²³ e dezoito divisões distritais. O facto de a pequena reparação estar a cargo da Direcção Geral de Estradas e não da JAE era já lamentado, em 1928, pelo ACP, que reconhecia na JAE uma boa capacidade de acção. O seu delegado na JAE, engenheiro Carlos Santos, registava este lamento a propósito das respostas recebidas a uma campanha lançada em alguns dos principais jornais, pedindo reclamações sobre o estado das estradas a serem entregues à JAE²⁴. A distribuição de funções entre a Direcção Geral de Estradas e a JAE, no entanto, mudou rapidamente, sendo, em 1929, a primeira extinta e as suas funções passadas para a segunda²⁵. A conclusão da rede do Estado, condição da transitoriedade da JAE, foi sempre um objectivo por atingir, tendo, no entanto, sido reconhecido que, mercê da sua autonomia administrativa, tinha correspondido à missão de construção e grande reparação da rede de viação ordinária. Em 1933, a continuidade da JAE foi confirmada por decreto, depois de um “fecundo período de estágio” de seis anos²⁶.

A JAE definiu-se como sendo constituída por engenheiros com diversas funções e delegados de várias organizações externas com interesse no sector das estradas, como o ACP²⁷, a Associação Central de Agricultura, as Associações Industriais e Comerciais de Lisboa, Porto e Coimbra, e um representante do turismo nacional. Mantinha, assim, parte da constituição do Conselho Geral de Estradas e Turismo (CGET), que tinha funcionado junto da AGET²⁸. O ACP desenvolveu relações

²² Ibid.

²³ Cada Comissão Regional correspondia a uma região com os seguintes distritos: 1ª região, Viana do Castelo, Braga, Porto, Vila Real e Bragança; 2ª região, Aveiro, Coimbra e Leiria; 3ª região, Viseu, Guarda e Castelo Branco; 4ª região, Lisboa, Setúbal e Santarém; 5ª região, Portalegre, Évora, Beja e Faro. Cada Comissão Regional estava incumbida de informar sobre o programa de trabalhos em estradas a realizar anualmente e, de uma maneira geral, sobre todos os assuntos que dissessem respeito a estradas da região.

²⁴ “Acta nº 684, 23/10/1928”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV.

²⁵ “Decreto nº 16866”, *Diário do Governo* nº 114, 1ª Série, de 22/5/1929, Ministério do Comércio e Comunicações.

²⁶ “Decreto-lei nº 23239”, *Diário do Governo* nº 265, 1ª Série, de 20/11/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁷ Os primeiros representantes do ACP na JAE foram Boaventura Mendes de Almeida (como efectivo) e José Lino (como suplente). “Acta nº 628, 26/7/1927”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV. Um ano depois, e após a nova direcção ter tomado posse, o engenheiro Carlos Santos, então vice-presidente da direcção ACP, sucedeu a Boaventura Mendes de Almeida. “Acta nº 672, 31/7/1928”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV.

²⁸ O CGET era composto por um presidente nomeado pelo Governo, pelo administrador da AGET como vice-presidente, por um ajudante do procurador geral da República, por um professor de estradas, delegado das escolas superiores de engenharia do país, por um delegado do ACP e outro da SPP e sociedades congéneres, por um delegado das associações industriais e comerciais de Lisboa e do Porto, por um delegado das companhias de caminhos-de-ferro e dos Caminhos-de-Ferro do Estado, por um delegado da indústria de exploração de hotéis, por um oficial superior do Estado Maior do Exército, delegado dos serviços do Estado Maior, por um representante das companhias de navegação de longo curso, o engenheiro civil chefe da repartição de estradas da AGET (como primeiro secretário) e o director da repartição de turismo da AGET (como segundo secretário). Ver artigo 5º da Organização da AGET no “Decreto nº 7037”, (1920). Ricardo O’Neill, vice-presidente da direcção do Club em 1921 foi o delegado do ACP para este Conselho desde essa data até à tomada de posse da nova direcção em Fevereiro de 1925. “Acta nº 341, 31/1/1921”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III, “Acta nº 516, 10/2/1925”, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III. Em 1921, a direcção do ACP enviou uma circular aos sócios pedindo-lhes informações sobre o estado das estradas. Responderam 28 sócios, sendo 15 de Lisboa e 3 do Porto e os restantes distribuídos um por localidade (Mafra, Vila Franca de Xira, Caria, Tavira, Reguengos, Faro, Castelo Branco, Ferreira do Alentejo, Lousa e Espinho). As cartas descreveram tão detalhadamente o estado das estradas, que a sua publicação foi

cordiais com a JAE desde cedo. Em 1929, após o elogio dos trabalhos realizados pela JAE, a direcção do ACP aprovou por unanimidade que o presidente da JAE, o general Teófilo da Trindade, fosse eleito sócio honorário do clube²⁹, (o mesmo viria a acontecer ao brigadeiro Manuel Silveira e Castro, que lhe sucedeu em 1937³⁰). Em sua honra organizou-se um banquete no Avenida Palace³¹, tendo o general Teófilo da Trindade sido convidado, também, a participar, ainda que parcialmente, numa reunião da direcção, onde pediu que o clube recomendasse a todos os sócios que tivessem “confiança” na JAE e que “não se entusiasmassem com as boas estradas infringindo o Código em excessivas velocidades”³². O então delegado do ACP na JAE neste período (1928-1933), engenheiro Carlos Santos, na homenagem que o ACP organizou ao presidente da JAE, reconhecia o trabalho feito pela Junta:

Coube-me a honra de representar na Junta Autónoma de Estradas o Automóvel Club de Portugal. Sou portanto entre os meus prezados colegas o indicado para, neste lugar, apresentar a S. Ex^a o Sr. General Trindade, as homenagens respeitadas de mais de 3000 automobilistas filiados no ACP que aproveitam esta ocasião para, pela minha boca, cumprimentar S. Ex^a e a Ex^a Comissão Executiva da mesma Junta, pela obra grandiosa e eminentemente nacional que têm levado a efeito. É já lugar-comum dizer que um sistema de estradas representa na vida económica dum país, uma função idêntica à que no corpo humano representa o seu sistema de circulação. O aniquilamento deste, corresponde à morte daquele. (...)
(...) o automobilista sente e compreende o esforço admirável da Junta Autónoma de Estradas em tornar transitáveis os caminhos que até aqui constituíam verdadeiros perigos para os que neles circulavam³³.

O engenheiro Carlos Santos envolveu-se em actividades relativas ao melhoramento das estradas, quer levantando reclamações e fazendo-as chegar à JAE, quer participando em congressos internacionais de estradas ou propondo a sua organização³⁴, quer ainda traduzindo artigos técnicos sobre estradas publicados na revista do ACP. O seu entusiasmo consolida-se ao observar a evolução das obras da JAE: de regresso de uma viagem a Espanha e a propósito da exposição de Sevilha em 1929 elogiou as estradas espanholas para, fazendo a comparação com as portuguesas, afirmar que estas “já não nos envergonham”³⁵. Em 1930, na preparação da presença portuguesa no VI Congresso Internacional de Estradas, a direcção do ACP sugeriu que Carlos Santos representasse Portugal, em Washington, em Outubro de 1930, caso a JAE não enviasse seus representantes³⁶, o que não foi necessário porque os engenheiros Jorge Moreira e Afonso Zuquete, directores dos serviços de construção e conservação da JAE, representaram Portugal³⁷. Os delegados do ACP na

considerada, tendo uma de um sócio do Porto, Américo Leão, sido publicada no *Diário de Notícias*. "Acta nº 346, 3/3/1921", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III: 4, 4v.

²⁹ "Acta nº 701, 7/2/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 169.

³⁰ "Acta nº 1074, 11/11/1937", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII.

³¹ Para além da homenagem e dos discursos feitos durante o banquete, este artigo refere os vários telegramas e cartas de saudação ao general Trindade. "O banquete de homenagem ao sr. General Teófilo da Trindade".

³² "Acta nº 714, 2/5/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 193, 194.

³³ Excerto de discurso do engenheiro Carlos Santos. "O banquete de homenagem ao sr. General Teófilo da Trindade": 14, 16.

³⁴ Em Maio de 1929, Carlos Santos chegou a propor a organização de um congresso internacional de estradas em Portugal. "Acta nº 714, 2/5/1929".

³⁵ "Acta nº 738, 10/10/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 23. Carlos Santos estava convencido que dentro de pouco tempo, devido à acção da JAE, as estradas portuguesas poderiam ser comparadas com as espanholas, especialmente com as “grandes estradas de turismo”, que eram “largas e bem construídas”, conforme afirmou numa entrevista ao *Diário de Lisboa*. "As estradas de Espanha", *Diário de Lisboa*, 16/10/1929.

³⁶ "Acta nº 777, 19/6/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V.

³⁷ Carlos Santos, "Estradas. O VI Congresso - Washington 1930", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1930).

JAE continuaram a manter, por um lado, boas relações institucionais e, por outro, a apresentar sugestões ou reclamações, como a colocação de redes de protecção em estradas com curvas perigosas ou a reclamação sobre a colocação excessiva de areia na estrada após a recuperação de pavimentos, problema que se arrastou durante anos³⁸ ou na colaboração na campanha para o abate de árvores consideradas mal colocadas e perigosas para os automobilistas³⁹. A partir de 1935, o delegado do ACP na JAE foi João Ortigão Ramos, cargo que ocupou durante mais de três décadas⁴⁰. De referir que, através de outras representações, nomeadamente de Joaquim Roque da Fonseca como representante do comércio na JAE, o ACP tinha, pelo menos, dois dos seus directores como delegados na JAE. Esta presença do ACP na JAE era criticada por alguma imprensa em 1932, ainda durante a Ditadura Militar, que a associavam à definição das prioridades das estradas de turismo, como as do triângulo Lisboa-Sintra-Cascais e as de ligação de Lisboa à fronteira espanhola, no sentido de Sevilha. Esta definição de prioridades configurava um uso elitista dos automóveis, em detrimento da construção ou reparação de estradas que ligassem zonas isoladas:

Os interesses do País reclamam uma orientação diversa da seguida até hoje. E se em vez do Automóvel Club, se ouvir o País, estamos certos de que este nos daria razão. (...)

(...) Pois examine-se imparcialmente a obra realizada pela Junta Autónoma e ver-se-á que não foram os princípios oficialmente proclamados os que têm servido de guia ao seu labor.

Não foram os interesses agrícolas e industriais das diversas regiões que se tiveram em conta, mas os *turísticos* e *automobilísticos* que lhes granjearam a defesa não do país, mas do A. Clube.

Não se cuidou de concluir o que estava principiado há 40 anos e era de vantagem regional; não se pensou nunca nas ligações exigidas pelo fomento das regiões mais necessitadas, porque isso era um problema mesquinho em face dos altos estudos das *grandes estradas turísticas*, destinadas a levar pelo caminho mais directo os grandes corredores de Lisboa a Badajoz, a Sevilha, a Madrid, a Salamanca ou a Orense.

É desportivo e moderno poder-se ir em poucas horas assistir a uma tourada a Espanha e só a nossa *ignorância* e *inconsciência* ousa afrontar este progresso todo, em nome dos pobres diabos que continuam a conduzir por caminhos de cabras as batatas que permanentemente cultivam para abastecer a capital, enquanto os sócios do Automóvel Club podem divertir-se a queimar gasolina e a drenar ouro para fora do país.

O Automóvel Club defende a Junta em nome dos que se divertem a correr; nós em nome dos que suam a trabalhar⁴¹.

A JAE tinha como atribuições, entre outras, a apreciação dos planos de trabalhos em estradas e aprovar os projectos de distribuição dos fundos confiados à sua administração; a fixação da extensão dos troços a incluir em cada um dos contratos para a execução de trabalhos, o tipo de pavimentação a empregar, os prazos de execução e as demais condições gerais e económicas referentes a estes processos; a autorização de despesas; a aprovação dos regulamentos para o funcionamento dos seus serviços⁴². A sua autonomia administrativa e contabilística, que passava por

³⁸ Há referências sobre o problema da areia nas estradas na revista do ACP até 1948.

³⁹ "Acta nº 991, 5/9/1935". A revista do ACP publicou na rubrica "Ecos" um pedido aos sócios que identificassem árvores perigosas a serem abatidas, o que seria posteriormente comunicado à JAE. "Ecos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 58 (1935).

⁴⁰ Entre 1931 e 1933 o engenheiro Carlos Santos foi algumas vezes substituído pelo delegado substituto do ACP na JAE, José Aguiar. Em Outubro de 1933 o delegado efectivo do ACP na JAE passou a ser Augusto Vaz, tendo sido substituído por João Ortigão Ramos, que era até então o suplente, em Maio de 1935. "Acta nº 978, 23/5/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI. João Ortigão Ramos manter-se-ia como o delegado do ACP na JAE até, pelo menos, aos anos sessenta. Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 73, Junta Autónoma de Estradas, "Relatório, 1950-1965", 13.

⁴¹ Excerto do jornal «As Novidades» de 13 e 14/7/1932 citado em Grémio da Comarca de Arganil, "Falta de estradas numa parte da região montanhosa da Beira (entre os concelhos de Góis, Arganil, Covilhã, Fundão, Castelo Branco, Oleiros e Pampilhosa)" (comunicação apresentada em V Congresso Beirão, 9 a 15 de Outubro de 1932), 8, 10, 11.

⁴² "Decreto nº 13969", (1927), 1393, 1394.

esta margem larga na organização dos seus serviços e na aplicação das suas verbas era uma das razões apontadas para a sua capacidade de realização:

A Junta tendo contabilidade própria, podendo requisitar e contratar todo o pessoal que lhe fosse necessário, tendo atribuições para, dentro do plano, aprovado pelo Governo, de distribuição de verbas orçamentais que no começo dos anos lhe cumpria elaborar, autorizar todas as despesas e realizar todos os contratos qualquer que fosse a sua importância, pode dar realização a um largo programa que se traduziu numa soma de benefícios para o país do maior valor económico⁴³.

As verbas atribuídas a JAE foram de 81.000.000\$00 nos primeiros cinco anos e 27.000.000\$00 nos cinco anos seguintes⁴⁴, o que, logo em 1931, seria considerado insuficiente para os trabalhos que havia a realizar⁴⁵. De acordo com o seu primeiro relatório plurianual, que foi um importante meio de auto-promoção e de auto-legitimação, a JAE, entre 1927 e 1931, fez trabalhos de grande reparação, onde alocou uma parte muito significativa do seu orçamento⁴⁶: ampliou e rectificou traçados, alargando e sobrelevando curvas (suprimindo algumas delas), substituiu e construiu pontes⁴⁷, criou continuidades no território continental ao ligar por via rodoviária capitais de distrito⁴⁸ e começou a construção de variantes para evitar o atravessamento de povoações⁴⁹.

Dos trabalhos transitados da AGET, iniciados ou concluídos pela JAE, incluíram-se 936 km de grande reparação de estradas, 54,5 km de pavimentos aperfeiçoados (betuminoso, paralelepípedos e betão de cimento), a grande reparação de quatro pontes e a construção de uma nova⁵⁰. No total, neste período efectuou grande reparação, em macadame, de 2655 km de estradas, colocaram-se pavimentos aperfeiçoados em 558 km, dos quais 501 em betuminoso⁵¹. Sobre este pavimento betuminoso observava-se: "Presentemente está-se evolucionando para o betuminoso em semi-penetração, pavimento em que o macadame é feito apenas na camada de fundação, sendo na camada de desgaste substituído o saibro, como material de agregação, pelo betume"⁵². Os pavimentos aperfeiçoados foram, sobretudo, colocados na estrada Lisboa-Porto, nos arredores

⁴³ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 16.

⁴⁴ "Decreto nº 13969", (1927), 1395.

⁴⁵ ———, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 40, 41.

⁴⁶ Das empreitadas adjudicadas em estradas, a verba alocada às grandes reparações representava cerca de 80 por cento, ficando a construção com os restantes vinte. Em relação às pontes foi, contudo, quase o inverso: cerca de 63 por cento foram adjudicados à construção e cerca de 37 à grande reparação. De notar também que as verbas adjudicadas para as estradas foram bastante superiores às adjudicadas às pontes, representando cerca de 94 por cento do total. O relatório apresentava ainda uma justificação para a distribuição de verbas a cada distrito: as verbas relativas à grande reparação teriam sido distribuídas de acordo com a percentagem de estradas em mau estado e as verbas de construção teriam sido distribuídas de acordo com os distritos com menor densidade de estradas. *Ibid.*, 26a, 33, 34.

⁴⁷ A JAE organizou uma secção de pontes em 1929. *Ibid.*, 39.

⁴⁸ A preocupação de ligar o território nacional está patente neste relatório: "A eliminação das soluções de continuidade que interrompiam artérias importantes como as estradas Cacilhas-Algarve, Braga-Chaves e marginal Porto-Viana foi dos primeiros objectivos a que visaram os esforços da Junta. (...)
Os distritos de Coimbra e Leiria têm já a comunicação directa a que aspiravam, Lousã-Castanheira de Pera". *Ibid.*, 29, 31.

⁴⁹ *Ibid.*, 32.

⁵⁰ Dos pavimentos aperfeiçoados 37 km foram em betuminoso; 15,5 km foram em paralelepípedos; e 2 km em betão de cimento. As pontes reparadas fora as de Mosteirò, sobre o Mondego, sobre o Coura, sobre o Divor, e a ponte construída foi a sobre o Leça. *Ibid.*, 26.

⁵¹ Os restantes pavimentos aperfeiçoados eram 26 km em calçada argamassada e 22 km em paralelepípedos (em granito no Norte – Porto e Aveiro; em calcário no Sul – Faro). *Ibid.*, 27.

⁵² *Ibid.*, 33.

destas duas principais cidades, na estrada Lisboa-Santarém, no eixo Lisboa-Elvas e Évora-Mourão (ligação com Espanha), um troço nos arredores de Sines e na costa algarvia⁵³.

Dada a prioridade da grande reparação, apenas 209 km de estradas novas foram construídos (em média, 52 km por ano). Tendo em conta que o plano de estradas em vigor neste período previa a existência de 16900 km de estradas nacionais⁵⁴ e que, em 1927, faltavam construir cerca de 3500 km⁵⁵, ao ritmo a que tinha decorrido a construção nestes quatro primeiros anos da existência da JAE, o plano estaria concluído em 63 anos⁵⁶. A prioridade foi dada à grande reparação porque se considerava que vários dos quilómetros já construídos de estradas a cargo do Estado estavam “completamente arruinados ou em vias de ruína”⁵⁷, sendo o objectivo “restabelecer em boas condições as grandes artérias internacionais e os grandes percursos internos...”⁵⁸, indo, assim, de encontro aos critérios de prioridade definidos pelo decreto que criou a JAE:

Terão a preferência para a ordem de execução as estradas de 1ª classe e dentro desta classe as que estabelecerem a ligação mais directa entre as capitais de distrito e cidades do continente e deste com o país vizinho, bem com os ramais, de extensão não superior a 10 quilómetros, para estações de caminhos-de-ferro, portos marítimos e centros agrícolas, industriais, comerciais e de turismo, mais importantes⁵⁹.

Desde a criação da JAE até à sua consolidação em 1933, houve toda uma aprendizagem e uma construção de conhecimento, que continuaria ao longo da sua vida, sobre o que seriam os serviços de estradas e os seus custos, uma reflexão sobre as técnicas rodoviárias e uma maior noção do que implicava o plano de estradas nacionais previsto. De forma inteligente, o primeiro relatório da JAE exercia a sua pedagogia nesse sentido, deixando explícito na sua rubrica final, “o programa da Junta”, a necessidade de não reduzir a dotação orçamental para as estradas, como estava previsto, mas, pelo contrário, aumentá-la. Concluindo:

(...) tudo levando à conclusão que o papel do Estado será o de inscrever cada vez maiores dotações orçamentais para que se torne útil e eficaz a sua rede de viação ordinária, para a qual aliás, os respectivos usuários contribuem, em impostos, de forma a terem o direito de exigir bons caminhos para os seus carros. Ao terminar este relatório não pode deixar de manifestar-se a esperança da Junta Autónoma de Estradas de que, em face das razões que acabam de ser expostas, lhe serão mantidos, senão aumentados, os meios para dar execução a um programa cuja execução se torna premente⁶⁰.

O mesmo tipo de argumentação foi tido em conta no decreto que consolidou a JAE e que lhe aumentaria a dotação orçamental anual de 81.000.000\$00 para 100.000.000\$00, publicado em

⁵³ Ver o mapa das estradas com pavimentos aperfeiçoados no Relatório da JAE. Ibid.

⁵⁴ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 374.

⁵⁵ De acordo com o Anuário Estatístico de Portugal o número de quilómetros de estradas a cargo do Estado construídas em 1927 era de 13401 km. Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1928*, 323.

⁵⁶ Fazendo outras contas, mas usando-as como justificação para a necessidade de maior dotação orçamental para as estradas, a JAE calculava a conclusão do plano em 25 anos. Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 40, 41. O número de estradas construídas nesta fase e até 1933 sofria um aumento na sua avaliação no decreto que consolidou JAE, talvez por diferentes critérios do que seriam consideradas estradas construídas (por exemplo, neste decreto também se contavam as estradas ainda por empedrar). "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2018. Estes números de quilómetros de novas estradas construídas também não encontram correspondência com os números de quilómetros de estradas nacionais constantes do Anuário Estatístico de Portugal.

⁵⁷ "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2018. Neste decreto fazia-se o balanço dos primeiros seis anos de actividade da JAE e era referido que, em 1927, cerca de 10000 km de estradas construídas estavam nesse estado.

⁵⁸ ———, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 28.

⁵⁹ "Decreto nº 13969", (1927), 1394.

⁶⁰ ———, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 43.

Novembro de 1933⁶¹, precisamente no ano a partir do qual estava previsto, pelo contrário e de acordo com o decreto fundador da JAE, que a sua verba diminuísse para um terço.

6.2 Estradas e o discurso da obra do Estado Novo

A acção e continuidade da JAE foram confirmadas poucos meses depois da institucionalização do Estado Novo, cuja Constituição foi aprovada em Abril de 1933 e subseqüentemente também a legislação relativa ao regime corporativo⁶², que proclamou uma “República unitária e corporativa”⁶³, dando continuidade ao que já vinha sendo definido durante a Ditadura Militar⁶⁴. Esta “ditadura constitucionalizada”⁶⁵ foi apoiada pelas instituições do corporativismo de Estado então criado⁶⁶, pelo partido único, a União Nacional⁶⁷, presidido por António de Oliveira Salazar (também presidente do Conselho de Ministros), duas câmaras com poderes reduzidos (Assembleia Nacional e Câmara Corporativa), censura e polícia política. O Estado Novo fez parte do ciclo autoritário que percorreu a Europa nos anos vinte do século XX, a maioria de iniciativa militar e com o apoio de partidos de direita, e, neste contexto, foi a ditadura de maior longevidade⁶⁸.

Havia um pluralismo limitado, no âmbito do qual os conflitos entre grupos próximos do regime eram quase silenciados ou centrados “sobretudo em despiques sectoriais, ou a propósito de aspectos apresentados como «técnicos» ou «organizativos», aparentemente não afectando a «unidade, coesão e homogeneidade» definidas como palavras de ordem do regime”⁶⁹. Contudo, este controlo não impediu que diferentes posições fossem defendidas, por exemplo, no que diz respeito aos interesses dos “ruralistas” e dos “industrialistas”. Estas duas partes tinham opiniões diferentes sobre vários sectores da economia, nomeadamente no que diz respeito ao sector das obras públicas, e, particularmente, das infra-estruturas, como foi o caso dos melhoramentos rurais, onde estavam

⁶¹ "Decreto-lei nº 23239", (1933).

⁶² Em 11 de Abril de 1933 dá-se um marco importante na institucionalização do Estado Novo porque esta foi a data da promulgação da sua Constituição política, que tinha como um dos princípios fundamentais o Estado corporativo. "Acta da assembleia geral de apuramento dos resultados de Plebiscito Nacional de 19 de Março de 1933, sobre a Constituição Política da República Portuguesa", *Diário do Governo* nº 83, 1ª Série, de 11/4/1933, Presidência do Conselho. Mais tarde, a 23 de Setembro de 1933 foram promulgados os Decretos-lei números 23048, 23049, 23050 e 23051. O primeiro diz respeito ao Estatuto do Trabalho Nacional, que definia as novas regras para aplicação relativamente à representação e conflitos de interesses e os restantes eram relativos às condições de constituição e funcionamento das organizações corporativas, respectivamente, dos interesses possidentes em “grémios obrigatórios”, de trabalhadores urbanos (sindicatos nacionais) e dos trabalhadores e proprietários rurais (“casas do povo”). Através da criação destas instituições corporativas o regime podia intervir na regulação e coordenação das actividades económicas e sociais nacionais, nomeadamente na regulação da produção, dos salários e das relações laborais. Ver Rosas, *O Estado Novo (1926-1974)*.

⁶³ Pinto, "O Estado Novo português e a vaga autoritária dos anos 1930 do século XX", 30.

⁶⁴ Houve tentativas anteriores de institucionalização da Ditadura Militar que falharam devido às divergências e lutas pelo poder entre três diferentes facções da direita e das acções da oposição pró-democrática. *Ibid.*

⁶⁵ *Ibid.*, 32.

⁶⁶ O corporativismo de Estado português foi promulgado no mesmo ano da Constituição do Estado Novo, em 1933, e foi um dos seus pilares. Ideologicamente, o corporativismo de Estado português tinha as suas origens na tradição social-cristã eticamente reaccionária. Contudo, considerando as práticas do governo, esteve mais próximo da escola autoritária, burocrática e nacionalista. O seu objectivo era não apenas privar a classe trabalhadora de instrumentos de luta colectiva, mas também proporcionar às autoridades governamentais instituições que permitissem recolher informações sobre eles e privilegiar os sectores próximos do regime. Ver Schmitter, *Portugal: do Autoritarismo à Democracia*, 110, 118.

⁶⁷ A União Nacional foi criada em 1930 com o objectivo de agregar as forças civis que apoiavam o regime. Pinto, "O Estado Novo português e a vaga autoritária dos anos 1930 do século XX", 30.

⁶⁸ *Ibid.*, 45.

⁶⁹ Rosas, *O Estado Novo nos anos trinta: elementos para o estudo da natureza económica e social do Salazarismo (1928-1938)*, 150.

incluídas as estradas municipais. Havia, no entanto, algumas zonas cinzentas. Por exemplo, João Antunes Guimarães, que foi ministro da pasta que criou os melhoramentos rurais⁷⁰ e é identificado como um dos defensores dos interesses rurais⁷¹, era um defensor do automobilismo e, aparentemente, conjugava os dois interesses sem grande contradição. Referia-se tanto à necessidade considerar os carros de lavoura como instrumentos de trabalho, criando-lhes algumas normas excepcionais para os proteger face à camionagem⁷², como aos "... fartos benefícios [que] resultaram e não-de resultar para a política rural das grandes obras de estradas nacionais..."⁷³ e de outras obras públicas. Não havia uma oposição linear entre melhoramentos rurais e estradas nacionais, que tanto poderiam ter como fim apoiar o desenvolvimento de uma economia rural, como de uma industrial. Apesar da forte retórica ruralista contra o urbanismo, a mecanização da agricultura e as máquinas em geral, houve um real processo de transformação em Portugal durante os anos trinta⁷⁴. Ao longo desta década, os custos do desenvolvimento económico foram dominados pelos transportes e comunicações, primeiro pela execução do plano portuário, e, depois, pelas despesas com estradas⁷⁵. No cômputo de quinze anos do Ministério das Obras Públicas e Comunicações (MOPC), de 1932 a 1947, as estradas nacionais (incluindo as pontes rodoviárias) foram destacadamente a rubrica deste ministério cujas obras totalizavam maior valor⁷⁶, distribuído, por ordem decrescente, pela reparação, conservação e construção de estradas, e pela construção e reparação de pontes⁷⁷. Segundo as estatísticas do INE, entre a criação da JAE (1927) e 1947 passaram a existir mais 3099 km de novas estradas nacionais (que incluíam cerca de 1000 km de estradas municipais reclassificadas como nacionais)⁷⁸. Assim, em 1947, com 16500 km, a extensão de estradas nacionais estava próxima da dos planos rodoviários que antecederam o plano de 1945, ficando a 4097 km do novo plano⁷⁹. As estradas municipais foram dominantes nos melhoramentos rurais e os arruamentos foram as obras que tiveram maior participação do Fundo de Desemprego⁸⁰. Entre 1932 e 1947, foram construídos 4185,7 km de estradas e caminhos municipais,

⁷⁰ "Decreto nº 19502", *Diário do Governo* nº 69, 1ª Série, de 24/3/1931, Ministério do Comércio e Comunicações.

⁷¹ ———, *O Estado Novo nos anos trinta: elementos para o estudo da natureza económica e social do Salazarismo (1928-1938)*, 151-153.

⁷² Como, por exemplo, a determinação que não se aplicasse aos carros de lavoura a proibição do uso de veículos com eixo solidário. "Decreto nº 17620", *Diário do Governo* nº 265, 1ª Série, de 18/11/1929, Ministério do Comércio e Comunicações. Alguns veículos de tracção animal destinados à agricultura já estavam isentos do imposto de trânsito desde 1925. "Decreto nº 10703", (1925).

⁷³ Guimarães, "A política rural na situação do «28 de Maio»", 87, 93.

⁷⁴ Rosas, *O Estado Novo nos anos trinta: elementos para o estudo da natureza económica e social do Salazarismo (1928-1938)*, 152-155.

⁷⁵ *Ibid.*, 202, 258-261.

⁷⁶ As três rubricas cujas obras realizadas totalmente a cargo do Estado tiveram maior valor entre 1932 e 1947 foram, por ordem decrescente as estradas e pontes, os portos e os caminhos-de-ferro, com a seguinte percentagem do total: 26,4 por cento; 20,8 por cento e 9,4 por cento. *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*, vol. 2 (Lisboa: Comissão Executiva da Exposição de Obras Públicas, 1949), 41, 42.

⁷⁷ Dos 2143 mil contos gastos em estradas e pontes entre 1932 e 1947, foram alocados à reparação, conservação e construção de estradas, respectivamente 36,5, 30 e 28,7 por cento. O valor restante foi aplicado nas pontes: 3,9 por cento para a sua construção e um por cento para a sua reparação. *Ibid.*, 68.

⁷⁸ Pinheiro, "Estradas", 363, 364.

⁷⁹ A extensão de estradas nacionais classificadas pelo plano rodoviário de 1945 era de 20597 km. "Decreto-lei nº 34593", (1945), 374.

⁸⁰ As estradas municipais e os caminhos representaram, neste período, 86,9 por cento da participação do Estado para o Fundo de Melhoramentos Rurais. Os arruamentos representaram 22,6 por cento da

pavimentados mais de três mil e reparados também cerca de três mil⁸¹. Nos quinze anos de existência do MOPC, as vias de comunicação de viação ordinária foram claramente privilegiadas dentro dos trabalhos de obras públicas.

O importante investimento em obras públicas nos anos trinta e quarenta, particularmente em infra-estruturas, funcionou, por um lado, como elemento legitimador “do regime e do seu autoritarismo” e, por outro lado como uma forma de absorção precária do desemprego provocado pela crise mundial de 1929⁸². Quanto ao primeiro, houve influências a nível da arquitectura e do urbanismo fascista e nazi⁸³, também visíveis noutros regimes ditatoriais, como a primeira fase do franquismo, na qual as obras públicas também foram uma forma de legitimação do regime⁸⁴. Duarte Pacheco, durante o seu afastamento do MOPC, realizou, em 1937, uma viagem pela Europa com o arquitecto Porfírio Pardal Monteiro (a quem já tinha encomendado o edifício do Instituto Superior Técnico (IST), cuja primeira fase foi concluída em 1935), que foi importante para a cristalização destas influências⁸⁵. Na biblioteca de Duarte Pacheco⁸⁶ encontram-se publicações ligadas às obras públicas feitas pelo regime fascista italiano⁸⁷. Particularmente em relação a uma delas⁸⁸ é assinalável como os relatórios do MOP português viriam a aproximar-se na forma de apresentação, nomeadamente nas fotografias dos edifícios. Os traços característicos da arquitectura dos regimes autoritários deste período, como a ideia de serem massivos e fortes, a ideia da standardização e da concepção unitária, uma imagem da força, da concretização, da autoridade e da organicidade (a cada coisa a sua função) são metáforas da essência desses regimes⁸⁹. Este excerto de um texto sobre obras públicas fascistas italianas levanta, igualmente, outras questões ao nível do discurso:

A política das obras públicas, nos traços característicos seguidos nos últimos anos, liga-se à política demográfica fascista, encaminhada, de um lado, a favorecer o desenvolvimento da natalidade, e, de outro, a reduzir as correntes emigratórias. De facto, a política das obras públicas tem por fim valorizar a regeneração social do todo o País, principalmente do Sul e das Ilhas, e o saneamento e a transformação, por meio de uma cultura intensiva, dos terrenos incultos ou mal cultivados, em numerosas regiões da península. A política das obras públicas forma um todo com a bonificação integral que é também uma bonificação humana. Além disso, o grande emprego da mão-de-obra alivia os efeitos da crise económica e da conseqüente desocupação, com resultados económicos e moralmente superiores aos da política dos subsídios praticada em países mais ricos. São estas as orientações gerais da política fascista, no terreno das obras públicas, e também aqui vemos reflectida a ética «mussoliniana» contra toda e qualquer concepção hedonista ou puramente económica. O

comparticipação pelo Fundo do Desemprego. *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*, 43-45.

⁸¹ *15 anos de obras públicas: 1932-1947. Livro de Ouro*. vol. 1 (Lisboa: Comissão Executiva da Exposição de Obras Públicas, 1949), 62.

⁸² Fagundes, "Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»", 365.

⁸³ *Ibid.*, 367, 368.

⁸⁴ Luis Eduardo Pires Jiménez e José Luis Ramos Gorostiza, "Ingenieros e "ingenierismo" en la economía de la España autárquica: una comparación con el caso portugués", *TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 8 (2005): 92, 93.

⁸⁵ Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 207.

⁸⁶ A biblioteca de Duarte Pacheco encontra-se na Doação Duarte Pacheco no Gabinete de Estudos Olisiponenses.

⁸⁷ Ver, por exemplo, *Travaux Publics du Royaume d'Italie, Les travaux publics exécutés pendant les dix premières années du régime fasciste*, G. C. Baravelli, *Política das obras públicas no regimen fascista*, (Roma: Società Editrice di Novissima, 1935).

⁸⁸ ———, *Política das obras públicas no regimen fascista*.

⁸⁹ Nuno Teotónio Pereira e José Manuel Fernandes, "A arquitectura do fascismo em Portugal", *Arquitectura*, 142 (1981).

saneamento de vastos territórios, há séculos incultos ou mal cultivados, é principalmente um saneamento humano...⁹⁰.

Não só a imagem das obras públicas ou a arquitectura se assemelham, mas também o discurso: fala-se em “regeneração” e sobre a forma como a visão desta regeneração se aplica tanto às pessoas⁹¹, como aos melhoramentos materiais, nomeadamente às obras públicas; refere-se a decadência do período anterior ao fascismo (em Portugal, a I República) e proclama-se um “renascimento nacional” com os novos regimes e o papel providencial dos ditadores⁹². Mais, há uma associação da ideia de progresso, concretizada com as obras públicas, a valores morais “superiores”, onde se inclui uma perspectiva conservadora da população (com a intenção do desenvolvimento da natalidade). Esta “modernidade reaccionária”, ou seja, a associação de uma modernidade tecnológica com valores morais, sociais e políticos conservadores não existiu apenas em regimes ditatoriais. A obra de Stephen Harp sobre a acção da empresa Michelin na primeira metade do século XX em França é proposta uma conjugação da História Empresarial e da História Cultural para interpretar como é que, através de representações e práticas, a empresa Michelin, produtora de pneumáticos, não apenas contribuiu para a construção de um sistema socio-técnico ligado às viagens e ao turismo automóvel, como também contribuiu para a construção identitária da França, associando conceitos de modernidade e tradição, por exemplo, no discurso patriótico e nacionalista desenvolvido relativamente ao turismo francês⁹³. Catherine Bertho Lavenir sintetiza assim a ideia de modernidade reaccionária presente nesta obra: “em todas as publicações da casa Michelin, [há] um discurso de modernização técnica e de concepções sociais e culturais conservadoras, senão reaccionárias, que contribuem para forjar um caminho original para a modernidade”⁹⁴.

As obras públicas no início dos anos trinta serviram, também, como medida contra o desemprego provocado pela crise que se iniciou em 1929 com o *crash* bolsista e que se espalhou por todo o mundo. Foram vários os países que aplicaram políticas nesse sentido⁹⁵. Numa publicação de um órgão da Sociedade das Nações, também existente na biblioteca de Duarte Pacheco, que apresentava as soluções realizadas em vários países, incluindo o caso português, concluía-se que “... uma política nacional e internacional de obras públicas pode constituir, mais do que um modo de mitigação do desemprego, um meio eficaz de prevenir, de forma significativa, o próprio desemprego”⁹⁶. Pouco mais de três meses depois da criação do MOPC, foi criado, em finais de Setembro de 1932, o Comissariado do Desemprego, que geriria o Fundo de Desemprego⁹⁷,

⁹⁰ Baravelli, *Política das obras públicas no regimen fascista*, 9.

⁹¹ Fernando Rosas, "O salazarismo e o homem novo: ensaio sobre o Estado Novo e a questão do totalitarismo", *Análise Social*, XXXV, no. 157 (2001).

⁹² Travaux Publics du Royaume d'Italie, *Les travaux publics exécutés pendant les dix premières années du régime fasciste*, vi, vii.

⁹³ Harp, *Marketing Michelin: Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*.

⁹⁴ Catherine Bertho Lavenir, "Stephen L. Harp, Marketing Michelin. Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France", *French Politics, Culture and Society*, 20, no. 3 (2002): 135.

⁹⁵ *Une politique des travaux publics*, vol. 19, Études et documents. Série C (Chômage) (Genève: Bureau International du Travail, 1935).

⁹⁶ *Ibid.*, 194 (citação); ver pp. 30-32 para o caso português.

⁹⁷ Com este decreto criava-se o Comissariado do Desemprego, que funcionaria junto do MOPC, cuja filosofia estava resumida neste excerto: “Não se dão esmolas, procura dar-se trabalho. A colocação de desempregados, a missão nobre de facultar a todos o direito a um salário em vez de criar por lei, para homens válidos, o direito a um óbulo é a finalidade do presente diploma. (...) País em que há tanta coisa útil para fazer, é quase ironia que nele haja alguém que não tenha trabalho”. “Decreto nº 21699”, *Diário do Governo* nº 230, 1ª Série, de 30/9/1932,

mecanismo que foi amplamente usado por Duarte Pacheco e o seu Ministério para levar a cabo várias obras de estradas, nomeadamente as municipais, enquadradas nos “melhoramentos rurais”. O Commissariado do Desemprego devia indicar, periodicamente, à JAE e a outros organismos do MOPC quais as regiões onde deveriam, preferencialmente, ser executados os trabalhos, como, por exemplo, os “melhoramentos rurais” e a arborização das estradas a cargo da JAE e onde seriam colocados desempregados do trabalho rural do grupo IV⁹⁸. No entanto, apesar de estar indicado sobretudo para as estradas municipais, o Fundo de Desemprego acabou por também ser usado para as estradas nacionais. Os desempregados rurais eram mão-de-obra não qualificada, não permanente (o que justifica as flutuações mensais no número de empregados da JAE), a que a JAE recorreu abundantemente antes e depois de ter a seu cargo os “melhoramentos rurais”⁹⁹, como se vê nesta fotografia publicada em 1931, no primeiro relatório plurianual da JAE sobre os trabalhos numa estrada nacional.



Figura 11: Recurso ao trabalho intensivo de trabalhadores rurais para as obras em estradas nacionais¹⁰⁰

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1976. Como outros órgãos criados nesta fase, o Commissariado do Desemprego, inicialmente previsto com carácter temporário, acabou por funcionar até aos anos setenta. Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 186.

⁹⁸ Este decreto dividiu os desempregados em quatro grupos. O grupo IV era relativo aos serventes e trabalhadores sem ofício definido, que por sua vez, eram divididos entre urbanos e rurais. Estes empregados pedidos ao Commissariado do Desemprego receberiam metade do que receberia um empregado na mesma categoria em serviço normal na mesma empresa e trabalharia três dias por semana. "Decreto nº 21699", (1932), 1977 (artigo 2º), 1981 (artigos 44º e 47º), 1982 (artigo 60º).

⁹⁹ A média diária destes trabalhadores nas obras de conservação e construção da JAE atingiram máximos de mais de 28 mil em 1939, possivelmente devido às obras das Comemorações dos Centenários. Entre 1942 e 1947 a média diária do número de trabalhadores eventuais variou entre 12359 e 18586 e entre 1948 e 1949 variou entre 17384 e 18443. Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", (Lisboa: 1941), 75, ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", (Lisboa: 1947), 88, 89, ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", (Lisboa: 1950), 132.

¹⁰⁰ ———, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 30 (Cedência da Estradas de Portugal, S.A.). A legenda desta fotografia diz "Algarve – Trabalhos preparatórios para aplicação de revestimento betuminoso na E.N. 110 – 2ª".

Mesmo com o aumento das máquinas e equipamentos disponíveis na JAE para a realização de terraplenagens e de pavimentação de estradas no imediato pós-II-Guerra Mundial, em alguns casos as crises de trabalho dos trabalhadores rurais foram determinantes para a opção pelo recurso ao trabalho manual em detrimento do mecânico¹⁰¹. A JAE assumia, assim, uma meta-função através da sua acção civilizadora, ou melhor, pacificadora, desempenhada nestas crises de trabalho:

Onde quer que o desemprego se manifeste, acode a Junta Autónoma de Estradas, intensificando os trabalhos nas regiões em crise, evitando-se, deste modo, que falte o pão na casa dos trabalhadores portugueses. (...)

Em 1948 e 1949, enquanto por quase todo o Mundo havia tantos braços sem trabalho ou ocupados na preparação das mais mortíferas armas de guerra, milhares de portugueses exerceram diariamente a sua actividade nas pacíficas e proveitosas obras das estradas do seu país¹⁰².

A JAE passou a ser o organismo que executava a política de estradas nacionais do regime (tendo também alguma intervenção, ainda que pontual, nas estradas municipais) e que concretizava o que era considerado uma forma de “ressurgimento económico e moral da Nação”¹⁰³. Tratava-se de um ressurgimento material associado a uma “regeneração política e financeira”, como resposta à “decadência” da I República¹⁰⁴.

O discurso sobre a “regeneração” ou o “ressurgimento” insere-se, segundo Fernando Rosas, num dos mitos ideológicos fundadores do Estado Novo:

(...) o mito palingenético, ou seja, o mito do recomeço, da «Renasença portuguesa», da «regeneração» operada pelo Estado Novo, interrompendo a «decadência nacional» precipitada por mais de cem anos de liberalismo monárquico e do seu paroxismo republicano. Era (...) uma ideia comum a toda a direita antiliberal portuguesa, reforçada e reelaborada a partir da reacção ao *ultimatum* de 1890, mas igualmente partilhada, ainda que com contornos ideológicos diversos, pelo regeneracionismo nacionalista republicano e que o Estado Novo sintetizou com propósitos de legitimação própria¹⁰⁵.

Em 27 de Abril de 1938, sinalizando os dez anos da investidura de Salazar como ministro das Finanças¹⁰⁶, António Faria de Carneiro Pacheco¹⁰⁷, então ministro da Educação Nacional, proferiu o discurso *A Lição de Salazar*¹⁰⁸, que foi fixado em sete cartazes com o mesmo título, concebidos para serem colocados nas escolas primárias. Destes cartazes, que legitimavam, pela acção, o governo de Salazar, um referia as estradas e a paisagem turística e agrícola circundante destas, ilustrado com duas imagens contrastantes e com a seguinte frase: “Onde eram escavados os montes, ressequidos os campos e intransitáveis os caminhos, já reverdecem pinhais, brilham louras searas e magníficas estradas cortam Portugal de lés-a-lés”.

¹⁰¹ ———, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949”, 36, 37.

¹⁰² *Ibid.*, 132.

¹⁰³ “Decreto-lei nº 23239”, (1933), 2017.

¹⁰⁴ Fagundes, “Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»”, 365.

¹⁰⁵ Rosas, “O salazarismo e o homem novo: ensaio sobre o Estado Novo e a questão do totalitarismo”: 1034.

¹⁰⁶ Ver ———, *O Estado Novo (1926-1974)*, 164 e seguintes, 252.

¹⁰⁷ António Faria Carneiro Pacheco (1887-1957) formou-se em direito na Universidade de Coimbra, onde também se doutorou e foi professor. A participação na política surgiu cedo na sua vida, primeiro com simpatias monárquicas e depois com uma adesão e participação activa na institucionalização do Estado Novo. Foi um católico e um apoiante do salazarismo assumido. Como ministro da Educação Nacional, cargo que ocupou de 1936 a 1940, criou organismos que perdurariam como a Junta Nacional de Educação, o Instituto de Alta Cultura, a Academia Portuguesa de História, a Mocidade Portuguesa, a Obra das Mães pela Educação Nacional e o Instituto Nacional de Educação Física. Seria ainda embaixador “extraordinário e plenipotenciário junto da Santa Sé” (tendo participado na negociação da Concordata em 1940) e, depois, embaixador em Madrid. A sua primeira experiência como deputado foi durante a I República, experiência que viria a repetir no Estado Novo (I e II legislaturas). Foi ainda procurador à Câmara Corporativa (VI legislatura). Publicou ainda várias obras e recebeu vários louvores e condecorações. Ver António Faria Carneiro Pacheco, *Portugal Renovado. Discursos*, (Lisboa: 1940), Ana Paula Rias, “António Faria Carneiro Pacheco”, in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005).

¹⁰⁸ António Faria Carneiro Pacheco, “«A lição de Salazar»”, discurso proferido na sessão solene de encerramento da Comemoração Nacional Educativa do X aniversário da investidura de Salazar na pasta das Finanças, realizada em 27 de Abril de 1938 na sala das sessões da Câmara Corporativa”, in *Portugal Renovado. Discursos* (Lisboa: 1940).



Figura 12: “A Lição de Salazar” (estradas)¹⁰⁹

A retórica da superioridade da obra do Estado Novo, sempre feita em comparação com o regime que antecedeu a Ditadura Militar, a I República embora comum a muitos actores¹¹⁰, tem uma correspondência com a realidade bastante limitada. No caso do cartaz sobre as estradas, mostra-se um tipo de estrada, com pavimento betuminoso, que não correspondia à maioria das estradas, que tinham pavimento a macadame, numa altura em que também faltavam construir importantes ligações rodoviárias e em que havia grandes assimetrias distritais¹¹¹, ilustrando bem a distância do discurso do Estado Novo à realidade. Num artigo publicado, em 1938, na revista *National Geographic*, sobre “castelos e progresso em Portugal”, as referências às estradas, que terão sido percorridas pelo jornalista, são ambíguas, tanto usando um texto semelhante ao do cartaz de “A Lição de Salazar”, como contando um episódio revelador: chegado a Bordéus, um jornalista francês perguntara-lhe se o pára-brisas rachado do seu carro tinha sido resultado da sua passagem por Espanha, que se encontrava em guerra civil, ao que ele lhe respondeu que não, que tinha sido uma pedra numa estrada em Portugal. Concluía assim essa pequena história: “Enquanto as comunicações estão a ser interrompidas pela guerra civil em Espanha, ao lado encontrei Portugal a construir e reparar sossegadamente as estradas”¹¹².

¹⁰⁹ Jaime Martins Barata, "A lição de Salazar [Visual gráfico] : onde eram escavados os montes... e intransitáveis os caminhos, já reverdecem pinhais... e magnificas estradas cortam Portugal de lés a lés", (Lisboa: "Escola Portuguesa". Lith. de Portugal, 1938).

¹¹⁰ Por exemplo, numa comunicação apresentada sobre estradas de turismo ao I Congresso Nacional de Turismo: “Até ao advento da Ditadura Nacional as estradas existentes no nosso país estavam completamente arruinadas, não se podendo sequer prever como se conseguiria reparar as existentes e construir aquelas que eram tidas como absolutamente indispensáveis ao progresso do país”. José Miguel de Melo Veloso Salgado, "Estradas de turismo" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936), 1.

¹¹¹ Ver capítulo 7.

¹¹² W. Robert Moore, "Castles and progress in Portugal", *The National Geographic Magazine*, LXXIII, no. 2 (1938): 133.

O discurso do “ressurgimento nacional” esteve presente em vários congressos nacionais dos anos trinta, como o de engenharia ou o de turismo, e é também visível nas publicações de propaganda de regime, como por exemplo, os explícitos *Cadernos de ressurgimento nacional*, publicados pelo Secretariado de Propaganda Nacional, particularmente os dedicados às obras públicas¹¹³.

O decreto de 1933 que confirma a continuidade da JAE aplica, precisamente, este discurso:

Não desconhece o País a acção do Governo Nacional em matéria de transportes terrestres, mormente no que respeita à viação ordinária.

Em 1926 a Ditadura Nacional encontrou-se em presença de uma rede de estradas completamente arruinada.

O Governo Nacional criou então em 1927 a Junta Autónoma de Estradas (...).

Em 1933 pode o Governo afirmar que cumpriu honradamente os seus compromissos e assim pôde a Junta levar a efeito a obra de estradas que todos os portugueses têm à sua vista, de Norte a Sul do País.

É com orgulho que o Governo entende dever apontar este simples facto como um índice seguro e perfeito da sua administração, conduzida pelo superior ideal do ressurgimento económico e moral da Nação.¹¹⁴

O decreto foi assinado por Duarte Pacheco¹¹⁵, ministro do recém-criado MOPC¹¹⁶ (que substituíra, em parte, o Ministério do Comércio e das Comunicações) e principal obreiro da construção da “fachada do Estado Novo”¹¹⁷, ao promover as obras públicas como propaganda do regime e da ideologia nacionalista. A sua morte prematura, em 1943, num acidente de automóvel no sítio da Cova do Lagarto, em que ficaram feridos engenheiros da JAE que com ele regressavam de uma visita a obras em Vila Viçosa¹¹⁸, contribuiu para que se mitificasse a sua figura, associando a sua competência e capacidade de realização a uma vida dedicada à causa pública e uma morte ao serviço da nação¹¹⁹.

Esse foi o mito apresentado na Exposição dos Quinze anos de Obras Públicas, em 1948, que teve lugar no IST¹²⁰, inaugurada um mês depois do vigésimo aniversário da entrada de António de Oliveira Salazar para o governo. O presidente da Comissão Executiva da exposição foi o engenheiro Eduardo Rodrigues de Carvalho, anterior colaborador de Duarte Pacheco na Câmara Municipal de

¹¹³ Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*.

¹¹⁴ "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2017.

¹¹⁵ Duarte José Pacheco (1900-1943) formou-se em engenharia electrotécnica no Instituto Superior Técnico (IST), tendo, com 25 anos, sido nomeado professor de Matemáticas Gerais, tendo no ano seguinte ocupado o cargo de director interino desse Instituto (passando a director em 1927). Apoiou a instituição da Ditadura Militar, tendo sido ministro da Instrução Pública durante dez meses em 1928, regressando depois à direcção do IST. Foi ministro das Obras Públicas e Comunicações de 1934 a 1943, ano da sua morte, com excepção dos anos 1936 a 1938 (terá sido afastado, temporariamente, entre outros motivos, por atingir interesses com medidas de expropriações para a realização de obras diversas e pelo seu “dirigismo urbanístico”, tendo sido substituído, nesse período, por Joaquim José Andrade e Silva Abranches e, depois, por Manuel Rodrigues). Foi também presidente da Câmara Municipal de Lisboa, tendo exercido nesse cargo e no cargo de ministro das Obras Públicas e Comunicações uma acção importante no planeamento urbano da capital. Foi ainda procurador à Câmara Corporativa na qualidade de presidente da Câmara de Lisboa. Fagundes, "Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»", Verónica Policarpo, "Duarte José Pacheco", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005).

¹¹⁶ Este decreto foi publicado dois dias depois de Duarte Pacheco ter tomado posse. "Decreto nº 21454", *Diário do Governo* nº 157, Iª Série, de 7/7/1932, Presidência do Ministério.

¹¹⁷ Fagundes, "Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»".

¹¹⁸ Nomeadamente João Alberto Barbosa Carmona e Raul de Mesquita Lima, que ficaram gravemente feridos e cujos tratamentos foram pagos com dinheiros públicos. "Decreto nº 33621", *Diário do Governo* nº 87, Iª Série, de 25/4/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹¹⁹ Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 23 e seguintes.

¹²⁰ Ver *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*.

Lisboa e como chefe de gabinete e um dos mais acérrimos defensores da sua memória¹²¹. A outra grande figura enaltecida durante a exposição, em todos os discursos, foi o chefe de Governo, António de Oliveira Salazar. Dos vários discursos de diversos protagonistas, destacam-se os do ministro das Obras Públicas, José Frederico Ulrich, durante e após a exposição. Por exemplo, em 1949, Ulrich apresentava a sua visão sobre o que considerava ser o sucesso da política de obras públicas:

Tenho para mim que o êxito dessa política [de obras públicas] reside no facto de ela ter por base dois pilares fundamentais que lhe asseguram a estabilidade necessária (...): o primeiro consiste na definição clara e precisa dos novos princípios que haviam de nortear a actuação das nossas Obras Públicas; o segundo na forma como foi montada a grande máquina executora do programa traçado, não apenas no referente à formação dos seus quadros técnicos, mas também no impulso inicial que lhe foi imprimido e na devoção criada em volta da obra a realizar. Devemos aquele directamente ao génio do Doutor Salazar; este à maneira como Duarte Pacheco soube interpretar o seu pensamento e servir a sua doutrina...¹²²

A inauguração da exposição realizou-se no mesmo dia, na simbólica data de 28 de Maio, que as sessões inaugurais do II Congresso Nacional de Engenharia e do I Congresso Nacional de Arquitectura¹²³. No filme de António Lopes Ribeiro *Quinze Anos de Obras Públicas* era acentuado que

(...) a obra efectuada pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações não tem paralelo em qualquer período da nossa História, e que essa obra encontrou na Revolução Nacional o espírito e o impulso propícios à sua realização, no Estado Novo a ordem nacional e as possibilidades financeiras que lhe serviram de base e no Engenheiro Duarte Pacheco o mais arrojado animador...¹²⁴

Este filme foi passado diariamente, mais do que uma vez, no decorrer da exposição e também foi exibido noutros pontos do país. A descrição do filme, que consta de um dos volumes publicados sobre esta exposição, discrimina as várias obras realizadas por este ministério que vão aparecendo nas imagens, chegando às estradas e ao turismo:

Desfilam seguidamente no «écran», como «legenda do progresso nacional atingido durante a vigência do Estado Novo», as imagens das novas estradas: a marginal, de Lisboa a Cascais, as da serra da Arrábida, a de Pegões; aspectos impressionantes das obras de construção e conservação em que todos os distritos se estão fazendo e para as quais foi de um milhão de contos o último crédito concedido pelo Governo. Acompanha estas imagens uma informação pela qual se verifica que, não considerando as estradas, também moderníssimas, dos Açores, de S. Miguel e da ilha da Madeira, se elevou de 11 mil quilómetros para 16 mil a rede de estradas nacionais e de 7 para 9 mil a de estradas municipais.

Esta parte do documentário fecha com imagens da auto-estrada que liga Lisboa ao Estádio e à estrada marginal, e cujo viaduto, sobre o vale de Alcântara, é digno do nome que lhe foi dado: viaduto Duarte Pacheco.

E na sequência da lógica das estradas, seguem-se as pontes ... (...)

E, como o melhoramento das estradas e dos meios de transporte trouxe consigo o desenvolvimento do turismo nacional, vêm a seguir as Pousadas... (...)¹²⁵

O pavilhão das Comunicações incluía uma secção dedicada à JAE. O plano rodoviário de 1945 era apresentado num mapa que em cima tinha o lema latino da AIPCR *via vita*, ou seja, "estrada é vida". Estavam, ainda, expostos os relatórios plurianuais da JAE e o seu primeiro recenseamento de tráfego rodoviário, entre outros documentos (mapas de despesas e fotografias) e materiais de trabalho como aparelhos topográficos, miniaturas de sinais e marcos e maquetes das principais

¹²¹ _____, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 36-38.

¹²² José Frederico Ulrich, "Política de Obras Públicas" (comunicação apresentada em Segunda Conferência da União Nacional, Porto, Janeiro de 1949), 6, 7.

¹²³ O que foi previsto desde 1947. "Decreto-lei nº 36277", *Diário do Governo* nº 109, 1ª Série, de 14/5/1947.

¹²⁴ *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*, 49.

¹²⁵ *Ibid.*, 52.

pontes, incluindo a ponte Salazar na Foz do Douro¹²⁶. A construção desta imagem pública da JAE tinha, como já indiquei, começado praticamente desde a sua criação. Em 1931, ano da publicação do seu primeiro relatório plurianual e órgão importante de propaganda, o *stand* da JAE foi um dos mais visitados, com os seus mapas das estradas nacionais e das estradas em construção, na exposição que decorreu em simultâneo com I Congresso Nacional de Engenharia, cujo impulso inicial foi dado em 1927 pelo presidente da JAE, general Teófilo da Trindade, na qualidade de presidente da direcção da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses¹²⁷. Em 1948, o presidente de então da JAE, o general Luís da Costa de Sousa Macedo, também usava a expressão *via vita* para lembrar a metáfora da circulação sanguínea aplicada à circulação rodoviária, estradas como artérias, estradas como promotoras do progresso do país, ainda ligada à visão oitocentista *saint-simoniana* do conceito de redes¹²⁸: “A Nação espera caminhar de frente erguida na senda do progresso, sempre forte e cheia de vida; e a vida sem estradas esvai-se, acaba. Portugal não quer morrer. A Junta não o deixará soçobrar por falta de boas vias”¹²⁹. Em 1940, essa metáfora já estava presente noutros textos e autores: “O problema das estradas, que ameaçava degenerar em catástrofe pela progressiva e rápida paralisação da economia nacional a que dava causa, é o primeiro a ser enfrentado, com a criação da Junta Autónoma de Estradas, em Julho de 1927. E em tão felizes bases se encara o problema, que pode hoje em dia considerar-se resolvido”¹³⁰.

Dos vários visitantes e grupos de visitantes da Exposição dos Quinze anos de Obras Públicas, detalhados num dos volumes publicados, houve uma excursão com o número substancial de 7000 pessoas, provenientes de várias regiões do país, que viajaram em 200 autocarros, organizada pelo GITA, que também quis marcar presença. Mais uma vez, e desta no discurso de resposta ao presidente da GITA feito pelo ministro das Comunicações, Manuel Gomes de Araújo, era sublinhada a obra do Estado Novo relativamente ao sistema rodoviário, à construção e renovação de estradas e ao aumento da circulação e a importância de um “sistema de transportes fácil, rápido e económico” para a economia e para a “unidade nacional”¹³¹.

Esta exposição pretendeu ser uma montra da obra do regime. O presidente do Conselho, António de Oliveira Salazar, discursando quando da visita dos governadores civis e presidentes de Câmaras Municipais do continente, acentuava:

(...) O Senhor Presidente [da República] regozijou-se com V. Exas. por terem vindo ver a Exposição de Obras Públicas e lamentou que, não as 400 mil pessoas que já a visitaram, mas 4 milhões de portugueses não pudessem passar por ali para ver uma síntese do trabalho realizado nestes quinze anos. Não é vaidade da minha parte, porque é simples função do cargo, dizer que pelas mãos me passaram todos os projectos, ou quase todos os grande planos, os projectos em que se desdobraram, os contratos que foi necessário fazer para dar realidade àquela obra. (...)

Efectivamente, o que vimos é um capítulo, só um capítulo, do que pode chamar-se a regeneração do povo português. O que vimos é essa magnífica colaboração de um Governo eficiente e de um povo trabalhador e

¹²⁶ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 131, *Guia da exposição de obras públicas: 1932-1947*, (Lisboa: Soc. Astória, 1948), (sem paginação).

¹²⁷ Maria Paula Diogo e Ana Cardoso de Matos, "Going public: The first Portuguese National Engineering Meeting and the popularization of the image of the engineer as an artisan of progress (Portugal, 1931)", *Engineering Studies*, 4, no. 3 (2012): 191, 193.

¹²⁸ Jean-Marc Offner, "" Réseaux" et" Large Technical System": concepts complémentaires ou concurrents?", *Flux*, 12, no. 26 (1996): 19, 20.

¹²⁹ *15 anos de obras públicas: 1932-1947. Livro de Ouro*. 168.

¹³⁰ Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, 15. A metáfora apareceria de forma explícita umas páginas mais à frente, na secção dedicada às vias de comunicação.

¹³¹ *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*, 220, 221.

disciplinado. Bem, isto foi assim e podia não ter sido assim. O que quer dizer isso? Quer dizer que acima das coisas que nós vimos há duas outras realidades porventura invisíveis: um princípio de Governo e um sistema de administração¹³².

O chefe do Governo reforçava, assim, a afirmação de que estas obras eram obras de um regime, com determinado tipo de orientação política e administrativa. Apesar de ser reconhecido, através, nomeadamente, do seu arquivo, que Salazar tinha acesso a informação pormenorizada de vários níveis da governação e das várias pastas¹³³, haverá algum exagero na afirmação de que todos os projectos lhe teriam passado pelas mãos¹³⁴. A exposição esteve aberta cinco meses e foi visitada por cerca de meio milhão de pessoas.

Apesar de António de Oliveira Salazar usar o termo “regeneração”, não estabeleceu paralelos com a “Regeneração” de Fontes Pereira de Melo. O paralelo entre a criação do Ministério das Obras Públicas e Comunicações e o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria criado oitenta anos antes tinha, no entanto, sido feito logo em 1932, por palavras de Duarte Pacheco, que se referia explicitamente ao restabelecimento do

(...) antigo Ministério das Obras Públicas, para nele se promover a concentração de todas as obras de fomento que interessam à melhoria dos serviços do Estado e das condições económicas da Nação, mormente aquelas que pela sua importância técnica e valor económico mais convém integrar num plano metódico de realização em todo o País¹³⁵.

Joel Serrão comparou a política de estradas posterior à década de vinte como estando “no contexto da vida nacional contemporânea numa directa relação funcional com o incentivo estatal da segunda metade do século [XIX] (...) às vias férreas”¹³⁶. De facto, a percentagem das despesas do MOPC¹³⁷ relativamente às despesas gerais do Estado nos anos trinta e quarenta do século XX subiu para valores semelhantes aos praticados na segunda metade do século XIX¹³⁸. Esta evolução também se reflectiu nos pareceres emitidos pelo CSOP: ao longo da segunda metade do século XIX, verifica-se uma gradual diminuição dos trabalhos de estradas, havendo uma constância no volume de trabalhos sobre caminhos-de-ferro, situação que se inverteu no final da década de vinte do século XX, com importantes trabalhos de construção e reparação de estradas e reduzidos trabalhos em caminhos-de-ferro¹³⁹. O paralelo com o Ministério de Obras Públicas oitocentista seria feito também

¹³² Ibid., 217, 218.

¹³³ António Costa Pinto, "O império do professor: Salazar e a elite ministerial do Estado Novo (1933-1945)", *Análise Social*, XXXV, no. 157 (2001): 3.

¹³⁴ Por exemplo, relativamente às estradas nacionais, nos arquivos da JAE o que se verifica é uma acção bastante próxima dos ministros da pasta, nomeadamente nos despachos e no acompanhamento de projectos, mas não exactamente do presidente do Conselho. Também no Arquivo de António de Oliveira Salazar, o que se encontra relativamente a estradas e à JAE são questões relativamente aos procedimentos contabilísticos da JAE e suas contas, algumas coisas sobre estradas municipais e sobre o estado das estradas nacionais e pontualmente, a referência a algum projecto específico.

¹³⁵ Decreto-lei nº 22055 de 31/12/1932 (para a conclusão das obras do Arsenal do Alfeite), citado em Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 175.

¹³⁶ Serrão, "Transportes", 206.

¹³⁷ Ou aqueles que continuaram as suas funções, independentemente da mudança de designação, como o Ministério do Fomento na I República.

¹³⁸ Entre 1853 e 1910 a percentagem de despesa do Ministério das Obras Públicas relativamente às despesas gerais do Estado foi de 16,7 por cento. Esta percentagem descia para 11,4 e 9,1 por cento nas décadas de dez e vinte, respectivamente. Nas décadas de trinta e de quarenta, voltaria a subir para valores acima dos 16,5 por cento (16,8 para a década de trinta e 16,5 para a década de quarenta). Maria Eugénia Mata, "Composição das despesas por ministérios, 1833-1998", in *Estatísticas Históricas Portuguesas*, ed. Nuno Valério (Lisboa: I.N.E., 2001), 680-690.

¹³⁹ Abecasis, "Cem anos de existência do Conselho Superior de Obras Públicas", 74-86. Ver também A. Oliveira Faria, "O Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes e a engenharia em Portugal no século XX", in

em 1952, na celebração do seu centenário, num artigo sobre a evolução do CSOP, escrito pelo seu presidente à época:

(...) [Salientam-se], sobretudo, dentro deste século de vida do Ministério, dois períodos de grandes realizações nas obras públicas e comunicações do país: o de 1852 a 1880 e o de 1930 a 1952, sem que se possa dizer que os cinquenta anos interpostos tenham sido de todo inúteis; (...) ¹⁴⁰

(...) os dois grandes períodos de progresso nacional, marcando um, a acção renovadora de Fontes Pereira de Melo, caracterizada sobretudo pela criação das grandes redes de comunicações nacionais – caminhos-de-ferro, estradas, telégrafos nacionais e internacionais, além de outros importantes melhoramentos – e o outro, a acção renovadora do Estado Novo, abrangendo todos os campos das obras públicas, das comunicações, da economia, dentro de um grande esforço de elevação de toda a vida material e espiritual da Nação ¹⁴¹.

Contudo, em 1940, nos *Cadernos do Ressurgimento Nacional* relativos às obras públicas afirma-se que, exceptuando os caminhos-de-ferro, “a «densidade» das realizações (...) do Estado Novo” excedia incomparavelmente “a política construtiva de Fontes” ¹⁴².

Outro elemento presente neste paralelismo é a afirmação do papel dos engenheiros na construção da nação portuguesa ¹⁴³. Assiste-se no Estado Novo à recolocação do problema do estatuto profissional dos engenheiros, que vinha já dos finais do século XIX, de que se encontram sinais já na Ditadura Militar ¹⁴⁴ e que culmina com a criação da Ordem dos Engenheiros ¹⁴⁵, integrada na organização corporativa do regime e que sucedeu à Associação dos Engenheiros Civis Portugueses. Esta afirmação vai de encontro ao estudo feito por Maria Paula Diogo relativamente à história dessa Associação, referindo-se assim aos seus últimos anos:

Os anos entre 1930 e 1936, que precedem a formação da Ordem dos Engenheiros (1937), são orientados no sentido de afirmar, no plano público, a importância decisiva dos engenheiros na sociedade portuguesa, legitimando, assim, o seu estatuto de elite tecnológica ¹⁴⁶.

E, acrescenta, a propósito do I Congresso Nacional de Engenharia ¹⁴⁷, realizado em 1931:

O significado do I Congresso Nacional de Engenharia ultrapassa a dimensão de simples acontecimento para se integrar no contexto mais amplo da afirmação dos engenheiros portugueses enquanto classe profissional especializada e da demarcação do seu território. Neste contexto, a criação da Ordem dos Engenheiros torna-se, cada vez mais, o ponto chave de toda a estratégia associativa, constituindo, naturalmente, um dos elementos temáticos mais importantes dos anos de 1932 a 1936 ¹⁴⁸.

Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX, ed. Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito e Maria Fernanda Rollo (Alfragide: Dom Quixote, 2004).

¹⁴⁰ Abecasis, "Cem anos de existência do Conselho Superior de Obras Públicas", 74.

¹⁴¹ *Ibid.*, 97.

¹⁴² Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, 9.

¹⁴³ Para um estudo que defende esta tese na segunda metade do século XIX ver Macedo, "Projectar e construir a Nação: engenheiros e território em Portugal (1837-1893)".

¹⁴⁴ Há alguns sinais, como a protecção do título de engenheiro a partir de 1926 (define os cursos cujos diplomados poderiam usar a designação de "engenheiro"), ou o facto de, a partir de 1928, no *Diário do Governo*, a designação de "Senhor Engenheiro" substituir a de "Engenheiro, Senhor", ou seja, foi a altura em que, segundo Jorge Borges de Macedo, este título profissional passou a ser mais importante do que a designação de "senhor". Macedo, "A problemática tecnológica no processo da continuidade República-Ditadura Militar-Estado Novo": 451. Ver "Decreto nº 11988", *Diário do Governo* nº 164, 1ª Série, de 29/7/1926, Ministério do Comércio e Comunicações. Ver também Diogo, "A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, 1869-1937", 278, 279, Maria de Lurdes Rodrigues, *Os Engenheiros em Portugal: Profissionalização e Protagonismo*, (Oeiras: Celta Editora, 1999), 92-95.

¹⁴⁵ "Decreto-lei nº 27288", *Diário do Governo* nº 276, Suplemento, 1ª Série, de 24/11/1936, Presidência do Conselho.

¹⁴⁶ Diogo, "A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, 1869-1937", 287.

¹⁴⁷ Sobre a importância do I Congresso Nacional de Engenharia para a afirmação social dos engenheiros portugueses ver *ibid.*, 287-294.

¹⁴⁸ *Ibid.*, 294.

O I Congresso Nacional de Engenharia, a exposição que o acompanhou, as visitas às fábricas mais modernas, as comunicações e teses e todos os discursos produzidos nesse âmbito, bem como a cobertura jornalística, todos contribuíram para uma agenda de popularização da tecnologia, próxima de uma agenda de intenção de proximidade aos poderes públicos, definida pelos engenheiros portugueses¹⁴⁹. No seguimento deste congresso, a obra realizada pelo Ministério de Duarte Pacheco a partir de 1932 é simbólica da “ascensão dos técnicos à área do poder”¹⁵⁰. Mais tarde, a Exposição dos Quinze Anos de Obras Públicas, acompanhada pela organização do II Congresso Nacional de Engenharia e o I de Arquitectura, foram momentos de consagração dos engenheiros e arquitectos portugueses. No discurso de encerramento, o ministro das Obras Públicas referia-se aos “15 anos de intenso labor do corpo dos engenheiros e arquitectos portugueses”¹⁵¹ e que estes se sentiam “estimulados para continuarem a trabalhar séria e honestamente no sector que lhes está reservado dentro do imenso plano de ressurgimento nacional”¹⁵² definido pelo presidente do Conselho. Quanto à exposição, afirmava ainda que “ela há-de ter marcado passo decisivo na valorização das nossas profissões”¹⁵³.

No discurso da abertura dos trabalhos do II Congresso Nacional de Engenharia, realizado em Junho de 1948, na FEUP, que contou com a apresentação de mais de noventa trabalhos e com 441 congressistas¹⁵⁴, o engenheiro Ezequiel de Campos¹⁵⁵ enumerava os objectivos deste congresso, que afirmava serem os mesmos do I Congresso (e de facto eram, palavra por palavra)¹⁵⁶:

Discutir os problemas de carácter técnico-económico que interessam ao País;
Mostrar a vitalidade e o trabalho da Engenharia portuguesa;
Desenvolver e elevar o culto da profissão de engenheiro¹⁵⁷.

Continuava, portanto, a agenda da afirmação social e técnica dos engenheiros desenvolvida dezasseis anos antes. Esta afirmação fazia-se dentro do regime do Estado Novo, no qual engenheiros e cientistas procuravam tornar o seu trabalho relevante para a agenda política de Salazar¹⁵⁸. Os engenheiros contribuíram para a realização dessa agenda, nomeadamente através da sua capacidade de planeamento e de execução, que se revelou decisiva para a obra feita do regime nos anos trinta e quarenta, tanto no programa de obras públicas, como em eventos de celebração do regime como foram as Comemorações dos Centenários em 1940¹⁵⁹. Os engenheiros foram

¹⁴⁹ Diogo e Matos, "Going public: The first Portuguese National Engineering Meeting and the popularization of the image of the engineer as an artisan of progress (Portugal, 1931)".

¹⁵⁰ Fagundes, "Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»", 368.

¹⁵¹ *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*, 239, 240.

¹⁵² *Ibid.*, 240.

¹⁵³ *Ibid.*

¹⁵⁴ *Ibid.*, 291.

¹⁵⁵ Sobre Ezequiel de Campos ver Fernando Rosas, "Introdução", in *Ezequiel de Campos, Textos de economia e política agrária e industrial (1918-1944)*, ed. Fernando Rosas, *Obras clássicas do pensamento económico português* (Lisboa: Banco de Portugal, 1998). Ver também, sobre a forma como Ezequiel de Campos, nos anos vinte, quis colocar a ciência ao serviço de um projecto político de reorganização nacional, para evitar a “decadência” do país ver a primeira parte do artigo de Tiago Saraiva, "Laboratories and Landscapes: the Fascist New State and the Colonization of Portugal and Mozambique", *HoST - Journal of History of Science and Technology*, 3 (2009).

¹⁵⁶ "1º Congresso Nacional de Engenharia", *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, 673 (1931): 248.

¹⁵⁷ *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*, 262.

¹⁵⁸ ———, "The Fascistization of Science", *HoST - Journal of History of Science and Technology*, 3 (2009).

¹⁵⁹ Nuno Luís Madureira, *A Economia dos Interesses. Portugal entre as Guerras*, ed. Isabel Cluny e Nuno G. Monteiro, *Temas de História de Portugal* (Lisboa: Livros Horizonte, 2002), 113.

“portadores de uma cultura profissional perfeitamente ajustada às instituições e aos objectivos políticos do Estado Novo”, ajudando a reforçar a “legitimidade ao papel do Estado na direcção da vida colectiva”¹⁶⁰. A Lei da Reconstituição Económica de 1935, apesar de precedida por debates em torno da industrialização do país¹⁶¹ e por um parecer da Câmara Corporativa em que a questão da electrificação era apresentada como prioritária¹⁶², consagrou “a conclusão das redes de caminhos-de-ferro e das estradas e construção de aeroportos, sem prejuízo da dotação orçamental estabelecida para estradas”¹⁶³ como prioridade fundamental. Na execução da Lei de Reconstituição Económica, de 1936 a 1950, as verbas mais elevadas foram atribuídas ao MOPC e ao Ministério da Guerra, representando, respectivamente 47 e 41 por cento do total¹⁶⁴. A crítica, durante a discussão do projecto de lei na Assembleia Nacional, quanto ao paralelo menos positivo com o fontismo¹⁶⁵ também viria a ser feita pelo engenheiro José Nascimento Ferreira Dias Júnior¹⁶⁶. Após ter sido Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria (1940-44) publicou a obra *Linha de Rumo*¹⁶⁷, onde criticou o facto de nos anos trinta se ter apostado sobretudo numa política de obras públicas, uma espécie de “versão modernizada do fontismo”¹⁶⁸, que se reflectiu na Lei de Reconstituição Económica de 1935, sem se ter apostado na industrialização, afirmando:

«Acho meritório tudo que se faça nesse sentido desde que não se esqueça o pormenor, a meu ver fundamental, de cuidar da prosperidade, que é a base do sistema (...). O que não me parece legítimo é identificar material com económico; essas obras materiais (...) não produzem riqueza; são, na maioria dos casos, arte materializada pela própria natureza da arte plástica. No fundo quase não chegamos a sair do domínio do Estético»¹⁶⁹.

Seria, pois, nas obras públicas que se centraria a acção dos engenheiros nos anos trinta e quarenta. Os engenheiros civis (ou de obras públicas¹⁷⁰) eram maioritários quer na formação universitária em engenharia¹⁷¹, quer na Ordem dos Engenheiros¹⁷². Os engenheiros, em geral e,

¹⁶⁰ Ibid., 116.

¹⁶¹ Brito, *A industrialização portuguesa no pós-guerra (1948-1965). O condicionamento industrial*, 148-153, —, “Os engenheiros e o pensamento económico do Estado Novo”, in *Contribuições para a História do Pensamento Económico em Portugal*, ed. José Luís Cardoso (Lisboa: Dom Quixote, 1988).

¹⁶² O parecer da Câmara Corporativa sobre o projecto da Lei de Reconstituição Económica apresentava como segunda prioridade a unificação do mercado interno através dos transportes e comunicações (sendo a primeira a questão energética). No entanto, na forma como a lei foi aprovada, a defesa nacional era uma das maiores prioridades e a rede eléctrica era apenas um dos vários pontos da “reconstituição económica”. —, “Os engenheiros e o pensamento económico do Estado Novo”, 220.

¹⁶³ “Lei nº 1914”, *Diário do Governo* nº 118, 1ª Série, de 24/5/1935, Presidência do Conselho, 731.

¹⁶⁴ E dentro do MOPC os transportes representavam cerca de um terço. Dos transportes, o sector claramente privilegiado foi o dos portos. Ana Bela Nunes e Nuno Valério, “A Lei de Reconstituição Económica e a sua execução: um exemplo dos projectos e realizações da política económica do Estado Novo”, *Estudos de Economia*, III, no. 3 (1983): 339, 343.

¹⁶⁵ Ibid., 336.

¹⁶⁶ Sobre Ferreira Dias ver José Maria Brandão de Brito, “Introdução”, in *J. N. Ferreira Dias Jr., Linha de rumo I e II e outros escritos económicos: 1926-1962*, ed. José Maria Brandão de Brito, *Obras clássicas do pensamento económico português* (Lisboa: Banco de Portugal, 1998).

¹⁶⁷ E viria também a ser ministro da Economia de 1958 a 1962. Ver *ibid.*

¹⁶⁸ —, “Os engenheiros e o pensamento económico do Estado Novo”, 226.

¹⁶⁹ Ferreira Dias citado em *ibid.*

¹⁷⁰ Por ocasião da discussão da proposta de regulamentação da profissão de engenheiro, cerca de 1932, um grupo de engenheiros propôs na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses que a designação de “civil” fosse substituída por “obras públicas”, o que não foi aprovado. Rodrigues, *Os Engenheiros em Portugal: Profissionalização e Protagonismo*, 110. Posteriormente, também se encontra o uso como sinónimos entre “engenharia de obras públicas” e “engenharia civil”. António Vicente Ferreira, “Formação do engenheiro moderno: discurso pronunciado no Instituto Superior Técnico na sessão inaugural do ano lectivo de 1943-1944”, (Lisboa: Universidade Técnica, 1944), 22.

¹⁷¹ Rodrigues, *Os Engenheiros em Portugal: Profissionalização e Protagonismo*, 126, 127.

particularmente, os civis, tinham como principal empregador o Estado, continuando a tendência da segunda metade do século XIX¹⁷³. Os engenheiros civis tiveram um papel fundamental num sector considerado de “engenharia tradicional de construções e obras públicas”¹⁷⁴. Por um lado, o facto de o mercado de emprego para os engenheiros ligados à inovação tecnológica nas áreas fabril e energética, sempre escasso, ter declinado nos anos trinta, juntamente com o aumento dos alunos inscritos no IST e na FEUP leva a um “recentramento da inovação no campo da engenharia civil”, a uma “renovação do panorama de obras públicas” através do aproveitamento do betão armado¹⁷⁵, material usado pela JAE na construção de pontes e viadutos rodoviários nos anos trinta e quarenta¹⁷⁶, tendo sido publicada uma importante actualização do seu regulamento em 1935¹⁷⁷. Por outro lado, as obras públicas tornam-se uma “coutada da engenharia, pondo fim à errância profissional e à reciclagem de militares, agrónomos e até médicos, para desempenhos”¹⁷⁸, por exemplo, em pastas governamentais ligadas à economia. No que diz respeito às vias de comunicação, mormente as rodoviárias, para além da mais evidente contribuição para a facilitação da criação de um mercado interno, com o melhoramento das condições de circulação, houve que acompanhar a construção de um sistema socio-técnico ligado ao binómio veículo-estrada, que estava a ser desenvolvido em vários países e organizações internacionais.

Também as preocupações económicas começaram a surgir de forma mais explícita no planeamento das estradas. Na classificação de estradas nacionais de 1933, promulgada por Duarte Pacheco, era referida explicitamente a intenção de estabelecer ligações a centros agrícolas, industriais ou comerciais¹⁷⁹, servindo tanto interesses rurais (como defendia João Antunes Guimarães), como interesses industriais. No entanto, o discurso da JAE só se associaria de forma explícita ao fomento na segunda metade do século XX, procurando alinhar-se com os Planos de Fomento que então começaram a ser implementados¹⁸⁰.

¹⁷² Ibid., 110, 144, 146.

¹⁷³ Diogo, "A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1869-1937", 149, 150, 163, 176-78, 218-221, 232, 268-270, Rodrigues, *Os Engenheiros em Portugal: Profissionalização e Protagonismo*, 76, 96, 97.

¹⁷⁴ ———, *Os Engenheiros em Portugal: Profissionalização e Protagonismo*, 73.

¹⁷⁵ Madureira, *A Economia dos Interesses. Portugal entre as Guerras*, 109.

¹⁷⁶ São exemplos as pontes do Roxo (concluída em 1949), do Sol Posto (em Odemira, concluída entre 1931 e 1935), de Salazar (na Foz do Dão, concluída em 1935) (estas duas últimas, quando foram construídas tinham então os maiores arcos em betão armado do país), de Odeceixe, da Chaminé (concluída em 1934), da Trofa, do Tua (concluída em 1941), da Gala, de Angreja e os viadutos Duarte Pacheco (concluído em 1944), do Orvalho e Foz do Sousa. Até 1952, para além do trabalho de reparação de pontes, a JAE tinha construído 107 novas pontes, das quais 12 eram de cantaria, 14 eram metálicas e 81 de betão simples ou armado. Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935", (Lisboa: 1936), 53-55, Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 55. Ver também Silva, "Pontes e estradas no século XX", 389, 390.

¹⁷⁷ Este regulamento é precedido de uma justificação dos coeficientes e das normas adoptados à luz dos regulamentos aplicados em países de referência (outros países europeus e EUA) e de outras publicações técnicas coevas. "Decreto nº 25948", *Diário do Governo* nº 240, 1ª Série, de 16/10/1935, Ministério do Comércio e Comunicações.

¹⁷⁸ Madureira, *A Economia dos Interesses. Portugal entre as Guerras*, 111.

¹⁷⁹ "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2020.

¹⁸⁰ A análise dos Planos de Fomento, nomeadamente os dois primeiros (1953-58) e (1959-1964) fica fora do âmbito deste trabalho. Pode, no entanto, dizer-se que só no II Plano de Fomento o sector rodoviário foi contemplado, nomeadamente na viação rural e na construção da ponte sobre o Tejo entre Lisboa e Almada, que foi chamada “Ponte Salazar” e inaugurada em 1966. No âmbito da viação rural foi aprovado em 1961 o “plano de viação rural”. De destacar que a resposta dos engenheiros da JAE relativamente ao facto de as estradas a seu cargo, as estradas nacionais, não serem contempladas nos primeiros Planos de Fomento, foi a colagem a uma

As estradas construíram-se e repararam-se para o “fácil e rápido escoamento da produção e o desenvolvimento do turismo”¹⁸¹. A metáfora da circulação legitimou a construção de estradas para a sua função de apoio às produções agrícola e industrial e também para apoio a um sector então emergente, o turismo. Mas, também, a “revolução material”¹⁸², que incluía tanto a construção de estradas, como a reparação de monumentos, contribuía para, segundo Oliveira Salazar, “manter a identidade do ser colectivo, reforçando a nossa personalidade nacional”¹⁸³, aliava-se à “política do espírito”, que, nas palavras de Salazar era “uma dupla reabilitação – a de Portugal no ânimo dos portugueses e a dos portugueses no concerto das Nações”¹⁸⁴. A construção e reparação de estradas fizeram parte, ao nível do discurso, de um projecto político de reabilitação e coesão da nação.

Em torno da JAE foi construído um discurso de realização material, de ordem e de “ressurgimento”. A sua acção era difundida através dos relatórios plurianuais, das obras realizadas e dos “stands” demonstrativos visitáveis nas exposições que acompanharam o I e o II Congressos Nacionais de Engenharia. Os engenheiros civis ligados à JAE, se, inicialmente, tiveram uma participação limitada nos congressos nacionais de engenharia em termos de comunicações e teses, mantiveram a tradição, vinda do século XIX¹⁸⁵, de consolidarem e apropriarem-se dos novos conhecimentos relativos às estradas através da participação em congressos internacionais de estradas ou em formações específicas e através da consulta de bibliografia diversificada, resultante da circulação de livros e periódicos. Esta actualização, baseada na apropriação do conhecimento produzido fora do país, foi acompanhada pela prática desenvolvida na construção, reparação e conservação de estradas e levou a uma gradual especialização em engenharia rodoviária.

Os cargos da JAE mais visíveis e também com maior poder, para além do presidente (e vice-presidente, função que existiu até 1945) eram os directores de serviços, que, além de fazerem parte das reuniões da JAE, integravam o conselho executivo, e os directores distritais de estradas. Os presidentes da JAE desde a sua criação até aos anos cinquenta¹⁸⁶ foram o general Teófilo José da Trindade (1927/36), o brigadeiro Manuel Gonçalves da Silveira de Azevedo e Castro¹⁸⁷ (1937/47) e o general Luís da Costa de Sousa Macedo¹⁸⁸ (1948/57). O vice-presidente até à reorganização da JAE

linguagem ligada ao “fomento” e à justificação económica para a sua construção, vindo a ser aprovado em meados dos anos cinquenta um importante plano de financiamento para catorze anos.

¹⁸¹ Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, 91.

¹⁸² *Ibid.*, 93.

¹⁸³ *Ibid.*, 92.

¹⁸⁴ *Ibid.*, 94.

¹⁸⁵ Diogo, “A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1869-1937”, 203, 228, 231, 283.

¹⁸⁶ Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 13, 15, Junta Autónoma de Estradas, “Relatório, 1950-1965”, 10.

¹⁸⁷ Manuel Gonçalves da Silveira de Azevedo e Castro nasceu no Porto em 1877. Era brigadeiro de engenharia quando foi nomeado presidente da JAE em Julho de 1937, na sequência do falecimento do general Teófilo José da Trindade em Dezembro de 1936. Acumulou com esta função a de presidente do Gabinete de Urbanização da Costa do Sol e de Vogal da Comissão Executiva dos Centenários. Aposentou-se, deixando de ser presidente da JAE, em Dezembro de 1947 por ter atingido o limite de idade. “Processo individual de Manuel Gonçalves da Silveira Azevedo e Castro”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1948-57.

¹⁸⁸ Luís da Costa de Sousa Macedo nasceu em Lisboa em 1887. Fez os 3 anos preparatórios para Engenharia e Artilharia na Escola Politécnica, tendo ingressado depois na Escola do Exército sendo classificado para a Engenharia Militar. Participou na guerra de 1914-18 no posto de capitão, comandando uma companhia de engenharia. Regressado a Portugal ocupou várias funções, entre elas: engenheiro no Ministério da Marinha e depois no Ministério da Guerra, professor catedrático na Escola do Exército e professor nos cursos do Estado

em 1945, quando esse cargo foi extinto, foi o engenheiro António Taveira de Carvalho. O director de serviços de construção, desde a criação da JAE até Agosto de 1948, foi o engenheiro Jorge Arsénio de Oliveira Moreira¹⁸⁹, tendo sido substituído pelo engenheiro António Coelho de Salles Henriques¹⁹⁰. Os directores dos serviços de conservação nos anos trinta e quarenta foram os engenheiros Afonso Veríssimo de Azevedo Zúquete (1929/36), António Passos de Oliveira Valença (1936/43), José da Rocha Ferreira (1943/46), Raúl de Mesquita Lima (1946/51)¹⁹¹. O prestígio e competência destes engenheiros no quadro da engenharia portuguesa são confirmados pela sua frequente promoção ao “mais alto posto da Engenharia Portuguesa”¹⁹², ou seja, inspector superior do CSOP. São exemplos, Jorge Moreira, António Salles Henriques, Fernando Barbosa Perdigão (directores dos serviços de construção), António Valença, Raúl de Mesquita Lima, José Canto Moniz (directores dos serviços de conservação) ou João Alberto Barbosa Carmona, que foi chefe dos serviços de pontes (que só se tornaria direcção de serviços em 1948¹⁹³) de 1935 a 1948¹⁹⁴ e Carlos Guilherme Craveiro Lopes Crouveur, que foi o primeiro director de serviços de pontes, em 1948.

A partir da criação da JAE e até à II Guerra Mundial, a representação portuguesa nos congressos internacionais de estradas da AIPCR (Washington, 1930; Munique, 1934; Haia, 1938) foi assegurada pelos directores de serviços de construção e de conservação e por vezes também pelo

Maior do Exército, engenheiro civil no MOP de 1933 a 1939 como Director da Construção do Novo Arsenal do Alfeite e director do Colégio Militar. Assumiu a presidência da JAE em 1948. Em 1949 foi também nomeado Secretário-Geral do Ministério das Obras Públicas. Deixou de ser presidente da JAE em Outubro de 1957 por se ter aposentado por limite de idade. "Processo individual de Luís da Costa de Sousa de Macedo (Mesquitela)", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1948-57.

¹⁸⁹ Jorge Arsénio de Oliveira Moreira nasceu em Santa Maria de Lagos, distrito de Faro, em 21/2/1884. Formou-se em engenharia militar em 1909 na Escola do Exército, tendo anteriormente feito os exames do curso preparatório para oficiais das armas de engenharia e artilharia e para a engenharia civil na Universidade. Por pedido do então presidente da JAE, general Teófilo da Trindade, foi requisitado ao Ministério da Guerra para prestar serviço na JAE, sendo nomeado em Julho de 1927 para director da repartição técnica da JAE. Entrou para a JAE como major de engenharia, adido (por estar em serviço na JAE), sendo promovido a tenente-coronel de engenharia (adido) em 1933 e transitado para a situação de reserva em 1938. Em Novembro de 1933 foi nomeado engenheiro director dos serviços de construção da JAE, cargo que manteria até à sua saída da JAE em Junho de 1948, por ter sido promovido a engenheiro inspector superior de obras públicas, cargo que desempenhou até se aposentar (1952). Foi vogal do CSV e foi nomeado para várias comissões, nomeadamente para estudar a ligação das redes de estradas nacionais nas duas margens do Tejo (1936), para estudar e publicar as *Instruções Regulamentares* e respectivas tabelas previstas no plano rodoviário de 1945; para apreciação das propostas a concurso da construção da ponte sobre o rio Tejo em Vila Franca de Xira (1948). Participou em missões ao estrangeiro, por exemplo, como membro da representação portuguesa nos congressos da AIPCR, em missões de estudo a França e Espanha (1947). Recebeu louvores, nomeadamente, quando saiu da JAE, pelos serviços prestados. "Processo individual de Jorge Arsénio de Oliveira Moreira", Arquivo Histórico de Obras Públicas, 1927-52.

¹⁹⁰ ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 14.

¹⁹¹ Raúl de Mesquita Lima foi substituído por José Canto Moniz. Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 45.

¹⁹² Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 14.

¹⁹³ Dois anos após a criação da JAE, em 1929, tinha sido criada uma secção de pontes, que foi dirigida até 1935 pelo engenheiro António Eduardo de Andrade Ferrugento Gonçalves, tendo sido transformada em 1936 em divisão de pontes e em 1945 em repartição de pontes, sempre sob alçada da direcção dos serviços de construção. Com o aumento do volume de trabalho da direcção dos serviços de construção por causa do plano rodoviário de 1945 foi decidido autonomizar os serviços de pontes da direcção de construção com a criação da direcção dos serviços de pontes. "Decreto-lei nº 37012", *Diário do Governo* nº 188, 1ª Série, de 13/8/1948, Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*.

¹⁹⁴ ———, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 53.

presidente da JAE¹⁹⁵. A estes congressos foram, também, outros representantes portugueses, do que se dava notícia na *Revista de Obras Públicas e Minas* (órgão da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses), depois *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, sendo alvo de particular atenção as auto-estradas então em construção na Alemanha (1934) e na Holanda (1938)¹⁹⁶. Paulo de Serpa Pinto Marques¹⁹⁷, engenheiro da JAE, que foi um dos autores do ante-projecto da estrada marginal Lisboa-Cascais e o chefe dessa secção de construção, pediu 20 dias de licença para assistir ao Congresso de Haia, pedido que foi diferido¹⁹⁸. O primeiro congresso da AIPCR no pós-II Guerra Mundial foi realizado em Lisboa, de 24 a 29 de Setembro de 1951, e teve como presidente da comissão organizadora o presidente da JAE, general Luís da Costa Macedo e como secretariado-geral o engenheiro Raúl de Mesquita Lima¹⁹⁹. Estes engenheiros foram a Paris, juntamente com o engenheiro civil adjunto da direcção dos serviços de conservação da JAE, Abílio de Passos Ângelo Júnior, que fez parte da comissão de recepção do congresso, para a última reunião de preparação do congresso, em Julho de 1951²⁰⁰.

Este congresso teve seis questões, cujos relatores gerais foram engenheiros portugueses²⁰¹, o que, "só por si atesta[va] o alto nível da Engenharia Nacional"²⁰², e nele participaram mais de 320

¹⁹⁵ No congresso de Washington, em 1930, a representação oficial portuguesa foi feita pelos engenheiros Jorge Moreira e Afonso Zúquete. "Decreto nº 18805", *Diário do Governo* nº 204, 1ª Série, de 3/9/1930, Ministério do Comércio e Comunicações. Para participar no congresso de Haia, em 1938, foram nomeados Manuel da Silveira e Castro, Jorge Moreira e António Valença "(...) a-fim-de que tomem directo conhecimento das inovações e ensinamentos que, sobre os problemas de construção e conservação de estradas e outros que com esta se relacionam, não-de ser nesse congresso apresentados e discutidos e verifiquem ainda quais os processos mais modernos da técnica seguida na Holanda e, possivelmente noutros países...". "Processo individual de Manuel Gonçalves da Silveira Azevedo e Castro", (1948-57).

¹⁹⁶ No congresso de Munique em 1934, dos cerca de 2000 congressistas, 15 era portugueses. No de Haia, para além da representação oficial foram cerca de 20 portugueses. Avelino Joaquim Monteiro Andrade, "VII Congresso Internacional da Estrada", *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, 66, no. 716 (1935), ———, "VIII Congresso internacional da Estrada".

¹⁹⁷ Paulo de Serpa Pinto Marques nasceu na freguesia de Freixo, concelho de Marco de Canavezes, em 1905. Formou-se em engenharia civil pela Universidade do Porto, concluindo os exames Maio de 1928, tendo no entanto apenas concluído o estágio regulamentar, já na JAE, em 1932. Entrou para a JAE em 1929 como engenheiro na brigada de estudos de Vilar Formoso. Executou serviços na 11ª secção de construção (sede em Braga) em 1930. Em 1931 foi chefiar a 2ª secção de construção, em Aveiro. Em 1932 foi chefiar 16ª secção de construção, em Viseu, cargo que a partir de 1935 acumulou com o de director de estradas de Viseu. De 1937 a 1945 foi chefe da repartição técnica dos serviços de construção, cargo que veio a acumular com a chefia da 19ª secção de construção (estrada marginal). Pediu licença ilimitada no final de 1945 não havendo mais dados posteriores a esta data no seu processo. "Processo individual de Paulo de Serpa Pinto Marques", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1929-45.

¹⁹⁸ Ibid.

¹⁹⁹ Os outros membros da comissão organizadora foram os seguintes: Aureliano dos Anjos Felismino, da Direcção Geral de Contabilidade Pública; João Pinto Monteiro de Mendonça, chefe do Gabinete de Congressos e Conferências Internacionais do Ministério dos Negócios Estrangeiros; Albino Tavares de Almeida, do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo; Eugénio Sanches da Gama, director geral (interino) do Fomento Colonial e inspector superior; João Barbosa Carmona, inspector superior de obras públicas; Germano Joaquim Venade, director dos serviços de melhoramentos rurais da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização; Mário de Abreu e Silva, director dos serviços centrais da DGTT, Carlos Guilherme Craveiro Lopes Couvreur, director do serviço de pontes da JAE. Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada, *Lista dos delegados e participantes*, IX Congresso Internacional da Estrada (Lisboa: A.I.P.C.E., 1951), 4.

²⁰⁰ Esta deslocação foi feita em automóvel e autorizada por despacho do ministro das Obras Públicas, José Frederico Ulrich. "Processo individual de Luís da Costa de Sousa de Macedo (Mesquitela)", (1948-57).

²⁰¹ Estas seis questões enquadravam-se dentro das duas clássicas secções deste congresso, a saber, a 1ª secção relativa a construção e conservação e a 2ª secção relativa a circulação, exploração e administração. As 1ª e 2ª questões eram relativas ao progresso verificado desde o Congresso de Haia em 1938 quanto a, respectivamente, pavimentos em estradas e pistas de aviação (com utilização de materiais especiais, como o cimento ou materiais plásticos como alcatrões, betumes, «fillers asfálticos») e a propriedades do subsolo e

congressistas portugueses, num total de 1137, de cerca de 22 países, sendo cerca de 200 congressistas delegados oficiais dos seus países²⁰³. O congresso de Lisboa foi interpretado como uma importante afirmação interna e externa da JAE²⁰⁴, servindo, igualmente, a promoção do regime: teve o alto patrocínio do Presidente da República Português, general Francisco Higino Craveiro Lopes; a comissão de honra tinha como presidentes os ministros das Obras Públicas, José Frederico Ulrich, dos Negócios Estrangeiros, Paulo Virissimo Cunha, do Ultramar, Manuel Sarmiento Rodrigues e das Comunicações, Manuel Gomes de Araújo²⁰⁵. A sessão de abertura do congresso decorreu na Assembleia Nacional, com discursos do presidente da JAE, do ministro das Obras Públicas e do presidente da AIPCR, engenheiro Daniel Boutet e do vice-presidente da comissão executiva da AIPCR, R. H. Baron de Vos Van Steenwijk²⁰⁶. As sessões do congresso decorreram, emblematicamente, no IST, sendo acompanhadas por uma exposição documental da JAE²⁰⁷, visitas

estabilização do solo (tendo em vista métodos de ensaios, aparelhos de medida, as fundações e revestimentos de estradas). A 3ª questão era relativa ao cálculo das características das estradas e na determinação do tráfego e suas condições (velocidade dos veículos, natureza do tráfego, ultrapassagens e natureza dos cruzamentos). A 4ª questão era relativa à exploração. A 5ª questão era relativa às características das vias urbanas e das vias em geral. A 6ª questão era relativa à construção e conservação de estradas em regiões pouco povoadas e de economia pouco desenvolvida.

Os relatores gerais destas questões, que foram também os autores principais dos relatórios de Portugal a cada uma das questões, foram os seguintes engenheiros: António Coelho Salles Henriques, director dos serviços de construção da JAE (1ª questão); Eduardo de Arantes e Oliveira, director do Laboratório de Engenharia Civil (2ª questão); Manuel Moreira do Amaral, professor da FEUP (3ª questão); Mário José de Abreu e Silva, director dos serviços centrais da DGSV (4ª questão); Manuel Moreira Duarte de Sá e Melo, director-geral dos serviços de urbanização (e ex-engenheiro da JAE) (5ª questão); Mário José Ferreira Mendes, chefe de repartição de obras públicas da Direcção Geral do Fomento Colonial (6ª questão).

Foram apresentados um total 78 relatórios nacionais de vários países relativos a estas questões, tendo Portugal apresentado um relatório por questão. O trabalho dos relatores gerais foi fazer uma síntese destes relatórios nacionais. Abílio de Passos Ângelo, Júnior, "Notas sobre o IX Congresso Internacional da Estrada", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951), Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 77.

²⁰² ———, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 77.

²⁰³ De destacar a representação oficial particularmente numerosa da França. Inicialmente, estavam previstos terem representação oficial no congresso os seguintes países: "África Equatorial Francesa, África Ocidental Francesa, África do Sul, Alemanha, Argélia, Argentina, Áustria, Bélgica, Brasil, Chile, Dinamarca, Espanha, EUA do Norte, França, Finlândia, Holanda, Índia, Indochina, Indonésia, Inglaterra, Irlanda, Irlanda do Norte, Islândia, Israel, Itália, Luxemburgo, Madagáscar, Marrocos Espanhol, Marrocos Francês, Nigéria, Noruega, Portugal, Suécia, Suíça e Turquia". Passos Ângelo, "Notas sobre o IX Congresso Internacional da Estrada". Contudo, haveria mais dois com representações oficiais, o Paquistão e o Peru, e outros dois que acabariam por não ter representações oficiais, a Áustria e os EUA. Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada, *Lista dos delegados e participantes*, 9-19. O grande ausente deste congresso foram os EUA, que não tiveram representação oficial, tendo apenas tido um participante, especialista em asfaltos.

²⁰⁴ Ver, por exemplo, Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 21, Junta Autónoma de Estradas, "Relatório, 1950-1965", 34-37.

²⁰⁵ Os outros membros da comissão de honra do congresso eram os seguintes: Álvaro da Salvação Barreto, presidente da Câmara Municipal de Lisboa; Manuel José da Costa, secretário nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo; João Santos Calado, director da Arma de Engenharia; Manuel Correia de Barros Júnior, director da FEUP; José Belard da Fonseca, director do IST; Salvador de Sá Nogueira, administrador geral do Porto de Lisboa; Carlos de Magalhães, director geral da Aeronáutica Civil; José António Miranda Coutinho, director geral dos Transportes Terrestres; Roberto Espregueira Mendes, director geral dos Caminhos-de-Ferro Portugueses; Ricardo Teixeira Duarte, presidente da Ordem dos Engenheiros; e Pedro Joyce Diniz, presidente do ACP. Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada, *Lista dos delegados e participantes*, 3.

²⁰⁶ ———, *Programa da sessão solene de abertura do IX Congresso Internacional de Estrada*.

²⁰⁷ O discurso desta exposição documental confirma a intenção de interpretar o congresso como um importante evento de projecção e reconhecimento internacional e nacional da JAE. Uma importante parte da exposição era precisamente dedicada aos trabalhos da JAE e suas áreas de intervenção. A exposição bibliográfica e as salas de laboratório tinham livros, revistas e materiais trazidos por entidades nacionais e estrangeiras, incluindo catálogos de materiais e publicidade de empresas construtoras de estradas. A Câmara Municipal de Lisboa

de estudo e um programa social. João Ortigão Ramos, delegado por mais de três décadas do ACP na JAE, afirmava que a obra da Junta era uma “obra eminentemente nacional e patriótica”, sendo o congresso de 1951 “a consagração da Junta e dos seus técnicos”²⁰⁸. O ACP associou-se ao Congresso, fazendo o seu presidente parte da comissão de honra, dando uma recepção no clube²⁰⁹ e publicando, em Setembro de 1951, um número especial da revista dedicado ao Congresso e à JAE, com o objectivo de “proporcionar à massa associativa do ACP uma visão sucinta, mas suficientemente completa, dos problemas ligados à existência das estradas nacionais – e do magnífico trabalho desenvolvido pela Junta Autónoma de Estradas, ao serviço da Nação”²¹⁰. Em termos internacionais foi publicado no *Boletim da AIPCR*, que tinha sido retomado em 1951, um artigo sobre as estradas de Portugal, escrito pelo engenheiro Raúl de Mesquita Lima: em que o autor apresenta o resultado de dois diplomas no qual tinha tido responsabilidade na execução, o plano rodoviário de 1945 e o *Estatuto das Estradas Nacionais* de 1949, representativos, na sua opinião, da modernidade da engenharia rodoviária portuguesa²¹¹. A forma como Mesquita Lima estruturou o artigo colocava a JAE num discurso semelhante ao do Estado Novo: as primeiras figuras representavam as estradas na península ibérica na época romana e na idade média, seguidas de fotografias de estradas inauguradas nos anos quarenta do século XX - o troço de 8 km de auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional e a estrada marginal Lisboa-Cascais – que, pela sua excepcionalidade, não representavam a realidade rodoviária portuguesa²¹² e, só depois, expunha o resto da realidade das estradas portuguesas. O logótipo do congresso, constituído por um nó rodoviário em diamante, encimado das cinco quinas portuguesas misturava tradição e modernidade.



Figura 13: Logótipo do IX Congresso Internacional da Estrada realizado em Lisboa, em 1951²¹³

também se associou à exposição da JAE ocupando uma sala onde expôs soluções futuras de vias urbanas da cidade. *Exposição Documental da Junta Autónoma de Estradas*, (Lisboa: Bertrand Irmãos, 1951).

²⁰⁸ Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 73.

²⁰⁹ Nesta recepção participaram o ministro das Obras Públicas José Frederico Ulrich, o presidente da JAE e os seus engenheiros Raúl de Mesquita Lima, José Canto Moniz, Carlos Covreur e Abílio de Passos Ângelo Júnior. Estiveram presentes os directores do ACP, incluindo os dois delegados na JAE, João Ortigão Ramos e Joaquim Roque da Fonseca (delegados, respetivamente, do ACP e do comércio), o presidente do GITA, Miguel de Almeida Melo, bem como o presidente da AIPCR e os chefes de missão do congresso. "O IX Congresso Internacional da Estrada decorreu com brilhantismo invulgar", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 10 (1951).

²¹⁰ "O automóvel e a estrada", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951): 9.

²¹¹ Ver capítulo 7.

²¹² Raúl de Mesquita Lima, "Routes du Portugal", *Bulletin de l'AIPCR*, 40, no. 127 (1951): 4-10. Sobre estas estradas ver capítulo 8.

²¹³ Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada, *Programa da sessão solene de abertura do IX Congresso Internacional de Estrada*.

O nó em diamante é uma intersecção desnivelada de estradas, com rampas de acesso, normalmente usada para o cruzamento entre estradas de diferentes hierarquias (por exemplo, entre auto-estradas e estradas ordinárias) ou quando o tráfego dessas estradas fosse muito intenso²¹⁴, sendo deste tipo de intersecções uma das mais simples (mais simples, por exemplo, do que o nó em folha de trevo)²¹⁵. Tendo em conta que o plano rodoviário de 1945 previa apenas o uso de “placas de distribuição de trânsito” nos cruzamentos de nível entre estradas de grande circulação, percebe-se que o uso deste tipo de cruzamentos era, à data, claramente excepcional²¹⁶. As cinco quinas, símbolo antigo da nação portuguesa, misturam-se com a vontade de actualização da engenharia rodoviária portuguesa, que, no entanto, nem sempre era acompanhada pelas realizações materiais. O congresso aspirava a uma universalidade e a uma harmonia entre países baseada na pretensa neutralidade técnica, objectivo materializado, simbolicamente, por uma escultura colocada no átrio da exposição documental da JAE: um globo terrestre, de onde partia, “enrolada em hélice, uma fita metálica – sugestão de uma estrada – que abraça três apoios, também metálicos, com as bandeiras de todos os países participantes”²¹⁷.

A organização das carreiras de engenharia civil na JAE reflectia uma progressão hierárquica que tinha a ver com a antiguidade (de engenheiros civis de 3ª classe, a 2ª e a 1ª classes)²¹⁸, observando-se, regra geral, uma grande longevidade nessas carreiras, apesar de até à reorganização da JAE em 1945²¹⁹ os quadros de pessoal permanentes só se aplicarem aos serviços de

²¹⁴ No relatório geral apresentado sobre as características técnicas das estradas (5ª Questão) era dito que a Comissão Económica da Europa aconselhava a adopção de cruzamentos em planos diferentes quando o produto (do tráfego) da média diária das duas estradas excedesse os 3 milhões. Manuel Duarte Moreira de Sá e Melo, 5ª Questão. *Relatório geral*, IX Congresso Internacional da Estrada (Lisboa: Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada, 1951), 20.

²¹⁵ Sobre a evolução dos nós rodoviários ver Marc Desportes, “The History of Highway Nodes”, *Flux*, 7, no. 5 (1991). O nó em trevo foi criado em 1928 nos EUA e teria a sua primeira aplicação em Portugal no nó de saída da Ponte Salazar e auto-estrada para o Fogueteiro para a via rápida da Caparica, em Almada. Esta obra, inaugurada em 1966 teria também importantes soluções de nós rodoviários na margem Norte do Tejo, nomeadamente de ligação à rede viária que servia Lisboa, Sintra, Estoril e o Norte do país. Ministério das Obras Públicas, Gabinete da Ponte sobre o Tejo, *A ponte Salazar*, (Lisboa: Gabinete da Ponte sobre o Tejo, 1966), Neves, “Infra-estruturas em Portugal no século XX”, 420.

²¹⁶ Os nós mais complexos existentes em Portugal à época eram os nós do lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional.

²¹⁷ *Exposição Documental da Junta Autónoma de Estradas*, (sem paginação).

²¹⁸ De acordo com o decreto-lei de 1935 que reorganizou os serviços do MOPC, o pessoal contratado para os quadros permanentes só poderia passar definitivamente para esses quadros ao fim de seis anos de bom e efectivo serviço e o pessoal contratado para os quadros eventuais só poderia ser contratado para o lugar da última classe ou categoria dos quadros permanentes de serviços afins se tivessem dois anos de bom e efectivo serviço. As promoções nos quadros permanentes à classe ou categoria seguinte só poderiam ser feitas mediante concurso. “Decreto-lei nº 26117”, (1935), 1794.

²¹⁹ Em 1945, com a reorganização da JAE, passou a haver um quadro permanente mais alargado e a constituição da JAE foi alterada. Deixou de ter os seguintes membros: um vice-presidente, um representante das Administrações dos Portos, um representante do Conselho Nacional de Turismo e um representante do Conselho Superior dos Caminhos-de-Ferro. Passou a ter os seguintes novos membros: um representante da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização (que substituiu o director geral dos serviços de melhoramentos rurais, entretanto extintos da JAE); um representante do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo (que substituiu o do extinto Conselho Nacional de Turismo); um representante do CSTT (que incluía o extinto Conselho Superior dos Caminhos-de-Ferro); o chefe da repartição dos serviços administrativos, no lugar de secretário, sem voto (substituindo um engenheiro da JAE). Os restantes membros continuaram a fazer parte da JAE (presidente, directores dos serviços da JAE, delegado do ACP, representante da Procuradoria Geral da República, representantes das actividades agrícolas, industriais e comerciais e, a assistir, um delegado do Tribunal de Contas). O presidente deixava de ser apenas uma “individualidade da livre escolha do Governo” para passar a ser “um engenheiro civil, da livre escolha do Governo entre engenheiros inspectores superiores de obras públicas, engenheiros de 1ª classe, ou engenheiros de reconhecida competência estranhos aos quadros”,

conservação²²⁰, sendo os serviços de construção e de melhoramentos rurais (que estiveram a cargo da JAE entre 1932 e 1944) providos por quadros eventuais²²¹. O quadro estabelecido pela reorganização da JAE de 1945 previa a existência de 102 engenheiros civis²²². A JAE tinha uma presença territorial através dos seus serviços externos. Não apenas os serviços de conservação tinham presença distribuída no território continental, através das direcções distritais de estradas²²³, como também os serviços de construção tinham nessas direcções distritais secções de construção, podendo, excepcionalmente, os directores de estradas acumular a chefia das secções²²⁴. A direcção dos serviços de construção poderia, ainda, criar secções de construção adicionais, para além das 18 distritais, que seriam “distribuídas conforme a extensão e incremento dos trabalhos a seu cargo”²²⁵. Foi neste âmbito que foram criadas a 19ª e a 20ª secções de construção, que tinham a cargo duas estradas emblemáticas ligadas às Comemorações dos Centenários de 1940, respectivamente a estrada marginal Lisboa-Cascais e a auto-estrada Lisboa-Cascais (troço Lisboa-Estádio Nacional).

Nas primeiras décadas de existência da JAE, foram os seus engenheiros que projectaram e fiscalizaram as obras de construção e reparação de estradas e de pontes, obras estas muitas vezes executadas por empreitadas contractualizadas com privados. Os projectos eram elaborados ou centralmente, na direcção dos serviços de construção, ou nas secções de construção das direcções distritais de estradas. Em 1944, foi criado o serviço de estudos na direcção dos serviços de construção, composto por três brigadas chefiadas por engenheiros, cujas sedes se encontravam no Porto, em Lisboa e em Coimbra, actuando nas regiões do Norte, Sul e Centro de Portugal continental²²⁶. O trabalho das brigadas de estudos focava-se, sobretudo, nos estudos de novas estradas previstas no plano rodoviário de 1945, aliviando o trabalho das secções de construção das direcções distritais, ocupadas com projectos de estudos de variantes ou de rectificações de

qualificação antes requerida para o cargo de vice-presidente, que foi extinto e assim passava as suas funções para o cargo de presidente. "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2020, 2021, "Decreto-lei nº 35434", *Diário do Governo* nº 291, 1ª Série, de 31/12/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1354.

²²⁰ Esta terá sido uma herança do decreto que criou a JAE e a Direcção Geral de Estradas em 1927, tendo sido encarado o primeiro órgão, que tinha a cargo a construção e a grande reparação de estradas como transitório, e o segundo, que tinha a cargo a conservação corrente das estradas como permanente. Entretanto a Direcção Geral de Estradas foi extinta em 1929 e absorvida pela JAE e em 1933, o decreto que consolidou a JAE, apresentava apenas no quadro os trabalhadores dos serviços de conservação, sendo o seu pessoal técnico constituído por 42 engenheiros, 47 agentes técnicos e 14 desenhadores. "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2027.

²²¹ *Ibid.*, 2023, "Decreto-lei nº 26117", (1935), 1794.

²²² Em termos de pessoal técnico, o quadro permanente de pessoal da JAE passou a prever 102 engenheiros civis (dos quais 17, 34 e 51 de, respectivamente, 1ª, 2ª e 3ª classes), 1 engenheiro mecânico de 2ª classe, 1 arquitecto de 2ª classe, 1 agrónomo ou silvicultor de 2ª classe, 73 agentes técnicos de engenharia civil, 2 agentes técnicos de engenharia mecânica, 1 regente agrícola ou florestal de 3ª classe e 72 topógrafos e desenhadores. "Decreto-lei nº 35434", (1945), 1358.

²²³ Entre 1927 e 1933 havia cinco direcções regionais de estradas que cobriam mais do que um distrito, havendo em cada distrito divisões distritais de estradas. Só a partir da reorganização da JAE de 1933 passou a haver as 18 direcções de estradas, uma em cada distrito. "Decreto nº 13969", (1927), 1393, "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2022.

²²⁴ "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2022. Na reorganização da JAE de 1945 já não há referência às secções de construção, continuando, no entanto, a funcionar os serviços de construção (como a realização de projectos de construção, reconstruções e grande reparação de estradas e a fiscalização e direcção de obras), dirigidos pelo director de estradas, que reportaria à direcção dos serviços de construção. O *Estatuto das Estradas Nacionais* de 1949 manteve sensivelmente as mesmas disposições da reorganização de 1945. "Decreto-lei nº 35434", (1945), 1355, "Lei nº 2037", (1949), 589, 595.

²²⁵ "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2022.

²²⁶ Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 51.

traçados²²⁷. Tendo por objectivo a “normalização de preceitos técnicos já consagrados por longa experiência”²²⁸, passaram a funcionar na JAE, desde 1931, comissões para revisão e verificação de projectos²²⁹, responsáveis pela emissão de pareceres a aprovar pelo presidente da JAE ou pelo ministro da pasta. Se o orçamento dos projectos fosse superior a 200.000\$00²³⁰, o parecer deveria ser emitido pelo CSOP (após análise do parecer da comissão de revisão interna da JAE) e aprovado pelo ministro²³¹. A emissão de pareceres pela comissão de revisão interna da JAE e do CSOP foi uma prática corrente²³².

Em 1948, foi publicado um importante diploma que não apenas reorganizou os seus serviços externos, como foi essencial para a conservação e presença da administração rodoviária nas estradas, o *Regulamento das Estradas Nacionais*²³³. A elaboração do projecto do novo regulamento das estradas nacionais foi feita em 1946 e 1947, tendo um dos engenheiros que nele trabalhou, o engenheiro Fernando Barbosa Perdigão, então adjunto do director de estradas do Porto, realizado em Abril de 1947 uma missão de estudo às estradas em Espanha²³⁴. O projecto foi elaborado em colaboração com o director dos serviços de conservação, engenheiro Raúl de Mesquita Lima, que já tinha participado na elaboração do plano rodoviário de 1945, tendo sido enviado para consulta e comentário às direcções distritais de estradas²³⁵. O resultado foi o *Regulamento das Estradas Nacionais*, que substituiu o *Regulamento de Conservação, Arborização, Polícia e Cadastro das Estradas*, de 1900²³⁶, e legislação avulsa, tendo ainda introduzido novas disposições relativamente a sinalização, balizagem e arborização das estradas²³⁷. O *Regulamento das Estradas Nacionais* seria novamente publicado em 1949, com ligeiras alterações, como o *Estatuto das Estradas Nacionais*²³⁸,

²²⁷ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 28.

²²⁸ "Decreto nº 19881", *Diário do Governo* nº 135, 1ª Série, de 12/6/1931, Ministério do Comércio e Comunicações, 1141.

²²⁹ "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2022.

²³⁰ Em 1947, este valor subiria para o dobro, 400.000\$00, mas os projectos orçados entre 100.000\$00 e 300.000\$00 também poderiam, por decisão do Ministro, requerer parecer do CSOP. "Decreto-lei nº 36353", *Diário do Governo* nº 137, 1ª Série, de 17/6/1947, Ministério das Obras Públicas.

²³¹ "Decreto nº 19881", (1931), 1141.

²³² Isso verifica-se, na consulta dos arquivos, em vários projectos de estradas. Ver "Pareceres da Comissão de Revisão e do Conselho Superior de Obras Públicas", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Colecção de pareceres da Comissão de Revisão a que se refere o Decreto-lei nº19881 de 22 de Maio de 1931 e do Conselho Superior de Obras Públicas [DSCO./21./11997/ a DSCO./21./12002/]*, 1931-57.

²³³ "Decreto-lei nº 36816", *Diário do Governo* nº 76, 1ª Série, de 2/4/1948, Ministério das Obras Públicas.

²³⁴ Nesta missão de estudo participou também no Congresso Luso-Espanhol para o Progresso das Ciências, realizado em S. Sebastian. "Processo individual de Fernando Barbosa Perdigão", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos [DSCO./18./10787 e DSCO./18./10788], 1934-72. Esta revisão do regulamento de 1900 tinha sido precedida pelo trabalho de uma comissão nomeada em 1942. Desta comissão de 1942 fizeram parte os engenheiros Fernando Augusto de Sá e Sousa, José da Rocha Ferreira, João Rangel de Lima e Eduardo de Azevedo Monteiro.

²³⁵ Raúl de Mesquita Lima, "Principais diplomas que regem a JAE", in *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, ed. Ministério das Obras Públicas, Junta Autónoma de Estradas (Lisboa: Junta Autónoma de Estradas, 1952), 37, 38.

²³⁶ "Decreto de 19 de Setembro, aprovando o regulamento da conservação, arborização, policia e cadastro das estradas, *Diário do Governo* nº 219, de 28/9/1900, Ministério das Obras Públicas, Comercio e Industria", in *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa, Anno de 1900* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1901).

²³⁷ Sobre os artigos trazidos ou actualizados do regulamento de 1900 e de outros diplomas posteriores para o *Estatuto das Estradas Nacionais* ver "Parecer da Câmara Corporativa acerca do regulamento das estradas nacionais", *Diário das Sessões* nº 189 (Suplemento), de 21/4/1949.

²³⁸ "Lei nº 2037", (1949).

após passagem pela Assembleia Nacional e pela Câmara Corporativa, de cujo parecer foi relator o engenheiro António Passos de Oliveira Valença²³⁹, que tinha sido director dos serviços de conservação da JAE. Os engenheiros da JAE eram os principais executores dos diplomas fundamentais que configuravam uma política rodoviária.

A partir do final dos anos quarenta, a JAE começa a projectar, nos seus relatórios e em publicações comemorativas, uma auto-imagem ligada à criação de um “espírito de corpo”²⁴⁰ dos seus funcionários e à importância da experiência acumulada, tornando-se frequentes as referências à JAE como uma escola de engenheiros rodoviários²⁴¹.

A criação deste “espírito de corpo” também passou pela circulação de publicações e por reuniões anuais de engenheiros da JAE. Os engenheiros da JAE acompanharam, desde o início, as Publicações Técnicas do MOP, normalmente apresentando primeiro esses trabalhos em reuniões da Junta. Duas das primeiras Publicações Técnicas do MOP foram comunicações apresentadas no ciclo de conferências que decorreu durante a Exposição de Obras Públicas de 1948²⁴², pelos reconhecidos engenheiros da JAE, José Estêvão Abranches Couceiro do Canto Moniz²⁴³ e Fernando Barbosa Perdigão²⁴⁴. A comunicação de Canto Moniz teve lugar no mesmo dia em que os engenheiros da JAE

²³⁹ António Passos de Oliveira Valença nasceu em Viana do Castelo em 1890. Formou-se em engenharia civil e de minas. Exerceu funções na JAE como director de estradas do distrito de Braga e director dos serviços de conservação, tendo sido depois nomeado para inspector superior do CSOP. Também presidiu o CSTT. Foi procurador à Câmara Corporativa na secção de obras públicas e comunicações de 1945 a 1957. Paula Borges Santos, "António Passos de Oliveira Valença", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005).

²⁴⁰ Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 21-23.

²⁴¹ Esta referência aparece, por exemplo, numa publicação comemorativa dos 60 anos da JAE, já após o fim do regime do Estado Novo, na parte relativa aos anos quarenta: “A posse de uma doutrina definidora das opções mais adequadas, ao nível do poder decisório, revelou-se fundamental como factor congregante de coerências. A par dela, e através de um longo trabalho de gabinete, em projectos de técnica então actualizada e de uma vivida experiência em obra, a JAE «fez escola» no domínio das técnicas rodoviárias. Aqui vieram adquirir formação específica numerosos estagiários de engenharia interessados neste campo”. Junta Autónoma de Estradas, *JAE 60 anos: 1927-1987*, (Lisboa: Junta Autónoma de Estradas, 1987), 72.

²⁴² Comunicações apresentadas em 20 e 22 de Julho de 1948. A de 20/7/1948 foi a seguinte: "Estado actual da técnica da construção de pavimentos", pelo engenheiro José Canto Moniz, então director de estradas do distrito da Guarda. A de 22/7/1948: "Impressões sobre o problema rodoviário da Grã-Bretanha e algumas considerações sobre estradas portuguesas", pelo engenheiro Fernando Barbosa Perdigão, então director interino de estradas do distrito de Lisboa. *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*, 191, 206.

²⁴³ José Canto Moniz nasceu em 1912 no Porto. Formou-se em engenharia civil na FEUP. Na JAE exerceu vários cargos, entre eles engenheiro adjunto da 19ª secção de construção (da estrada marginal Lisboa-Cascais), director de estradas dos distritos da Guarda e de Santarém, engenheiro-chefe da repartição técnica de conservação e director dos serviços de conservação (tendo substituído nesse lugar Raúl de Mesquita Lima). Em 1961 foi nomeado inspector superior do CSOP. Foi também director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, dependente do presidente da JAE, criado com carácter eventual no MOP para a construção da ponte sobre o Tejo em Lisboa, que foi chamada de Ponte Salazar e inaugurada em 1966. Viria ainda a ser ministro das Comunicações por um curto período (1968/69). Entre outras funções que ocupou é de destacar o ter sido representante do MOP no Comité dos Transportes Interiores da UNECE (onde se estudou, por exemplo, a uniformização dos critérios relativos às estatísticas de trânsito, relacionados com as grandes estradas de tráfego internacional). Foi ainda procurador à Câmara Corporativa na X e na XI legislaturas (1969/73 e 1973/74). Nuno Estêvão Ferreira, "José Estêvão Abranches Couceiro do Canto Moniz", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005).

²⁴⁴ Fernando Barbosa Perdigão nasceu em 1911 no Porto. Formou-se em engenharia civil na FEUP. Na JAE exerceu vários cargos, entre eles de engenheiro da direcção dos serviços de conservação, adjunto dos directores de estradas de Setúbal e do Porto, adjunto do director dos serviços de conservação, director de estradas do distrito de Bragança, director interino de estradas de Lisboa e director de estradas de Viana do Castelo e, finalmente, director dos serviços de construção. Em 1972 foi nomeado inspector superior do CSOP.

visitaram a exposição no IST, sendo este encontro a primeira vez em que os engenheiros de todos os serviços da JAE e os seus funcionários superiores administrativos se reuniram, tendo sido discutidos diversos assuntos, como por exemplo, o recentemente aprovado *Regulamento das Estradas Nacionais*²⁴⁵.



Figura 14: Primeira reunião de engenheiros e funcionários superiores da JAE, em Lisboa, em 1948²⁴⁶

A partir de então, passou a haver encontros regulares de engenheiros da JAE, normalmente anuais, com visitas de estudo a obras ou a serviços relacionados com estradas, onde eram apresentados trabalhos que, depois, seriam publicados nas Publicações Técnicas do MOP²⁴⁷. Vários destes textos debruçavam-se sobre visitas de estudo ou missões a países estrangeiros, sobretudo nos anos cinquenta.

Os engenheiros civis da JAE foram fundamentais para a materialização da obra do Estado Novo e do seu discurso, tendo, simultaneamente, acompanhado o desenvolvimento do sistema socio-técnico rodoviário e das especializações da engenharia rodoviária.

6.3 A imagem da estrada na era da velocidade

A imagem da estrada na era da motorização está, inequivocamente, ligada ao aumento da velocidade que os novos veículos trouxeram à viação rodoviária²⁴⁸ e à necessária regulação da circulação, traduzida pela colocação de sinais e pela alteração das características técnicas das

Foi também vogal do conselho directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres (do Ministério das Comunicações), da Comissão Nacional Portuguesa dos Congressos da Estrada, da Comissão Permanente Portuguesa de Organização das Jornadas Luso-Brasileiras de Engenharia Civil e membro da Comissão do vocabulário Luso-Brasileiro de Estradas e Aeródromos e da comissão para o concurso para a construção, conservação e exploração de auto-estradas em regime de concessão. Participou em vários congressos nacionais e internacionais de estradas, transportes, turismo, em missões de estudo e formações em engenharia da circulação (engenharia de tráfego) no estrangeiro. "Processo individual de Fernando Barbosa Perdigo", (1934-72).

²⁴⁵ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 129.

²⁴⁶ Ibid., 129 (Cedência da Estradas de Portugal, S.A.).

²⁴⁷ "Documentação normativa e informativa sobre a realização de congressos e reuniões", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Congressos e reuniões [DSCO./18./10590/ e DSCO./18./10591/]*, 1952-1966.

²⁴⁸ Nos anos vinte e trinta a média das velocidades andava em torno dos 50 km/h e dos 60 km/h nos percursos fora das localidades (em estradas ordinárias), apesar de haver veículos automóveis que já atingiam mais de 140 km/h. Estes valores foram calculados para o caso francês. Ver Christophe Stuedy, *L'Invention de la vitesse: France, XVIIIe-XXe siècle*, (Paris: Gallimard, 1995), 326-330.

estradas, o que levou a mudanças importantes nas paisagens urbanas e rurais, conforme David Nye apresenta para o caso dos EUA:

À medida que os veículos se moviam mais rapidamente, os sinais tornaram-se maiores para pudessem continuar a ser lidos. À medida que os carros puxados a cavalos foram substituídos por *trams* e depois por automóveis, os sinais tornaram-se enormes e as suas mensagens tornaram-se ainda mais agressivas. O automóvel promoveu a fusão dos edifícios e dos sinais nas periferias das cidades, onde legislação mais frouxa deu rédea livre à fantasia e à invenção [e, nomeadamente, à “representação do gigantismo”]²⁴⁹.

As mudanças na paisagem são acompanhadas com mudanças ao nível da percepção do tempo e do espaço. Com os caminhos-de-ferro tinha havido já uma alteração considerável, que esteve na base da curiosidade que motivou algumas das primeiras viagens de comboio²⁵⁰. Mais rápido do que o galopar de um cavalo ou do que a navegação dos barcos à vela (o transporte até então mais rápido nas distâncias longas)²⁵¹, o comboio permitia uma nova forma de sentir o espaço e o tempo²⁵². As duas grandes novidades nessa mudança de percepção eram a experiência da “visão panorâmica”²⁵³ (que não descodifica o que está próximo, mas apenas a paisagem ao longe) – era preciso aprender a focar num “panorama distante”²⁵⁴ – e da velocidade. O aprender a usar, a experiência da velocidade e o aprender a descodificar este novo objecto tecnológico, criando novas categorias familiares de percepção²⁵⁵ fizeram parte do processo de apropriação pelo público deste objecto. Esta forma de “sublime [tecnológico] dinâmico”, ligado às novas percepções de espaço e de tempo por veículos mecânicos viria a repetir-se com o automóvel²⁵⁶. O automóvel traz, contudo, outras possibilidades, devido à sua independência dos tempos e espaços fixos do comboio: os excursionistas podiam parar onde e quando quisessem e fixar imagens como quadros. Também o enquadramento frontal, já existente noutros veículos, ganhou um novo dinamismo devido à velocidade que os automóveis atingiam²⁵⁷. A introdução dos automóveis nas cidades europeias, nas primeiras décadas do século XX, acompanhou os primeiros passos das técnicas ligadas ao cinema – o estabelecimento de planos, a técnica da montagem e a técnica de “travelling” (filme feito a partir de um suporte em movimento) –, que ajudaram a retranscrever a circulação automóvel²⁵⁸. A paisagem da cidade vista do pára-brisas do carro passa a organizar-se de acordo com trajectórias, encadeamentos e “travellings”, apresentando-se como uma “sucessão de planos”²⁵⁹. Alargando este paralelo entre automobilidade e cinema, encontramos um guia sobre as estradas de Portugal de Raul

²⁴⁹ Möser, "The Dark Side of Early "Automobilism", 1900 – 1930: Violence, War and the Motor Car": 189.

²⁵⁰ Nye, *American Technological Sublime*, 51.

²⁵¹ *Ibid.*, 52, 53.

²⁵² Ver Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Space and Time in the 20th Century*, (Berkeley: The University of California Press, 1986 [1977]), Stephen Kern, *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, (Cambridge: Harvard University Press, 1983).

²⁵³ Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Space and Time in the 20th Century*.

²⁵⁴ Nye, *American Technological Sublime*, 53.

²⁵⁵ *Ibid.*, 55. Era necessária uma apropriação colectiva destas novas máquinas em movimento. É conhecida, por exemplo, a estranheza que os comboios provocavam, quando a sua imagem era projectada numa tela de cinema, provocando uma reacção de medo nas pessoas que se desviavam.

²⁵⁶ *Ibid.*, 72. Ver também Gabrielle Ruth Barnett, "Drive-By Viewing: Visual Consciousness and Forest Preservation in the Automobile Age", *Technology and Culture*, 45, no. 1 (2004): 39, Matthew W. Roth, "Mulholland Highway and the Engineering Culture of Los Angeles in the 1920s", *Technology and Culture*, 40, no. 3 (1999): 547.

²⁵⁷ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 245.

²⁵⁸ *Ibid.*, 261-263.

²⁵⁹ *Ibid.*, 269-271.

Proença, autor do célebre *Guia de Portugal*, publicado na primeira metade dos anos vinte, que se apresenta assim:

Quereis um FILME DE PORTUGAL pelas estradas mais maravilhosas do país – com notícias dos seus monumentos, das suas florestas, das suas costas de praias e rochedos cenográficos, em que se elevam alguns dos mais alterosos cabos do mundo? Aqui o tendes, nesta colecção de pequenas monografias, que vos fará conhecer muitos recantos ignorados de Portugal, alguns dos quais são mesmo o que ele possui de mais característico, de mais impressionante e de mais belo.

Lendo estes verdadeiros GUIAS DE ESTRADA, podeis tirar do vosso automóvel o mais admirável partido, o maior rendimento de beleza. Texto descritivo, itinerários, fotografias, tudo foi concebido tendo em vista os interesses, as preocupações, as necessidades do AUTOMOBILISTA²⁶⁰.

Este guia, publicado com o “alto patrocínio” do ACP, propõe uma “sucessão de planos” nas fotografias enquadradas e emolduradas em pretensos fotogramas. Tal como nas fotografias publicadas nos artigos de turismo de descoberta do país na revista do ACP a partir dos anos trinta, a imagem da estrada está raramente patente nestes guias para automobilistas, uma vez que o ponto de vista (bem como, por vezes, a descrição) continua a aplicar-se a uma mobilidade mais lenta, ao assinalar, por exemplo, o exterior e o interior de monumentos. Da estrada, encontram-se os enquadramentos fixos. No entanto, este tipo de publicações vão ajudar a criar uma nova imagem da estrada, inicialmente ligada às funções de lazer, particularmente ao turismo: a introdução de imagem a partir dos automóveis é negociada com a apresentação dos monumentos e do que são consideradas as belezas naturais do país.

David Nye associa o turismo feito por nacionais a práticas de construção de uma identidade nacional: “À medida que os Americanos [dos EUA] se tornaram turistas no seu próprio país, o interesse em paisagens sublimes tornou-se um acto de auto-definição e não uma diversão inútil”²⁶¹. De uma forma semelhante, na Europa, juntamente com a promoção de políticas de protecção e conservação de monumentos e outro património, sobretudo os considerados de interesse histórico, os europeus também apreciaram as paisagens rurais e naturais, conforme Catherine Bertho Lavenir afirma: “[v]isitar o campo, apreciar a paisagem, era um dever patriótico, assim como um prazer”²⁶².

A construção de uma imagem da estrada foi mediada, durante o Estado Novo, pela acção da JAE, que ajudou a criar uma imagem de ordem e de hierarquia através da sinalização e da demarcação, que transcrevia a divisão político-administrativa do território. A JAE deu também particular importância às estradas de turismo e à possibilidade de construir pontos de vista para os turistas, quer pelo traçado dessas estradas, quer pela construção de equipamentos marginais às estradas, como miradouros ou parques de estacionamento em lugares escolhidos.

Antes da JAE, a sinalização das estradas foi feita por outros actores com interesses na estrada e no sector automóvel, aproximando-se das medidas de regulação da circulação que eram definidas. Esta sinalização foi sendo negociada com a polícia de trânsito, que, entretanto, se foi estabelecendo, sendo, por vezes, uma materialização e uma substituição desse controlo. Também na

²⁶⁰ Raul Proença, *As estradas de Portugal*, (Porto: Lello & Irmão), sem página (letras capitais no original). Este guia para automobilistas foi publicado em nove volumes regionais: “Arredores de Lisboa”, “Estradas do Minho”, “Estradas Lisboa ao Porto”, “Beira Meridional”, “Beira Setentrional”, “Alto Alentejo”, “Estradas do Ribatejo”, “Estradas do Baixo Alentejo e Algarve” e “Estradas do Douro e Trás-os-Montes”.

²⁶¹ Nye, *American Technological Sublime*, 24.

²⁶² Bertho Lavenir, “How the Motor Car Conquered the Road”, 129. Também os Estados-nação europeus, na era liberal, estavam a afirmar a legitimidade das suas origens e também recorreram à paisagem. Catherine Bertho Lavenir leva o seu argumento um pouco mais longe, dando-nos conta que a preservação da paisagem era também um interesse dos clubes automóveis e de turismo europeus por causa das viagens de automóvel.

sinalização, a engenharia de tráfego criou *standards* e uniformizou, através da acção dos engenheiros de tráfego²⁶³ e das organizações nacionais e internacionais, como a Sociedade das Nações no período entre as duas guerras mundiais²⁶⁴.

Os guias e mapas de estradas, juntamente com a sinalização, procuraram estabelecer uma linguagem para a leitura das estradas, da sua paisagem e dos seus pontos de interesse, numa construção que nem sempre foi unívoca e que aconteceu num enquadramento técnico, legal e político.

6.3.1 A sinalização criada para regular o tráfego motorizado

A sinalização específica para os veículos motorizados, que sucedeu a outro tipo de sinalização que já existia nas estradas e ruas, evoluiu, em Portugal, de forma semelhante a outros países²⁶⁵. Inicialmente, a sinalização e a marcação de estradas estava entregue a entidades não oficiais, como o ACP²⁶⁶ ou empresas vendedoras de gasolina, como a *Vacuum Oil Company*. Com a aprovação do regulamento de circulação automóvel, em Maio de 1911²⁶⁷, o ACP ficou responsável por usar os saldos das comissões técnicas de automobilismo para a marcação de estradas, de acordo com a convenção internacional de 1909, o que significava que só os quatro sinais de perigo definidos no Anexo D da convenção podiam ser usados.



Figura 15: Anexo D da Convenção internacional relativa à circulação de automóveis de 1909²⁶⁸

²⁶³ Clay McShane, "The Origins and Globalization of Traffic Control Signals", *Journal of Urban History*, 25, no. 3 (1999): 394, 395.

²⁶⁴ Frank Schipper, "Unravelling hieroglyphs: Urban traffic signs and the League of Nations", *Métropoles*, 6 (2009), Hans Buijter e Peter-Eloy Staal, "City lights: Regulated streets and the evolution of traffic lights in the Netherlands, 1920-1940", *The Journal of Transport History*, 27, no. 2 (2006).

²⁶⁵ Ver, por exemplo, João Vasco Matos Neves, "1909 – 2009: 100 anos de sinalização rodoviária", *Convergências - Revista de Investigação e Ensino das Artes*, no. 3 (2007).

²⁶⁶ No final da primeira década do século XX o ACP propôs ao ministro das Obras Públicas a colocação de placas com distâncias quilométricas nas estradas, tendo o ministro concordado e proposto que o seu modelo fosse escolhido pelo clube e pela União Velocipédica Portuguesa. Também deveriam ser colocados sinais de perigos e obstáculos. Rodrigues, "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", 147, 148.

²⁶⁷ "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911).

²⁶⁸ "Carta de confirmação e ratificação da convenção internacional de 11 de Outubro de 1909 sobre circulação de automóveis", (1912), 1022.

Estes quatro sinais vinham sendo propostos desde 1900 pelos *touring-clubs* europeus²⁶⁹. A convenção recomendava, ainda, que deveriam ser colocados mais dois tipos de sinais que avisassem a aproximação de uma estação aduaneira e/ou de portagem ou barreira. Os sinais deveriam ser colocados, se possível, a 250 m das passagens referidas e perpendicularmente à estrada. Na sequência desta determinação, um director do ACP, José Lino Júnior, foi nomeado pelo ministro do Fomento, Brito Camacho, para estudar no estrangeiro a marcação das estradas de turismo²⁷⁰. Mais tarde, a direcção do ACP chegou a pedir ao ministro do Comércio que o saldo das comissões técnicas de automobilismo pudesse ser usado noutro tipo de marcações, para além dos sinais definidos na convenção internacional de 1909, nomeadamente a indicação de orientações nos diversos cruzamentos, pedindo o acrescento ao regulamento de 1911 da seguinte frase “e, conjuntamente, das marcações que o mesmo Club entender serem mais úteis aos automobilistas”²⁷¹. Três anos depois deste pedido, em 1921, o artigo era alterado, passando os saldos das comissões técnicas do ACP a poder ser usados para a “adopção de quaisquer indicações no cruzamento das estradas e dentro dos povoados, conducentes a tornar mais fácil a circulação de automóveis”²⁷². No entanto, houve também a colocação de outros sinais. Durante a I República, o ACP participou, a partir de 1912, e com a colaboração das Câmaras Municipais, na colocação de placas com indicação das localidades²⁷³.

A *Convenção Internacional relativa à Circulação de Automóveis*, assinada em Paris em 1926 e que substituiu a de 1909, propôs novos sinais de perigo com forma triangular (triângulo equilátero com 0,70cm de lado)²⁷⁴, forma essa já usada para a sinalização de perigos pelos países escandinavos e por estes proposta²⁷⁵. Estes sinais foram adoptados pelo primeiro código da estrada português de 1928 (Figura 16).

²⁶⁹ Schipper, "Unravelling hieroglyphs: Urban traffic signs and the League of Nations": 72, 73.

²⁷⁰ "Portaria de 20 de julho, encarregando o director do Automovel Club de Portugal de ir ao estrangeiro estudar a marcação das estradas para o turismo", *Diário do Governo* nº 168, 1ª Série, de 21/7/1911, Ministério do Fomento.

²⁷¹ "Acta nº 187, 4/4/1918". Ver artigo 17º do "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", (1911).

²⁷² "Lei nº 1109", *Diário do Governo* nº 18, 1ª Série, de 26/1/1921, Ministério do Comércio e Comunicações.

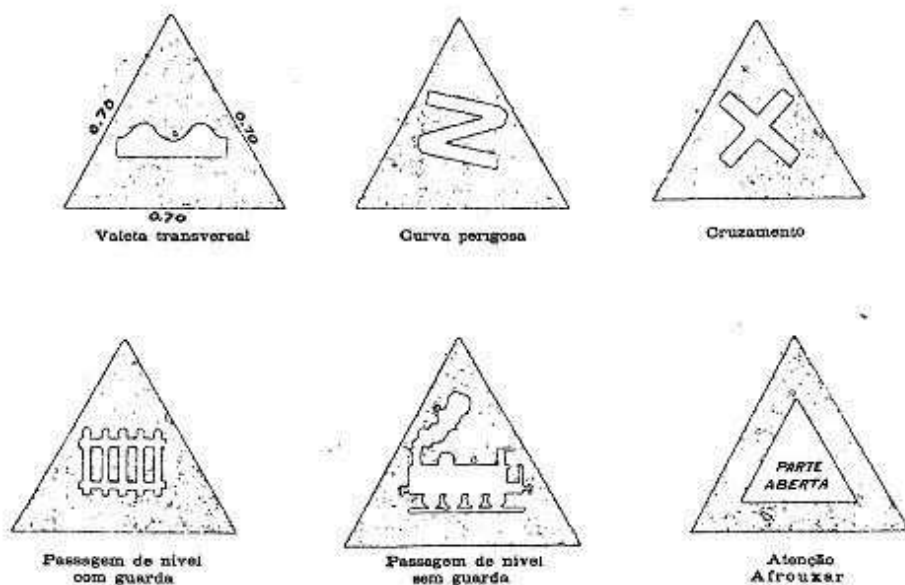
²⁷³ As placas deveriam ser colocadas na primeira casa da localidade no lado esquerdo da estrada, porque nessa altura a condução era feita pela esquerda. Silva, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*, 43-45.

²⁷⁴ Ver Anexo F da "Carta de Confirmação e Ratificação acerca da Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis, assinada em Paris entre Portugal e outras nações aos 24 de Abril de 1926", (1930).

²⁷⁵ Schipper, "Unravelling hieroglyphs: Urban traffic signs and the League of Nations": 78-80.

CÓDIGO DA ESTRADA

ANEXO A



Todos estes sinais serão brancos sobre fundo preto, excepto o último, que será de cor vermelha.

Figura 16: Anexo A do primeiro código da estrada português (1928)²⁷⁶

Até ao início dos anos trinta, a marcação das estradas continuou a ser feita por entidades não oficiais, juntamente com entidades oficiais, como o CSV. Por exemplo, os sinais triangulares aprovados pela convenção de Paris de 1926 foram colocados pelas companhias de gasolina *Vacuum Oil Company* e *Shell Company*, ficando o CSV encarregado de os colocar nos grandes itinerários²⁷⁷. Nos casos das gasolinhas, os sinais chegavam a confundir-se com a publicidade à gasolina por elas comercializada, que no caso da companhia *Vacuum* se chamava “Auto-gazo” (Figura 17).

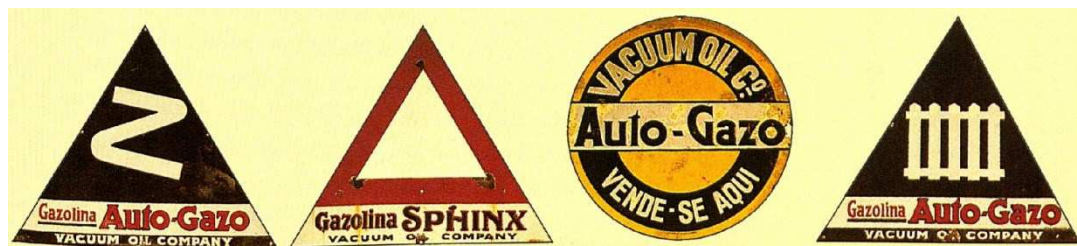


Figura 17: Sinais de perigo nas estradas e de publicidade a gasolina confundiam-se na acção da *Vacuum Oil Company*²⁷⁸

As placas eram esmaltadas e de reduzidas dimensões o que tornava difícil a necessária leitura a partir de um automóvel em andamento²⁷⁹. Em 1930, o CSV reconhecia o “valioso auxílio” da sinalização feita gratuitamente pelas companhias *Vacuum* e *Shell*, embora observando que era

²⁷⁶ "Decreto nº 15536", (1928), 1295.

²⁷⁷ "O Conselho Superior de Viação", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1930).

²⁷⁸ Vieira, *Portugal século XX: crónica em imagens (1920-1930)*, 179.

²⁷⁹ Madeira, "A segurança: problema fundamental da circulação", 10, 11.

“imperfeita” e que o Conselho ia começar a debruçar-se sobre esse assunto²⁸⁰. Ainda assim, estas duas empresas fornecedoras de gasolina, o ACP e o CSV colocariam, entre 1929 e 1931 mais de quatro mil sinais²⁸¹.

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, em 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.

Os sinais também foram discutidos após a conferência de Paris, dando origem à *Convenção sobre a unificação da sinalização nas estradas*, assinada na conferência de Genebra, a 30 de Março de 1931. Nesta convenção, a que Portugal aderiria em 1932²⁸⁷, foram aprovadas as seguintes formas e cores para os sinais: forma triangular para situações perigosas; formas circulares para sinais obrigatórios (nomeadamente de proibição); formas rectangulares para indicações; a cor vermelha seria predominante em sinais indicando proibição²⁸⁸. Estas medidas não conseguiram uniformizar totalmente os sinais na Europa, mas levaram a uma grande redução da sua variedade, o que era considerada uma forma de reduzir distrações e, por isso, um contributo para a segurança rodoviária²⁸⁹. Isto mesmo se nota no regulamento do código da estrada de 1930, publicado em 1931, que, apesar de reflectir a convenção de Genebra desse ano, apresentava muito menos sinais do que esta, sendo alguns diferentes. Relativamente aos sinais de perigo, o regulamento do código da estrada portuguesa de 1931 só incluiu os sinais de perigo já definidos na Convenção de Paris de 1926, e não os dois acrescentados pela convenção de Genebra: um sinal de perigo destinado a

²⁸⁰ "Conselho Superior de Viação. Relatório de 1929-1930, apresentado pela Comissão Executiva a S. Exa. o Sr. Ministro do Comércio", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 19 (1930): 5.

²⁸¹ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 37.

²⁸² Schipper, "Unravelling hieroglyphs: Urban traffic signs and the League of Nations": 72, 73.

²⁸³ Merki, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914": 331, Ribeill, "Du pneumatique à la logistique routière. André Michelin, promoteur de la «révolution automobile»": 197.

²⁸⁴ ———, "Du pneumatique à la logistique routière. André Michelin, promoteur de la «révolution automobile»": 201, 202.

²⁸⁵ Harp, *Marketing Michelin: Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*, 230, 231.

²⁸⁶ *Ibid.*, 79, 82, Ribeill, "Du pneumatique à la logistique routière. André Michelin, promoteur de la «révolution automobile»": 197.

²⁸⁷ "Convenção Internacional sobre a unificação de sinalização das estradas, concluída em Genebra a 30 de Março de 1931", (1932).

²⁸⁸ Ver Anexo da Convenção.

²⁸⁹ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 143, 149, 150.

designar outros perigos não descritos pelos seis sinais já existentes e um sinal sobre a cedência de prioridade de passagem, com um triângulo com o vértice para baixo. O ACP, no entanto, publicou na sua revista, em Março de 1931 (no mesmo mês da publicação do regulamento do código da estrada), o sinal do triângulo invertido que significava a perda de prioridade, que resolvia esta questão nos cruzamentos de estradas de diferentes importâncias (nos quais não se aplicaria o critério da cedência de prioridade a quem vinha da direita)²⁹⁰. Esta publicação veio na sequência da sua participação, em Outubro de 1930, na aprovação da proposta sobre sinalização que o AIACR tinha apresentado à Sociedade das Nações, o *Código Internacional de Sinais*²⁹¹. O código baseou-se em dois princípios fundamentais: a possibilidade da sua aplicação em todos os países, pela redução ao mínimo dos sinais fundamentais, e a sua fácil compreensão, que se traduziu na exclusão de explicações escritas nas línguas dos vários países e na adopção de formas geométricas e de cores com significados codificados²⁹². No entanto, no regulamento português no código da estrada, os sinais ainda mantiveram as explicações escritas em português.

Relativamente aos sinais obrigatórios, o regulamento português de 1931 só previu seis, metade dos propostos pela convenção de Genebra, apresentando-os modificados: a forma circular recomendada foi usada em cinco deles, mas não num relativo à indicação de velocidade máxima; a cor vermelha foi usada nos sinais de proibição; todos os sinais foram alterados, excepto o de sentido obrigatório.



Figura 18: Comparação de alguns sinais de obrigação do regulamento do código da Estrada Português com a Convenção de Genebra de 1931²⁹³.

Apesar de o sinal de limite de velocidade da Convenção de Genebra ser circular, no regulamento do código da estrada português era rectangular (ver primeira coluna da Figura 18). A forma rectangular chegou a ser uma forma decidida, entre as conferências de Paris (1926) e Genebra (1931), pelo Comité para o Tráfego em Estrada da Sociedade das Nações para os sinais de limites de

²⁹⁰ "Sinais de perigo, homologados pela AIACR", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1931).

²⁹¹ Monteiro, "A.I.A.C.R."

²⁹² "Sinais de perigo, homologados pela AIACR".

²⁹³ Sinais, da esquerda para a direita, de velocidade máxima, circulação proibida a todos os veículos, direcção proibida, estacionamento proibido, proibição de circulação a veículos que passem determinado peso, sentido obrigatório. Ver Modelo 30 do "Decreto nº 19545", (1931), e Quadro II da "Convenção Internacional sobre a unificação de sinalização das estradas, concluída em Genebra a 30 de Março de 1931", (1932).

velocidade²⁹⁴. A Convenção de Genebra de 1931 representou o maior esforço para a estandardização de sinais no período entre as duas guerras mundiais, apesar de permitir ligeiras variações nacionais. Foi bem-sucedida ao criar um modelo que permaneceria praticamente inalterado (nas cores, nas formas e na preferência de símbolos em relação ao texto, ao contrário dos sinais nos EUA), que foi mantido nas conferências das Nações Unidas sobre sinalização rodoviária em 1949 e 1968, que apenas adicionaram sinais, e que, no final dos anos trinta, era usado na maior parte do território continental europeu, contribuindo para a circulação internacional entre países²⁹⁵.

Já no âmbito da acção da JAE, que centralizou toda a sinalização das estradas a partir de 1933²⁹⁶, executada e mantida pelos seus serviços de conservação, adoptar-se-iam, ainda, os sinais de proibição de buzinar, de proibição de ultrapassagem e sinais luminosos a três cores (vermelho – “proibição”, verde – “via livre” e amarelo – “atenção”)²⁹⁷ e placas com a indicação de cursos de água e locais de interesse turístico²⁹⁸. A introdução de sinalização luminosa teve lugar nos anos dez e vinte nos EUA e em algumas capitais europeias como Paris, Berlim e Londres²⁹⁹, tendo sido experimentados vários sistemas influenciados pela sinalização luminosa já usada nos caminhos-de-ferro (que, por sua vez, derivou dos sinais marítimos e dos faróis)³⁰⁰. Nos anos trinta assistir-se-ia à uniformização dos sinais luminosos, com o princípio das três cores dos semáforos³⁰¹, que seria estabelecido em 1936 no comité permanente da circulação rodoviária da Sociedade das Nações³⁰², norma que Portugal aceitaria em 1939³⁰³.

A JAE considerava ter concluído em 1941, nas estradas nacionais então existentes, as sinalizações de orientação, de perigo e de localidade, estando então a iniciar a colocação de sinalização complementar, como sinais de pré-aviso, destinados a indicar um cruzamento próximo com indicações das localidades a que conduziam essas estradas³⁰⁴.

A transferência de competências da sinalização das estradas para a JAE ia sendo definida e gradualmente conhecida das várias instituições. Ainda em 1936, o ACP teve de informar a Câmara Municipal de Santo Tirso que era da JAE e não sua, a responsabilidade da sinalização como resposta ao pedido de duas placas de sinalização³⁰⁵.

A colocação de sinais nos prédios urbanos à entrada das localidades, que o ACP e a *Vacuum Oil Company* vinham fazendo desde a I República, continuou a ser uma prática corrente, apesar de se usarem também sinais fixados com um poste autónomo. Em 1935, foi publicado um diploma no qual a JAE foi autorizada a colocar em prédios, muros ou quaisquer edificações confinantes com as

²⁹⁴ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 143.

²⁹⁵ ———, "Unravelling hieroglyphs: Urban traffic signs and the League of Nations": 89, 90, 92, 93.

²⁹⁶ Rodil, *75 anos da administração rodoviária portuguesa*, 62.

²⁹⁷ "Decreto-lei nº 29563", *Diário do Governo* nº 99, Iª Série, de 29/4/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁹⁸ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 59-61.

²⁹⁹ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 218.

³⁰⁰ McShane, "The Origins and Globalization of Traffic Control Signals": 382.

³⁰¹ Buiter e Staal, "City lights: Regulated streets and the evolution of traffic lights in the Netherlands, 1920-1940".

³⁰² Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 220.

³⁰³ "Decreto-lei nº 29563", (1939).

³⁰⁴ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 73, ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 91.

³⁰⁵ "Acta nº 1010, 19/3/1936", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI.

estradas nacionais ou com as ruas das povoações compreendidas nos percursos, placas de sinalização sem que os respectivos proprietários tivessem direito a qualquer indemnização³⁰⁶. Também num decreto-lei publicado em 1939 se proibia os proprietários ou arrendatários de “prédios rústicos ou urbanos situados nas cidades de Lisboa e Porto, nas sedes de outros concelhos e nas localidades, centros urbanos e zonas de interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico e artístico” de impedirem a colocação nesses prédios de “marcas de sinalização e referência”³⁰⁷. Estas marcas de sinalização e referência não se referiam apenas a sinais, mas também a marcas para a elaboração de plantas topográficas das cidades, com vista à preparação do seu plano de urbanização, cuja obrigatoriedade estava prevista desde 1934.

6.3.2 A JAE e a construção de uma imagem das estradas nacionais

Segundo Amélia Aguiar Andrade³⁰⁸, a JAE mudou a imagem das estradas portuguesas, imagem essa que perdurou, pelo menos, até aos anos oitenta, através de processos de demarcação e sinalização que consolidaram e materializaram a orientação política do Estado Novo³⁰⁹. Esta materialização da construção de uma imagem da estrada foi feita através de diversos tipos de sinalização de estradas: de orientação; artística; administrativa, indicando a hierarquia administrativa das estradas das direcções distritais, secções de conservação e cantões, e “serviam para marcar a presença tutelar da JAE sobre a estrada, transmitindo uma imagem de regularidade e de efectivo controle, bem como a noção de hierarquia de exercício do poder”³¹⁰.

De facto, a direcção de serviços de conservação da JAE, para além da colocação e conservação da sinalização, também passou a encarregar-se da demarcação, da balizagem das curvas (sobretudo nas estradas de montanha e em locais de frequentes nevoeiros³¹¹) com balizas de pedra³¹², da arborização e arranjo das margens da estrada. Estes eram serviços que faziam parte da conservação corrente das estradas, entre outros como a assistência aos utilizadores da estrada e os pequenos consertos de pavimento. Apesar de a JAE apelar para o aumento do orçamento da conservação das estradas nacionais³¹³, nos anos trinta e quarenta, o custo por ano e por quilómetro de estrada conservada manteve-se próximo dos 3.000\$00³¹⁴.

³⁰⁶ "Decreto nº 25239", *Diário do Governo* nº 83, 1ª Série, de 11/4/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

³⁰⁷ "Decreto-lei nº 29907", *Diário do Governo* nº 210, 1ª Série, de 7/9/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

³⁰⁸ Amélia Aguiar Andrade foi a historiadora que coordenou o projecto de investigação “As estradas em Portugal: memória e história” cujos resultados foram em parte publicados em três volumes. Ver Andrade, ed., *As estradas em Portugal: memória e história*.

³⁰⁹ ———, "Sobre a construção da imagem contemporânea de estrada", 413-415.

³¹⁰ *Ibid.*, 416.

³¹¹ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 61-63.

³¹² Estas balizas de pedra viriam a ser consideradas mais tarde perigosas para os veículos automóveis, tendo sido substituídas por outro tipo de equipamentos. ———, *JAE 60 anos: 1927-1987*, 66.

³¹³ Em Julho de 1936, Joaquim Abranches, então ministro das Obras Públicas e Comunicações, deu voz a uma proposta da JAE, apresentando o rácio da verba atribuída por quilómetro para a conservação de estradas nacionais apelava a que este quase duplicasse, tendo em conta que era considerado muito baixo, sobretudo quando comparado com outros países europeus. Era argumentado que a importância gasta com a conservação das estradas por quilómetro em França, Inglaterra, Itália, Espanha e Baviera era de 18, 30, 14,8, 13,8 e 12,5 contos, respectivamente, enquanto em Portugal esse valor era de 2,8 contos. Afirmava ainda que com essa importância era “absolutamente impossível manter as estradas nas devidas condições, razão pela qual elas começam a deixar muito a desejar e as reclamações a tal respeito são contantes”. “Pedido de integração, na

A JAE começou a executar, no início dos anos trinta, a demarcação quilométrica e hectométrica em todo o país, com a colocação de marcos, o que implicou uma revisão geral das distâncias³¹⁵. A demarcação também incluía a marcação dos terrenos que eram património do Estado (com marcos com as iniciais "P.E.") e a divisão das estradas a cargo do Estado em direcções distritais, secções de conservação e cantões, também delimitadas por marcos e placas³¹⁶, o que, vindo do *Regulamento da conservação, arborização, polícia e cadastro das estradas* de 1900, foi actualizado pelo *Estatuto das Estradas Nacionais* de 1949³¹⁷. Com o número de quilómetros de estradas a crescer e a necessidade da sua conservação, aumentar-se-iam também as secções de conservação e definir-se-ia que estas deveriam ter extensões entre 60 e 70 km³¹⁸. Os marcos miriarmétricos, quilométricos e hectométricos foram colocados ao longo das estradas nacionais, contendo indicações sobre o número e a classe da estrada (sendo a cor da sua base de acordo com a classe), bem como o quilómetro correspondente e ainda indicações sobre as povoações no percurso. Os miriarmétricos ainda indicavam o distrito, o concelho e a altitude. Também a sinalização de orientação passou a incluir a classe e o número da estrada.

jurisdição da Junta Autónoma de Estradas, da rede de viação municipal", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-1 cx. 476, pt. 7, 1936.

³¹⁴ De acordo com números apresentados pela direcção dos serviços de conservação da JAE nos relatórios plurianuais. Nos anos quarenta ainda não tinha chegado aos 3 contos por quilómetro. ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 59, ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 71.

³¹⁵ ———, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 37, ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 61.

³¹⁶ ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 61.

³¹⁷ "Lei nº 2037", (1949), 590, 591.

³¹⁸ "Decreto-lei nº 22554", *Diário do Governo* nº 112, Iª Série, de 22/5/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

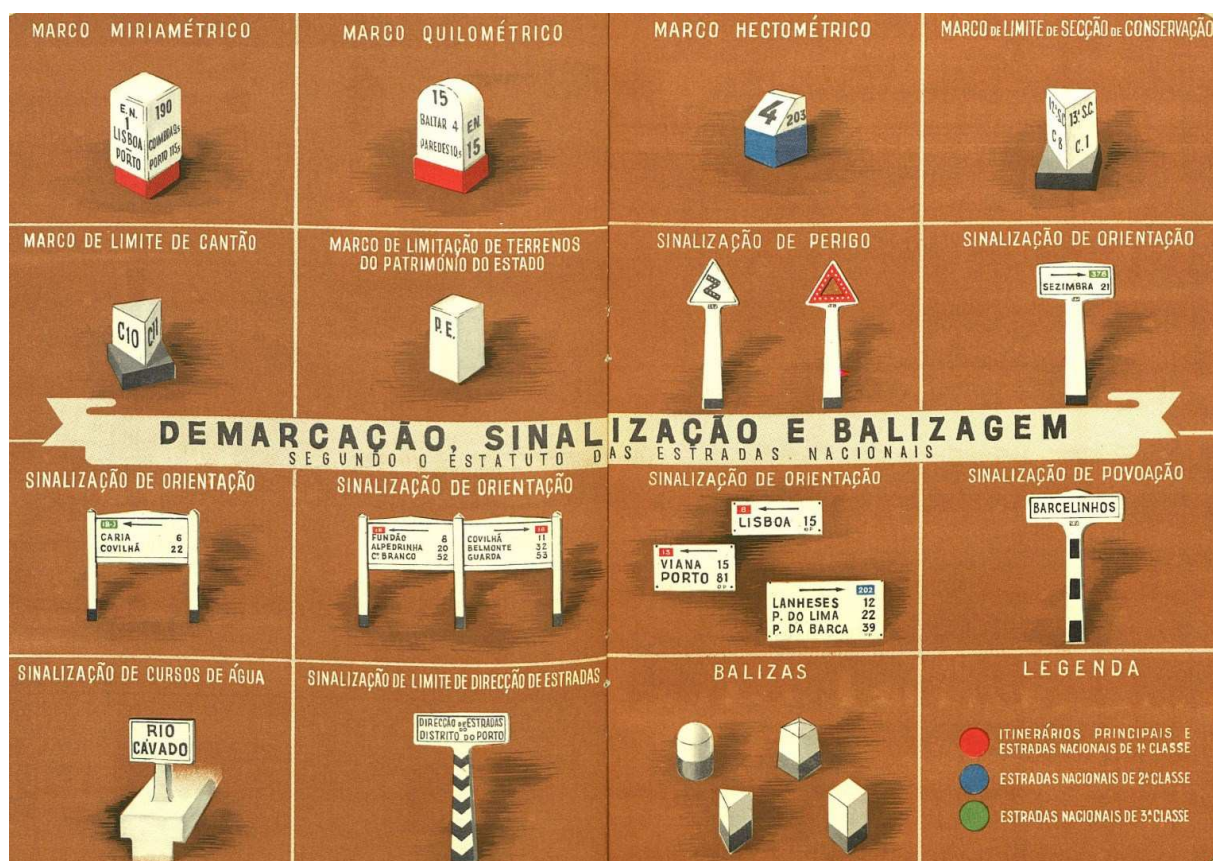


Figura 19: Demarcação, sinalização e balizagem segundo o *Estatuto das Estradas Nacionais* (1949)³¹⁹

A demarcação das estradas e a sinalização de orientação, ao incluir a identificação das estradas, a sua classe e número, contribuiu gradualmente para a criação de uma imagem de rede, complementada com os mapas e os guias e para a construção de um sistema de biunivocidade entre estes e as estradas. A correspondência entre a identificação material nas estradas e a sua correspondência nos mapas foi inicialmente proposto pela empresa francesa *Michelin*, particularmente por um dos seus directores, André Michelin, acabando por ser aceite em 1913 pelos Ministérios das Obras Públicas e do Interior franceses, responsáveis pelas diferentes categorias de estradas. Quer os mapas existentes no século XIX, quer a marcação das estradas a cargo do Estado³²⁰, serviam apenas os princípios de administração destes ministérios, não servindo para o uso dos ciclistas e, depois, dos automobilistas³²¹. A *Michelin*, que então já publicava mapas, começou a publicá-los com as classificação e a numeração das estradas a partir de 1910, introduzindo importantes inovações para o uso específico de automobilistas, como terem um detalhe significativo, serem desdobráveis (em acordeão) e conterem várias informações úteis (distâncias quilométricas; passagens de nível; largura, pavimento e estado da estrada e o seu carácter “pitoresco”; a localização e o tamanho das localidades, conforme a sua importância; a localização de

³¹⁹ ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 94, 95 (Cedência da Estradas de Portugal, S.A.).

³²⁰ Para o caso português ver Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 75, 76.

³²¹ Harp, *Marketing Michelin: Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*, 75, 76, Ribeill, "Du pneumatique à la logistique routière. André Michelin, promoteur de la «révolution automobile»": 197.

“curiosidades”, como igrejas, castelos e ruínas; os declives)³²². Em 1912, a *Michelin* iniciou uma campanha na imprensa, seguida de uma petição, para que todas as estradas tivessem os seus nomes e números nos marcos quilométricos, para que os automobilistas pudessem conjugar a leitura desses marcos com a leitura dos mapas com estradas numeradas, proposta posta em prática pelo Ministério das Obras Públicas francês no ano seguinte, contrariamente ao que tinha sido defendido pela Agência Nacional do Turismo (*Office National du Tourisme*) francesa³²³. Os marcos teriam na face virada para a estrada a letra inicial da classificação das estradas, seguida do número (por exemplo, N12, D 50, GC33, IC117) e a notação do quilómetro e, no lado visível para o automobilista, estariam os nomes das localidades mais próximas³²⁴. A inclusão da informação sobre a classificação e números das estradas nas placas e sinais de orientação que indicassem localidades, nomeadamente em cruzamentos, também proposta pela *Michelin*, seria legislada pelo Ministério das Obras Públicas francês em 1919, tendo a *Michelin*, depois do seu modelo ter sido aceite no final dos anos vinte, colocado vários desses sinais nos cruzamentos de estradas francesas³²⁵.

A JAE levou a cabo uma aproximação ao modelo da *Michelin*, que permitia uma correspondência entre a classificação de estradas e a sua representação nos mapas e guias. Além disso, a direcção de conservação dos serviços da JAE, através das suas direcções distritais de estradas, tinha a seu cargo o cadastro das estradas, que consistia na recolha de informações para a gestão das estradas em termos administrativos, do seu pavimento e das suas características técnicas, e outros elementos indispensáveis para a elaboração de mapas de interesse público: por um lado, tinham de elaborar cartas com as estradas nacionais e outras vias de comunicação existentes no seu distrito, o seu estado, pavimento, largura, delimitação quilométrica, os seus equipamentos (nomeadamente os edifícios da JAE), as divisões das estradas nacionais em cantões e em secções de conservação, as divisões do território em distritos e concelhos e de dados de tráfego; por outro lado, cartas e itinerários das estradas nacionais e com informações como localidades do percurso, pontes importantes, cruzamentos com outras vias de comunicação, estações de caminho-de-ferro e rodoviárias e estações de serviço, edifícios públicos e outros elementos de interesse, assinalando as respectivas situações quilométricas e as distâncias intermédias³²⁶. Estes elementos permitiam à JAE imprimir o itinerário geral das estradas nacionais do país.

Apesar de, nas primeiras décadas do século XX, outros actores, como o ACP ou as empresas fornecedoras de combustíveis *Vacuum Oil Company* e *Shell*, terem publicado os primeiros guias, anuários e mapas, e, no caso do ACP, terem estabelecido serviços de itinerários, não são estas entidades que se vão aproximar do modelo proposto pela *Michelin*, mas a JAE. Os mapas sobre o estado das estradas do ACP, feitos a partir de informações fornecidas pela JAE, nos anos trinta e

³²² Harp, *Marketing Michelin: Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*, 78, 79.

³²³ Ribeill, "Du pneumatique à la logistique routière. André Michelin, promoteur de la «révolution automobile»": 198, 199, Harp, *Marketing Michelin: Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*, 83-85.

³²⁴ O significado destas abreviaturas era: N – estradas nacionais; D – estradas departamentais; IC – caminhos de grande comunicação; GC – caminhos de interesse comum). Ribeill, "Du pneumatique à la logistique routière. André Michelin, promoteur de la «révolution automobile»": 198, Harp, *Marketing Michelin: Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*, 85.

³²⁵ Ribeill, "Du pneumatique à la logistique routière. André Michelin, promoteur de la «révolution automobile»": 200, 201, Harp, *Marketing Michelin: Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*, 231-234.

³²⁶ "Lei nº 2037", (1949), 593.

quarenta não estabeleciam a correspondência com a classificação das estradas, nem sequer indicavam o seu tipo de pavimento, o que acontece também com mapas publicados por outras entidades, já nos anos cinquenta, como a fornecedora de combustíveis *BP*, indicando apenas as “estradas principais”, sem qualquer correspondência com a classificação fixada pelo plano rodoviário de 1945³²⁷. Também a *Michelin* começou a publicar, nos anos trinta, o seu mapa do estado das estradas francesas bianualmente (o ACP publicava no Verão e no Inverno), com a diferença de que indicavam a evolução nos tipos de pavimento, que sofreram grandes melhoramentos nessa década³²⁸, característica fundamental das estradas a que o ACP não fazia, então, qualquer referência. No entanto, os mapas do ACP apresentavam na sua margem alguns dos principais sinais de trânsito e a sua produção de itinerários, anuários e guias, juntamente com outras entidades, como companhias de combustíveis, ajudaram a o que utilizador das estradas integrasse progressivamente estes novos códigos ou linguagens, que se foram tornando progressivamente mais abstractos (como os sinais), requerendo respostas mais imediatas.

Os arranjos das zonas marginais da estrada, parte da sua imagem, também passaram a estar sob a jurisdição da JAE e incluíam questões tão diversas como a publicidade nas estradas, a arborização ou os direitos dos proprietários de prédios contíguos às estradas.

Em 1934 esperava-se que, dado o “atraso” da sinalização publicitária em Portugal relativamente a outros países mais desenvolvidos, como a França, onde diversas marcas de automóveis, acessórios e produtos comerciais disputavam a sinalização e geravam a confusão, tais problemas não existissem e apelava-se a uma “inteligente regulamentação”³²⁹. Portugal já tinha aderido à Convenção Internacional sobre a unificação da sinalização nas estradas, assinada em Genebra, em 1931, que definia um artigo para evitar os sinais confusos: “As Altas Partes Contratantes proibirão a colocação na via pública de quaisquer quadros ou inscrições que possam confundir-se com os sinais regulamentares ou tornar a sua leitura mais difícil. Opor-se-ão, tanto quanto lhes for possível, a que tais quadros ou inscrições sejam colocados nas circunvizinhanças da via pública”³³⁰. Contudo, em 1941, no diploma que publicou a regulação de publicidade nas estradas nacionais, reconhecia-se que eram colocados “com muita frequência, reclames, tabuletas e outros objectos de publicidade que não obedecem aos mais elementares princípios de estética e de bom aspecto” o que prejudicava “a valorização, sob o ponto de vista turístico, das estradas nacionais”³³¹. Este diploma tornava a colocação de publicidade nas estradas nacionais dependente da autorização da JAE, dada pelas suas direcções distritais, podendo a JAE, caso os responsáveis pela colocação de publicidade não o fizessem, retirá-la se o seu estado de conservação não fosse mantido. O *Estatuto das Estradas Nacionais* viria a reforçar esta disposição³³².

Relativamente às propriedades confinantes com as estradas marginais, a JAE também viria a ter um importante papel. Inicialmente, o Fundo de Viação recolhia rendas e licenças variadas relativas

³²⁷ Ver abaixo Figura 22 e “As estradas de Portugal e o serviço BP”, (Lisboa: 1957).

³²⁸ ———, *Marketing Michelin: Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*, 79.

³²⁹ Madeira, “A segurança: problema fundamental da circulação”, 11.

³³⁰ Ver artigo 4º da “Convenção Internacional sobre a unificação de sinalização das estradas, concluída em Genebra a 30 de Março de 1931”, (1932), 1852.

³³¹ “Decreto-lei nº 31180”, *Diário do Governo* nº 63, 1ª Série, de 18/3/1941, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 273.

³³² “Lei nº 2037”, (1949), 605.

aos terrenos marginais às estradas, como licenças para a construção ou reconstrução de edifícios, vedações e serventias, demolições, ocupações do subsolo, ocupações temporárias de passeios ou estradas, etc.³³³, e impostos sobre todos os veículos, de tracção animal ou motora (tendo os veículos de tracção motora passados a ser taxados por outro imposto em 1929³³⁴). Em 1936, no I Congresso Nacional de Turismo, o escritor Aquilino Ribeiro protestou o contra o decreto que criou o Fundo de Viação e contra esta cobrança de licenças que não incentivava a que proprietários de terrenos marginais às estradas os arranjassem:

As estradas, não raro, cortaram povoações, de que deixaram à mostra trechos flagrantes de miséria e sordidez: vielas imundas; casebres com lóbregos muros desarticulados; um ângulo de quintalejo, convertido em vazadouro de dejectos; tapumes de latas velhas e de ripas a resguardar a habitação, meio esbandulhada, dos rigores das intempéries. Ora nada mais confrangedor do que estes espectáculos, tão frequentes de Norte a Sul. A que atribuí-los? Em primeiro lugar à miséria; não pouco à incúria; muito à acção do Estado. O Estado, com efeito, em vez de procurar obviar a estes males, veio ainda agravá-los com disposições que se podem qualificar de absurdas e, ia dizer monstruosas, tendo em vista a índole e possibilidades materiais da grande maioria da população rural³³⁵.

Este problema seria em parte resolvido em 1939, quando a JAE passou a poder recusar as licenças previstas no Fundo de Viação, nomeadamente para a construção de prédios ou vedações confinantes com as estradas nacionais³³⁶. Segundo os seus relatórios, esta medida permitiu-lhe a intervenção nas construções marginais, contribuindo para o “embelezamento das estradas”, tendo promovido “o arranjo e a caiação de numerosos muros e a reconstrução ou demolição completa de casas em mau estado, notando-se desde então apreciável melhoria no aspecto das estradas”³³⁷.

Da imagem da estrada criada pela JAE fazia parte a arborização das suas margens. A JAE plantou mais de 630 mil árvores entre 1929 e 1941³³⁸, respondendo às diferentes vozes que reclamavam a necessidade de se realizar este trabalho pelas estradas do país³³⁹. Para colmatar a grande necessidade de árvores, apesar do apoio da Direcção Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, a JAE criou os seus próprios viveiros, localizando-se o principal na Quinta Nova de Queluz e um especializado em plantas apropriadas para terrenos de maior altitude na zona de Viseu, estando

³³³ Ver tabela A do "Decreto nº 10176", (1924). Houve alterações a esta tabela, sobretudo devido a questões levantadas pela JAE relativas a obras de construção ou reconstrução confinantes com estradas nacionais. Ver "Decreto nº 27679", *Diário do Governo* nº 102, 1ª Série, de 4/5/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Decreto nº 29836", *Diário do Governo* nº 192, 1ª Série, de 17/8/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

³³⁴ "Decreto nº 17813", (1929).

³³⁵ Aquilino Ribeiro, "Estradas. Como encara o problema o homem que vai no seu carro ou a pé e não tem o curso de engenharia" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936), 4, 5.

³³⁶ "Decreto nº 29836", (1939).

³³⁷ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 63. Ver também ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 79.

³³⁸ Foram plantadas 56.830 árvores entre 1929 e 1931, 162.916 entre 1931 e 1935 e 418.000 entre 1936 e 1941. Foram também abatidas árvores por questões de segurança e porque algumas estragavam os pavimentos com as suas raízes, tendo, entre 1931 e 1935 sido 20 mil árvores abatidas nestas condições. Ver ———, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 37, ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935", 58, 59, ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 65.

³³⁹ Ribeiro, "Estradas. Como encara o problema o homem que vai no seu carro ou a pé e não tem o curso de engenharia", 4, Domingos Pepulim, "Estradas, hotéis e hospedarias: arborização das estradas" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936), Ferreira, "A indústria de turismo", 359.

previstos viveiros mais pequenos em alguns outros distritos³⁴⁰. Para além da arborização, também foram sendo regularizados e revestidos os taludes, apesar de não ter sido feita referência explícita à sua execução no plano rodoviário de 1945, conforme tinha sido recomendado pelo parecer do CSOP, referindo o que era já prática em alguns países:

Na realidade tem-se verificado nos últimos anos, uma maior atenção para o melhor acabamento das estradas e além de um bom traçado com curvas suaves e adaptadas à configuração do terreno, nada mais contribui para a sua beleza do que as concordâncias dos taludes com os terrenos marginais, orientação que convém adoptar na construção das estradas do país³⁴¹.

Os trabalhos de arborização e de arranjo dos terrenos marginais incluíam-se nas preocupações estético-paisagísticas relativamente às estradas, que se integravam na arquitectura paisagista³⁴², disciplina introduzida em Portugal nos anos quarenta por Francisco Caldeira Cabral³⁴³, mas que só seria autonomizada como área na JAE nos anos sessenta³⁴⁴. Os serviços de arborização na JAE foram assegurados, desde 1939, pelo engenheiro agrónomo e silvicultor José Pacheco Torres³⁴⁵, através da criação de um lugar com esse fim, conforme pedido do presidente da JAE ao ministro das Obras Públicas. Segundo este engenheiro, em trabalhos publicados em finais dos anos quarenta e início dos cinquenta, a arborização, desde que feita fora das bermas e com conveniente distância da plataforma da estrada, para evitar o risco de os carros colidirem com as árvores, tinha uma função estético-paisagística, que servia o turismo, de consolidação dos solos marginais à estrada, de balizamento, de segurança, ao evitar a sonolência dos condutores, de criação de sombra para os viajantes e, finalmente, militar, ao permitir o encobrimento da estrada e do trânsito contra a observação aérea³⁴⁶. Estas mesmas funções estavam estipuladas no *Estatuto das Estradas*

³⁴⁰ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 96.

³⁴¹ Conselho Superior de Obras Públicas, "Parecer nº 1526", Centro de Documentação da EP - Estradas de Portugal, S.A., 1944, 60.

³⁴² Ver, por exemplo, Francisco Caldeira Cabral, "A estrada e a paisagem", *Agros*, XXVIII, no. 3 (1941).

³⁴³ Francisco Caldeira Cabral formou-se, como bolseiro do Instituto para a Alta Cultura, em arquitectura paisagista, em 1939, no Instituto de Arquitectura Paisagista da Universidade de Berlim, na Alemanha, um dos países pioneiros na disciplina. Introduziu em 1941, a título experimental, o curso livre em arquitectura paisagista no Instituto Superior de Agronomia, tendo o curso sido oficialmente reconhecido pelo Ministério da Educação Nacional no ano seguinte e funcionado por vários anos. ———, *Arquitectura paisagista*, (Lisboa: Gráf. Lisbonense, 1943), 15. Na sua formação na Alemanha teve contacto com os mais importantes nomes da arquitectura paisagista alemã, nomeadamente um dos seus professores Heinrich Wiepking-Jürgensmann. Cláudia Ninhos, "The university as propaganda" (comunicação apresentada em History of European Universities. Challenges and transformations, University of Lisbon Campus, April 18, 2011 - April 20, 2011). Wiepking-Jürgensmann desenhou os espaços verdes para o estádio olímpico em Berlim e tinha a seu cargo os planos paisagistas para a expansão/invasão para os territórios a Leste da Alemanha a partir de 1940, sendo juntamente com Seifert, que ficou responsável pela arquitectura paisagista das auto-estradas alemãs, o mais proeminente arquitecto paisagista da Alemanha Nazi. Thomas Zeller, *Driving Germany: the landscape and the German autobahn, 1930-1970*, ed. Christof Mauch, trad. Thomas Dunlap, Studies in German History (New York; Oxford: Berghahn Books, 2007), 92.

³⁴⁴ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório, 1950-1965", 50, 51.

³⁴⁵ José Pacheco Torres nasceu em 1911 nos Açores. Formou-se no Instituto Superior de Agronomia. Entrou para a JAE em 1939 na sequência do pedido feito pelo brigadeiro Manuel Silveira e Castro, presidente da JAE, a Duarte Pacheco em Julho de 1938 para a admissão de um técnico especializado para cuidar dos serviços de arborização das estradas. Foi o relator de Portugal no XII Congresso Internacional da Estrada em Maio de 1964 em Roma para a 10ª questão sobre "Problemas de estética rodoviária". Foi promovido ao longo da sua carreira na JAE, estando sempre à frente dos serviços de arborização, tendo-se aposentado em 1981 por limite de idade. "Processo individual de José Pacheco Torres", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1939-81.

³⁴⁶ José Pacheco Torres, *Arborização de estradas: espécies apropriadas ao Ribatejo*, (Lisboa: Soc. Astória, 1947), ———, "Arborizemos as estradas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951). Ver

Nacionais, de 1949, que previa que a arborização das estradas fosse feita quando da sua construção³⁴⁷. José Pacheco Torres terminava um dos artigos defendendo o aumento do “património ornamental florístico” em Portugal para que este fosse, “verdadeiramente, o «jardim da Europa à beira-mar plantado»”³⁴⁸, usando o verso do político e escritor oitocentista Tomás Ribeiro³⁴⁹, já então célebre e celebrado pela retórica nacionalista do Estado Novo. Contudo, as vantagens apontadas nos anos quarenta por este engenheiro e pelo *Estatuto das Estradas Nacionais* nesta forma de arborização das estradas tornaram-se, já nos anos sessenta, e particularmente no uso de árvores de alinhamento ao longo das estradas nacionais, num assunto bastante polémico, porque as distâncias a que as árvores estavam plantadas das estradas eram insuficientes para a segurança rodoviária³⁵⁰, impediam a visibilidade da paisagem, causavam monotonia e deterioravam pavimentos de estradas com as suas raízes³⁵¹.

Da imagem da estrada também passaram a fazer parte estruturas que contribuíram para os seus sistemas disciplinar, administrativo e turístico: disciplinar na criação de postos fixos ao longo das estradas nacionais para a polícia de trânsito³⁵²; administrativo, na divisão administrativa e hierárquica da gestão rodoviária das estradas nacionais, devidamente assinalada pelos marcos e edifícios; turístico na construção de equipamentos como miradouros, parques ou pousadas, as “salas de visita das nossas paisagens”³⁵³.

Destes destacamos os vários edifícios construídos com o objectivo de apoiar a manutenção e conservação das estradas, nomeadamente os depósitos de material, as sedes de secção de conservação e as casas dos cantoneiros³⁵⁴. Os edifícios estavam a cargo dos serviços de arquitectura da JAE³⁵⁵, integrados na direcção dos serviços de conservação. Ainda que estivessem longe de chegar para todos³⁵⁶, as casas dos cantoneiros eram um dos factores apontados para a

também Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 91-94.

³⁴⁷ "Lei nº 2037", (1949), 591, 592.

³⁴⁸ Torres, "Arborizemos as estradas": 27.

³⁴⁹ Sobre Tomás Ribeiro ver Fernando Moreira e Maria José Marinho, "Tomás António Ribeiro Ferreira (1831-1901)", in *Dicionário biográfico parlamentar (1834-1910)*, ed. Maria Filomena Mónica (Lisboa: Assembleia da República, 2005).

³⁵⁰ O *Estatuto das Estradas Nacionais* previa que as árvores de alinhamento pudessem ser plantadas a 1,5 m da berma da estrada, sendo que em casos excepcionais essa distância poderiam baixar para 0,5 m, o que se viria a revelar manifestamente insuficiente para a segurança rodoviária. "Lei nº 2037", (1949), 592.

³⁵¹ Cassandra Jorge Vestinho Querido, "As estradas e o seu património: estudo de uma abordagem para a sua revitalização" (Tese de mestrado, Universidade de Évora, 2006), 97, 98.

³⁵² O número de postos fixos em 1947 era de 85. *15 anos de obras públicas: 1932-1947. Livro de Ouro*. 162.

³⁵³ *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*, 85.

³⁵⁴ Sobre as casas dos cantoneiros ver também Andrade, "Sobre a construção da imagem contemporânea de estrada", 418, 419.

³⁵⁵ Os serviços de arquitectura da JAE só passaram a existir com o *Regulamento das Estradas Nacionais* de 1948. A JAE teve, no entanto, desde 1939 um arquitecto adjunto aos serviços de conservação, o arquitecto Inácio Peres Fernandes, que se manteve na JAE até 1968, data em que foi nomeado arquitecto inspector superior de obras públicas. "Processo individual de Inácio Peres Fernandes", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1939-68, Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 83.

³⁵⁶ Por exemplo, em Dezembro de 1947 havia 268 casas para os cantoneiros, das quais 141 simples e 127 duplas, ou seja, poderiam albergar 395 cantoneiros. Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 79. Em 1949 a JAE tinha 3340 cantoneiros a trabalhar com carácter permanente. ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949".

atração desta profissão³⁵⁷ e eram consideradas um “complemento técnico do equipamento moderno das estradas”³⁵⁸. As casas de cantoneiros construídas não se fizeram a partir de um edifício-tipo, mas foram adaptadas às condições de cada região, usando os materiais e as tipologias regionais, opção tomada pelos serviços de arquitectura da JAE³⁵⁹ que introduzia alguma diversidade.

A JAE também tentou disciplinar os cantoneiros, que eram a sua face humana nas estradas, e que, para serem admitidos, tinham de ser cidadãos portugueses, saberem ler, escrever e contar e terem idades compreendidas entre os 21 e os 35 anos³⁶⁰. Em 1941, um relatório plurianual da JAE afirmava a esse propósito:

Melhorou-se, sensivelmente, a apresentação dos cantoneiros, uniformizou-se o seu traje e procurou-se incutir-lhes no espírito os princípios elementares de correcção, de aprumo e de boas maneiras no trato com os que viajam pelas estradas, orientando-os, ainda no sentido de prestarem assistência imediata, de dia e de noite, quando solicitada pelos viandantes³⁶¹.

A imagem e o comportamento do cantoneiro e, globalmente, sua presença nas estradas estavam codificada pelo uniforme, cujo uso foi tornado obrigatório pelo *Estatuto das Estradas Nacionais* em 1949³⁶², e pelas suas tarefas, que este diploma reviu e compilou relativamente a vários diplomas legislativos anteriores. Os cantoneiros tinham de estar presentes todos os dias úteis nas estradas, independentemente das condições climatéricas, e de executar as seguintes tarefas no seu cantão, que tinha a extensão, em média, de cinco quilómetros³⁶³: trabalho de conservação do pavimento; fazer serviço de polícia; assegurar o pronto escoamento das águas, limpando valetas; remover do pavimento a lama, o pó e as imundices; conservar as pontes limpas de terra ou de vegetação; cuidar da limpeza e da conservação dos marcos, balizas, placas ou quaisquer outros sinais colocados na estrada, dar indicações e prestar auxílio se solicitados pelos utilizadores da estrada; preencher os boletins dos recenseamentos quinquenais de trânsito³⁶⁴. Os cantoneiros, bem como outro pessoal de fiscalização da JAE, eram considerados agentes de autoridade e poderiam levantar autos de infracções cometidas, quer em relação ao uso das zonas marginais da estrada, quer em relação ao código da estrada ou qualquer outra legislação sobre viação e trânsito, não sendo

³⁵⁷ Este discurso era apresentado assim num relatório da JAE, mas no parecer da Câmara Corporativa sobre o *Regulamento das Estradas Nacionais* eram apontadas, pelo contrário, as implicações negativas de se viver numa casa isolada num cantão, o que justificava o não terem de pagar qualquer renda: “... vêem-se privados de convivência e rodeados de dificuldades para o seu reabastecimento e para assegurarem a assistência aos filhos, tanto sob o aspecto educativo como sanitário, fazendo todos uma vida de renúncia, que lhes é imposta a bem dos serviços e do público, mas que os priva de um conjunto de modestas mas legítimas regalias que usufruiriam se pudessem viver noutros locais”. “Parecer da Câmara Corporativa acerca do regulamento das estradas nacionais”, (1949), 526-(6).

³⁵⁸ ———, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941”, 67.

³⁵⁹ Inácio Peres Fernandes, “Edificações da Junta Autónoma de Estradas”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951): 29.

³⁶⁰ “Lei nº 2037”, (1949), 593.

³⁶¹ Junta Autónoma de Estradas, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941”, 67.

³⁶² “Lei nº 2037”, (1949), 599, “Parecer da Câmara Corporativa acerca do regulamento das estradas nacionais”, (1949), 526-(9).

³⁶³ “Lei nº 2037”, (1949), 592. O facto de haver um cantoneiro, em média, por extensões de cinco quilómetros que tivessem estradas nacionais, justifica estes funcionários assalariados da JAE serem em número superior a 3000.

³⁶⁴ *Ibid.*, 598.

para isso necessárias testemunhas, tendo direito ao uso e porte de arma de defesa, mediante autorização legal³⁶⁵.

Aqueles a quem fossem destinadas casas eram obrigados a residir nessas casas, que, no caso de serem duplas, teriam um posto de telefone público e seriam situadas nos limites comuns de dois cantões³⁶⁶. O parecer da Câmara Corporativa sobre o *Regulamento das Estradas Nacionais*, que veio dar origem ao *Estatuto das Estradas Nacionais*, considerou esta medida, que era uma nova disposição, extremamente vantajosa por todas as tarefas que o “vigilante da estrada” tinha de desempenhar, que tornavam indispensável que habitasse junto do lanço onde exercia a sua actividade, lamentando o facto de não haver casas suficientes³⁶⁷. O discurso da acção civilizadora da JAE encontra-se tanto em relação aos trabalhadores rurais contratados com carácter eventual ao abrigo das crises de emprego, como em relação aos cantoneiros, que faziam parte do pessoal assalariado com carácter permanente da JAE e exerciam, como aqueles, trabalho manual:

Obra de alcance social e de valor moral relevantes tem mantido e mantém cerca de 20000 trabalhadores diários, e alimenta, veste e educa (ainda que de maneira indirecta) a grande massa dos seus cantoneiros, a muitos dos quais proporciona casa confortável e salubre³⁶⁸.

Para encorajar o seu trabalho, o ACP instituiu, em 1937, um prémio pecuniário para distinguir o cantoneiro que, no seu distrito, melhor desempenhasse a “missão de conservação das estradas, e também do seu embelezamento”³⁶⁹, a serem indicados pela JAE. Este prémio foi uma sugestão feita à direcção do ACP pelo engenheiro Manuel Duarte Moreira de Sá e Melo³⁷⁰ em 1937, quando era o director de estradas do distrito de Lisboa da JAE. O delegado do ACP na JAE, João Ortigão Ramos, levou esta proposta à JAE, que a aceitou. A partir de então, todos os anos os premiados vestiam-se a rigor, com as suas fardas de cantoneiros, para uma cerimónia que tinha presentes elementos do ACP e da JAE e que era sempre divulgada pela revista do clube. Procurando estimular os cantoneiros, a JAE também viria a criar uma espécie de prémios, através de distintivos de cinco ou dez anos de bons serviços³⁷¹.

Por todas estas intervenções na estrada e nas suas zonas marginais, a JAE teve um papel de grande relevo no construir e no moldar da paisagem durante estas décadas, associando um conceito estético-paisagístico às imagens de ordem e hierarquia, que transcreviam a administração política no território.

³⁶⁵ Ibid.

³⁶⁶ Ibid., 592.

³⁶⁷ "Parecer da Câmara Corporativa acerca do regulamento das estradas nacionais", (1949), 526-(6).

³⁶⁸ Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 21. Aqui não era referido que a JAE participava apenas uma parte do valor do uniforme do cantoneiro, sendo este responsável por pagar o restante.

³⁶⁹ "Uma iniciativa útil. O ACP institui prémios que servirão de estímulo aos melhores cantoneiros do país", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 7 (1937).

³⁷⁰ "Acta nº 1061, 11/8/1937".

³⁷¹ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 67. Isto foi também previsto no *Estatuto das Estradas Nacionais*. "Lei nº 2037", (1949), 595.

7 Em torno da construção de uma rede circulatória: os planos e as realizações da JAE nos anos trinta e quarenta

Os anos trinta e quarenta marcam o início do reconhecimento da importância das características materiais da rede rodoviária, como a sua capacidade de tráfego e os aspectos técnicos, que passaram a incorporar no seu cálculo a nova velocidade dos veículos motorizados. Em Portugal, essa visão sobre as características técnicas rodoviárias reflectiu-se no plano rodoviário de 1945. Torna-se claro um conceito de rede rodoviária próximo do defendido para os caminhos-de-ferro, no século XIX¹, que incorporava a importância do tráfego, a capilaridade das diferentes hierarquias de estradas e o discurso sobre uma distribuição territorial mais equilibrada e sobre a promoção do bem-estar das populações.

Em França, no século XVIII, o sistema de estradas era percebido como um conjunto de linhas e só na primeira metade do século XIX emergiu o conceito da estrada como uma malha que cobria o território². Esta noção, que inclui também um conjunto de práticas ligadas à construção e conservação de estradas e à regulação da circulação³, desenvolver-se-á em Portugal nos anos trinta e quarenta, consubstanciando um “entendimento das vias de comunicação terrestres como um todo”⁴, apesar de parte destes princípios e o termo rede serem já referidos para as estradas oitocentistas⁵. Há, igualmente, o reforço de um discurso de coesão nacional através de uma rede rodoviária que liga o território administrativa e politicamente, procurando reflectir a organização do Estado. Estas questões ganham particular relevância com o desenvolvimento de uma política económica dos transportes (fomentado, por exemplo, com o aumento da camionagem), dos conceitos de utilidade das vias, seu financiamento (público ou privado) e planificação⁶. Os argumentos económicos, técnicos e políticos são parte do discurso relativo às opções da política rodoviária.

Nestes anos a estrada autonomiza-se do caminho-de-ferro e volta a ganhar importância, mas os princípios desenvolvidos pela engenharia rodoviária, nomeadamente através dos estudos de tráfego, contribuem para o reforço das assimetrias territoriais.

7.1 As estradas nacionais nos anos trinta e quarenta

Desde o aparecimento dos automóveis em Portugal, no final do século XIX, houve alguma demora na aprovação de um plano de estradas a cargo do Estado que substituísse o de 1889⁷, que previa a construção de 18427 km, e que considerasse a nova realidade da motorização das estradas.

¹ Sobre a polissemia da noção de rede e sua evolução do conceito ver Offner, “Réseaux” et “Large Technical System”: concepts complémentaires ou concurrents?”. Sobre a discussão do conceito de redes para as infra-estruturas de comunicação, particularmente para o caso português, ver Ana Paula Silva, “A Introdução das Telecomunicações Eléctricas em Portugal: 1855-1939” (Tese de doutoramento, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2008). Para uma revisão historiográfica sobre redes e grandes sistemas tecnológicos ver van der Vleuten, “Understanding Network Societies: Two Decades of Large Technical System Studies”.

² Picon, “L’Histoire de la route et ses enseignements - vers un nouveau contrat politique et social? ”, 13.

³ Ibid., 14.

⁴ Amélia Aguiar Andrade, “Avaliar situações, decidir estratégias”, in *Das estradas reais às estradas nacionais: alicerces, estratégias, procedimentos, financiamento*, ed. Amélia Aguiar Andrade (Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002), 23.

⁵ Teodoro de Matos usa a palavra “rede” para se referir à “rede vial portuguesa” antes de meados do século XIX. Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, 31.

⁶ Picon, “L’Histoire de la route et ses enseignements - vers un nouveau contrat politique et social? ”, 14, 15.

⁷ “Decreto de 21 de Fevereiro de 1889”, *Diário do Governo* nº 54, de 8/3/1889, Ministério das Obras Públicas.

A situação mudaria em Agosto de 1926, com a aprovação de um plano provisório para as estradas nacionais de 1ª e de 2ª classe⁸, que retomava os princípios da lei de 22 de Fevereiro de 1913 e o plano então desenvolvido, mas não aprovado. Este decreto autorizava, ainda, a contracção de empréstimos para conclusão de lanços encetados e obras de reparação⁹. Os princípios mais relevantes de 1913 eram os seguintes: que o novo plano de estradas se conjugasse com a rede de caminhos-de-ferro; que facilitasse e completasse as ligações aos portos marítimos e fluviais e as ligações à rede de estradas espanhola; que se articulasse com a rede de estradas municipais; e que adaptasse as estradas a construir às novas condições do trânsito. Como o próprio decreto de 1926 reconhecia, ao aprovar, provisoriamente, este plano geral das estradas nacionais de 1ª e 2ª ordem, o intervalo de onze anos desde a sua finalização justificava a revisão a curto prazo. Como no plano aprovado pelo decreto de 1889, as estradas de 1ª e 2ª ordem foram numeradas, *grosso modo*, a partir do Norte para o Sul, se bem que, em 1926, o número fosse bastante mais reduzido¹⁰. No plano de 1926, os ramais ou lanços, já existentes em 1889, substituíram formalmente, de acordo com o prescrito na lei de 1913, as estradas de serviço ou de ligação, onde se enquadravam maioritariamente as ligações a estações de caminhos-de-ferro, abundantes em ambos os planos.

A partir da criação da JAE, em 1927, a classificação rodoviária foi muitas vezes a par com questões da administração rodoviária. No decreto que criou a JAE, foi criada uma nova classificação de estradas, que remetia para o plano geral das estradas nacionais de 1926. No decreto classificavam-se as estradas nas seguintes categorias: estradas nacionais de 1ª e 2ª classes, a cargo do Ministério do Comércio e das Comunicações, e estradas municipais e caminhos públicos, a cargo das Câmaras Municipais. Esta classificação mantinha o princípio da hierarquização da importância das estradas que vinha desde o século XIX. O plano de estradas de 1926, que no fundo era aquele previsto em 1913, foi efectivamente revisto, tendo sido aprovado definitivamente um novo plano para as estradas nacionais em 1928¹¹. No entanto, apresentava-se em termos formais muito semelhante ao plano de 1926, mantendo o mesmo número de estradas nacionais de 1ª e 2ª classes, itinerários semelhantes e a mesma abundância de ramais de ligação às estações de caminhos-de-ferro. Este plano, na sua essência pensado em 1913, vigoraria até meados dos anos quarenta.

Em 1933, o recém-criado Ministério das Obras Públicas e Comunicações publicou o decreto que consolidou a JAE, onde se apresentava, também, uma classificação de estradas muito semelhante à anterior, mudando apenas o nome dos caminhos públicos para caminhos vicinais. Apresentava um texto para a definição de cada categoria bastante semelhante ao de 1927, mas mais claro, com uma redacção mais cuidada e na qual os princípios de hierarquia e de ordem são mais legíveis. Também a justificação para a classificação das estradas surgia claramente articulada com a

⁸ "Decreto nº 12100", (1926).

⁹ A. H. de Oliveira Marques e Maria Fernanda Rollo, "Os meios de circulação e de distribuição", in *Nova História de Portugal. Da Monarquia para a República*, ed. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (Lisboa: Editorial Presença, 1991), 151.

¹⁰ Em 1889 e 1926 foram numeradas, respectivamente, 79 e 23 estradas de 1ª ordem e 197 e 112 estradas de 2ª ordem.

¹¹ "Decreto nº 16075", *Diário do Governo* nº 247, 1ª Série, de 26/10/1928, Ministério do Comércio e Comunicações. As tabelas de estradas nacionais de 1ª e 2ª classe foram republicadas em 1929 por terem saído incompletas e com inexactidões. Ver "Nova tabela das estradas nacionais", *Diário do Governo* nº 120, 1ª Série, de 29/5/1929, Ministério do Comércio e Comunicações.

sua esperada função na economia nacional, nomeadamente de ligação a centros administrativos e produtores (agrícolas, industriais ou comerciais).

Estradas nacionais de 1ª classe são as que ligam as principais regiões do País, para formar a malha principal da rede de viação ordinária, estabelecendo as comunicações das sedes de província e distrito e dos grandes centros urbanos, com a capital e entre si, e assegurando a ligação dos portos comerciais e de pesca e estações de caminhos-de-ferro mais importantes com os centros agrícolas, industriais e comerciais de maior expansão e com a rede de viação do país vizinho.

Estradas nacionais de 2ª classe são as que estabelecem as ligações mais directas das capitais de província e distrito às cidades e sedes do concelho; as que asseguram, em geral, as comunicações dos centros comerciais, industriais e agrícolas e de turismo com os portos marítimos e fluviais, e as estações de caminho-de-ferro; e as que ligam, entre si, as sedes de concelho e as estradas nacionais de 1ª classe.

Estradas municipais são as que estabelecem ligações entre as sedes de concelho e as suas principais povoações, entre os centros produtores locais mais importantes e entre estes e os dos concelhos limítrofes.

Caminhos vicinais são os que asseguram o acesso a todas as povoações e zonas produtoras, estabelecendo a ligação dos meios rurais aos centros administrativos e de consumo¹².

Quanto ao plano de estradas, o decreto continuava a remeter para o plano aprovado em 1928, acrescentando, no entanto, “algumas importantes estradas que, tendo sido construídas pelo Estado, ainda não foram classificadas (...) e igualmente (...) os troços de estradas submersíveis actualmente sob a jurisdição da Administração dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos”¹³. Nenhuma estrada poderia ficar a cargo do MOPC e, conseqüentemente, da JAE, se não fosse classificada e incluída no plano de estradas nacionais, o que foi feito pontualmente¹⁴. Estas classificações feitas avulso revelam a falta de sistematização perante as necessidades então existentes relativamente a estradas. Ainda em 1933, Duarte Pacheco apontava para a necessidade da criação de um plano geral de estradas, que contivesse não só a noção de rede de estradas, mas também toda a sua gestão.

Não encara o Governo, desde já, a resolução integral do problema, porque, por um lado, a Junta não tem ainda elementos seguros sobre a duração e comportamento dos modernos pavimentos, embora já tenha tirado da sua experiência ensinamentos sobre tipo de pavimentos a adoptar e forma da sua execução, custo e conservação, e por outro lado não possui também os elementos de previsão do aumento de circulação de veículos automóveis, ligeiros e pesados, nas estradas do País, à medida que a sua construção e reparação progrida – elementos estes absolutamente indispensáveis para a organização de um plano geral, abrangendo a construção, reparação e conservação de toda a rede de estradas nacionais¹⁵.

O decreto de consolidação da JAE não apenas reorganizou a Junta¹⁶ e modificou a classificação das estradas, como também, reconhecendo a insuficiência de meios do decreto seu fundador, lhe concedeu um novo financiamento para o decénio de 1933-34 a 1942-1943, para a reconstrução e reparação de cerca de 4000 km e construção de mais de 1000 km de estradas novas, mantendo a sua conservação¹⁷. Reconhecia, também, a aprendizagem que já tinha sido feita para

¹² "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2020.

¹³ Ver também os mapas A e B anexos a este decreto. Ibid., 2019, 2020, 2024-2027. As estradas submersíveis estavam sobretudo localizadas nos distritos de Lisboa e de Santarém, sendo a sua extensão total de cerca de 60 km. Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935", 17.

¹⁴ Por exemplo a classificação e integração no plano de estradas nacionais das estradas da Serra da Estrela, pelo seu interesse turístico. "Decreto-lei nº 29763", *Diário do Governo* nº 167, 1ª Série, de 19/7/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁵ "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2017.

¹⁶ Para além dos delegados presentes desde a sua constituição, a JAE passou também a contar representantes das administrações dos portos e do Conselho Superior de Caminhos-de-Ferro, ambos designados pelo Governo, e, quanto ao turismo, passou a ser um delegado do recém criado Conselho Nacional do Turismo. Contava também com os directores dos três serviços da JAE (de construção, de conservação e dos melhoramentos rurais). Ibid., 2020, 2021.

¹⁷ O novo financiamento traduzia-se no seguinte: 1.000.000.000\$00 para os serviços de construção e de conservação das estradas nacionais; 100.000.000\$00 para os serviços de melhoramentos rurais. Estas verbas

ultrapassar as dificuldades provadas pelo “nosso atraso na técnica de construção dos modernos pavimentos” e pela “absoluta carência de empreiteiros de estradas, servidos por pessoal competente e apetrechados de conveniente maquinaria”¹⁸. Referia, ainda, a aprendizagem e a construção do conhecimento que ainda havia a fazer¹⁹.

Em 1933 e no decénio seguinte, apesar de a prioridade continuar a ser a grande reparação de estradas (inicialmente, com 42 por cento da verba de 100.000.000\$00 anuais contra 28 por cento para a construção de novas estradas), a construção de estradas e de pontes continuou, no sentido de diminuir o número de povoações isoladas:

Pode objectar-se que seria mais aconselhável fixar uma maior percentagem para os trabalhos de grande reparação em detrimento da construção de novas estradas. O Governo reflectiu demoradamente neste aspecto do problema mas hesitou em tomar essa orientação depois de ter reconhecido que há ainda bastantes regiões do País que se encontram quase isoladas e que não podem esperar dez anos pelos benefícios da sua ligação à rede de viação do País²⁰.

O relatório plurianual da JAE relativo à primeira metade dos anos trinta relatava o estabelecimento de várias ligações por estrada até então inexistentes entre capitais de distrito (por exemplo, entre Coimbra e Castelo Branco) ou outras povoações menos importantes ou a diminuição em dezenas de quilómetros de alguns itinerários²¹. A construção manteve-se nos anos subsequentes, sendo referido nos relatórios da JAE a sua importância no estabelecimento de novas ligações entre localidades²².

A partir do decreto de 1933, a JAE passou a ter de apresentar um plano e um relatório anuais. A prioridade na grande reparação e construção de estradas era:

A preferência para a inclusão das obras no plano anual será dada tendo principalmente em vista os interesses económicos do País, e será estabelecida dentro de cada uma das seguintes categorias:
Estradas ligando a capital com as sedes de província e de distrito e centros urbanos mais importantes;
Estradas ligando a rede nacional com as estradas do país vizinho;
Estradas ligando os grandes centros produtores com as principais vias de comunicação, ou directamente aos centros de consumo;
Estradas até 20 quilómetros de extensão, drenando para o caminho-de-ferro o tráfego dos produtos de uma região, centros agrícolas ou industriais de grande valor económico;
Estradas ligando portos comerciais ou de pesca ao caminho-de-ferro ou a centros exportadores;
Estradas ligando os principais centros de turismo à rede principal ou ao caminho-de-ferro;
Estradas ligando estações de águas, cura, repouso, desportos, praia, etc., aos centros populacionais vizinhos e ao caminho-de-ferro²³.

A opção, na primeira fase, pela grande reparação, devia-se aos milhares de quilómetros de estradas considerados intransitáveis em 1927²⁴, e à necessidade de adaptação das estradas

seriam repartidas em dez dotações anuais. A distribuição da primeira verba, para os serviços de construção e conservação seria dividida, no primeiro ano, em 30 por cento para os serviços de conservação e 70 por cento para os serviços de construção e grande reparação, sendo que nos anos seguintes a percentagem da conservação seria aumentada de um por cento em cada ano, em detrimento da construção e grande reparação. Dentro desta, entre a construção e a grande reparação a distribuição de verbas seria de 40 por cento para os trabalhos de construção e 60 por cento para os trabalhos de reconstrução e grande reparação. Ou seja, a prioridade continuava a ser a grande reparação de estradas, sendo que a conservação via o seu orçamento a aumentar gradualmente, partindo do princípio de que haveria cada vez mais estradas a serem entregues a esses serviços. Ibid., 2018.

¹⁸ Ibid., 2017.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid., 2018, 2019.

²¹ ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935", 35-46.

²² ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 17-21.

²³ "Decreto-lei n.º 23239", (1933), 2021.

²⁴ A avaliação do número de quilómetros de estradas “arruinadas” ou “intransitáveis” aquando da criação da JAE em 1927 varia conforme as fontes. Em 1936, estes foram avaliados em 6000 km, ou seja, quase metade dos

existentes ao tráfego motorizado, com revisões do traçado, traduzidas em alterações na sua planta, com supressões ou mudanças de curvas (por exemplo, sobrelevações, alargamentos e aumentos do raio), no perfil transversal, com o alargamento da plataforma da estrada (aumento da faixa de rodagem, bermas e passeios, para as larguras máximas então previstas nos troços mais importantes²⁵) e no perfil longitudinal, nomeadamente as concordâncias de trainéis (inclinações de troços de estradas). Em planta, também se fizeram alterações para melhorar os cruzamentos de nível, quer com outras estradas, quer com linhas férreas. Houve necessidade de melhorar as concordâncias entre estradas para tornar os cruzamentos mais adaptados e seguros para o tráfego motorizado, aumentando-se a visibilidade, alargando-se as curvas, cortando-se taludes ou construindo-se placas de separação de trânsito²⁶. Na mesma altura, começou a construção de variantes a traçados existentes, para os melhorar e para contornar localidades. O problema das passagens de nível (cruzamentos de nível entre um estrada e um linha férrea), com repercussões importantes na sinistralidade rodoviária e resultante do problema de coordenação das redes de transportes terrestres, foi de lenta resolução e agravou-se à medida que o tráfego rodoviário aumentou. A primeira legislação em Portugal para melhorar as suas condições de segurança foi publicada em 1929²⁷. Apesar do diploma prever que, para além da necessidade de melhorar as condições de visibilidade entre as duas vias de comunicação, “[n]os projectos de futuras construções de linhas férreas ou de estradas e nas de grande reparação destas será sempre considerada a substituição de passagens de nível por passagens superiores ou inferiores”²⁸, até meados dos anos trinta apenas sete foram suprimidas²⁹. As alterações das estradas em planta e nos seus perfis transversal e longitudinal eram consideradas obras de grande reparação, sendo, por vezes, associadas a uma opção de melhoramento de pavimentos. À medida que os anos iam passando, os relatórios plurianuais da JAE deram mais importância à justificação da opção de, numa primeira fase, “restabelecer o trânsito na maior extensão possível dentro das verbas de que dispunha”, recorrendo a JAE a um macadame melhorado, “em duas camadas – fundação e desgaste – e a este como revestimento superficial de betuminoso nos troços de maior trânsito”³⁰. Embora recorresse a “processos menos demorados e menos dispendiosos” e não os considerasse “óptimos sob o aspecto técnico”³¹, a opção justificava-se pela urgência da intervenção. Inicialmente, os revestimentos do macadame adoptados foram os mais baratos e, geralmente, de aplicação manual, o revestimento superficial por rega e o de semi-penetração, usando quase exclusivamente os produtos asfálticos (betume) e não o alcatrão³². No início dos anos trinta, a revista do ACP publicava uma série de artigos sobre as “estradas modernas”, um dos quais explicando como se aplicava um revestimento superficial de alcatrão sobre o macadame, podendo este ser misturado com o betume:

quilómetros de estradas nacionais existentes. ———, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935”, 20.

²⁵ ———, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941”, 27.

²⁶ *Ibid.*, 71.

²⁷ “Decreto nº 16734”, *Diário do Governo* nº 84, 1ª Série, de 15/4/1929, Ministério do Comércio e Comunicações.

²⁸ *Ibid.*, 961.

²⁹ ———, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935”, 49, 50.

³⁰ *Ibid.*, 20.

³¹ ———, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941”, 11.

³² António Coelho Salles Henriques *et al.*, “Relatório de Portugal (1ª Questão)” (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951), 14-16.

Varre-se o macadame para o desembaraçar dos detritos orgânicos, da poeira, da humidade, numa palavra de tudo o que pode fazer obstáculo à aderência do alcatrão sobre as pedras. Importa operar com bom tempo (...). Espalha-se o alcatrão fluidificado pelo calor (...) tendo o cuidado de não pôr senão a quantidade necessária para impregnar as feridas de macadame e formar à superfície das pedras um revestimento muito delgado.³³

Era um processo pouco mecanizado, manual e feito por aproximação. O macadame betuminoso por semi-penetração, mais perfeito que o “simples revestimento superficial betuminoso sobre macadame ordinário” começou a generalizar-se na segunda metade dos anos trinta³⁴. As estradas de maior tráfego foram frequentemente melhoradas, por exemplo com o uso de algum pavimento especial, como o uso do macadame betuminoso obtido por um processo prévio de mistura (e não posterior de penetração)³⁵. A técnica de aplicação dos materiais foi sendo melhorada, nomeadamente com a aplicação de mais camadas ou com a adaptação do tipo de pavimento a adoptar às condições climáticas³⁶ ou a melhoria da técnica de consolidação e drenagem dos pavimentos, particularmente das suas fundações. Os processos de compactação e correcção dos solos de fundação dos pavimentos e dos aterros começaram a ser realizados a partir de 1938³⁷. No entanto, muitas vezes, as características geométricas de uma estrada com pavimento melhorado não sofriam grandes alterações.

A adaptação das estradas às “características do tráfego moderno” só será sistematizada a partir do plano rodoviário de 1945, que conjugou, de forma mais elaborada, a classificação de estradas com as suas características técnicas. Até lá, continuaram em vigor as características geométricas e técnicas definidas em 1918. A conjugação deste leque de diferentes intervenções esteve na base das diferenças nos vários distritos, dando origem a materialidades distintas nas estradas nacionais. No final dos anos quarenta era apresentada desta forma o critério de intervenção:

Nos distritos mais necessitados de construção de estradas, como foram os do Alentejo, Trás-os-Montes e Beiras, foi dado maior incremento, desde a criação da Junta Autónoma de Estradas, a essa construção como era lógico, deixando-se para mais tarde a grande reparação dos seus pavimentos, a não ser nas estradas que constituíam itinerários mais importantes, nas quais houve que realizar, paralelamente, trabalhos de rectificação de traçados, alargamentos, etc.

Por outro lado, nos distritos do litoral e de maior importância sob o ponto de vista do tráfego, houve que iniciar, desde logo, obras de grande reparação, incluindo rectificações de traçado e pavimentações especiais, embora se tivesse de recorrer também, dada a extensão da rede, a soluções de carácter provisório, como fossem os revestimentos de macadamés reconstruídos. (...)

Desta forma de proceder, não admira que, decorridos 15 ou 20 anos se encontre hoje determinada estrada, num distrito do litoral, dotada de pavimento aperfeiçoado que a muitos se afigura definitivo e que, no entanto, careça de alargamento da sua plataforma ou mesmo de razoável rectificação de traçado, em virtude de não possuir as características técnicas que o tráfego moderno exige; que a outros pareça modesto de mais o simples revestimento betuminoso de um bom pavimento de macadame executado em moderna estrada do Alentejo ou Trás-os-Montes, se não atender ao reduzido tráfego que a percorre e à razão por que se faz esse revestimento.³⁸

³³ "A estrada moderna. Alcatrão e betumes", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1931): 26.

³⁴ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 13.

³⁵ Henriques *et al.*, "Relatório de Portugal (1ª Questão)", 16-21.

³⁶ Na primeira metade dos anos trinta, o emprego do betuminoso passou a ser feito em duas camadas e não numa, e, onde as condições atmosféricas não aconselhavam o seu emprego, eram aplicados os paralelepípedos. Neste período, as poucas dezenas de quilómetros que tiveram pavimento em betão foram as zonas onde havia cheias. Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935", 22, 23.

³⁷ Henriques *et al.*, "Relatório de Portugal (1ª Questão)", 5.

³⁸ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 84.

Criou-se, portanto, uma situação muito diversificada em termos das estradas reparadas e construídas, com uma grande variação inter e intra-distrital, quer em termos de pavimentos, quer de características técnicas e geométricas. Nos anos trinta e quarenta, a maioria das estradas nacionais (em 1934, cerca de 75 por cento) estavam pavimentadas com macadame, material reconhecido como impróprio para o tráfego motorizado³⁹. A II Guerra Mundial afectou o trabalho de grande reparação, melhoria de pavimentos, construção e conservação corrente das estradas, devido à falta de transportes e de materiais, nomeadamente dos produtos betuminosos, e ao aumento dos preços, tendo ficado muitos pavimentos simplesmente em macadame e alguns com pavimentos especiais, usando materiais nacionais como alternativa, como os paralelepípedos de granito ou o macadamecimento⁴⁰. Em 1944, a JAE recebeu subsídios extraordinários para a reparação de estradas betuminadas que tivessem recebido consertos provisórios⁴¹, e no ano seguinte, com a reorganização da JAE, a grande reparação dos pavimentos passou para a direcção dos serviços de conservação, mantendo-se a grande reparação das estradas na direcção dos serviços de construção⁴², tendo ambas as rubricas recebido, nos anos seguintes, importantes aumentos de verbas. Segundo um relatório plurianual da JAE, a acção imediata no pós-guerra foi, sobretudo, uma acção de contenção da deterioração dos pavimentos, sendo feita a sua protecção com revestimentos superficiais⁴³. Talvez por isso, a percentagem de estradas em macadame decresceu menos nos dez anos entre 1939 e 1949 (cerca 5 por cento), do que nos cinco anos anteriores, entre 1934 e 1939 (12 por cento)⁴⁴.

Além do macadame continuar a ser o pavimento dominante no final dos anos quarenta, representando cerca de 60 por cento das estradas nacionais, estava distribuído de forma bastante variável nos diferentes distritos.

³⁹ Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1934*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1935), 373.

⁴⁰ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 13-15, 30.

⁴¹ "Decreto-lei nº 33913", *Diário do Governo* nº 196, 1ª Série, de 4/9/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Este decreto foi publicado em Setembro e a dotação extraordinária que consignou seria reforçada em Novembro. Já em Março desse ano, na revista do ACP, era publicado um artigo pedindo ao Governo que desse as dotações necessárias à JAE para a reparação dos pavimentos betuminosos, para se salvarem as estradas portuguesas. "Estão em perigo as estradas portuguesas!", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1944).

⁴² "Decreto-lei nº 35434", (1945), 1355.

⁴³ ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 70. Para maior detalhe ver ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 85.

⁴⁴ Em 1934, 1939 e 1949, o pavimento a macadame representava, respectivamente, 76,3, 63,9 e 58,9 por cento do total das estradas nacionais. Ver Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1934*, 373, Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico. Ano de 1939*, (Lisboa: Imprensa Nacional, 1941), 343, ———, *Anuário Estatístico. Ano de 1949*, (Lisboa: Tipografia Portuguesa, 1950), 212.

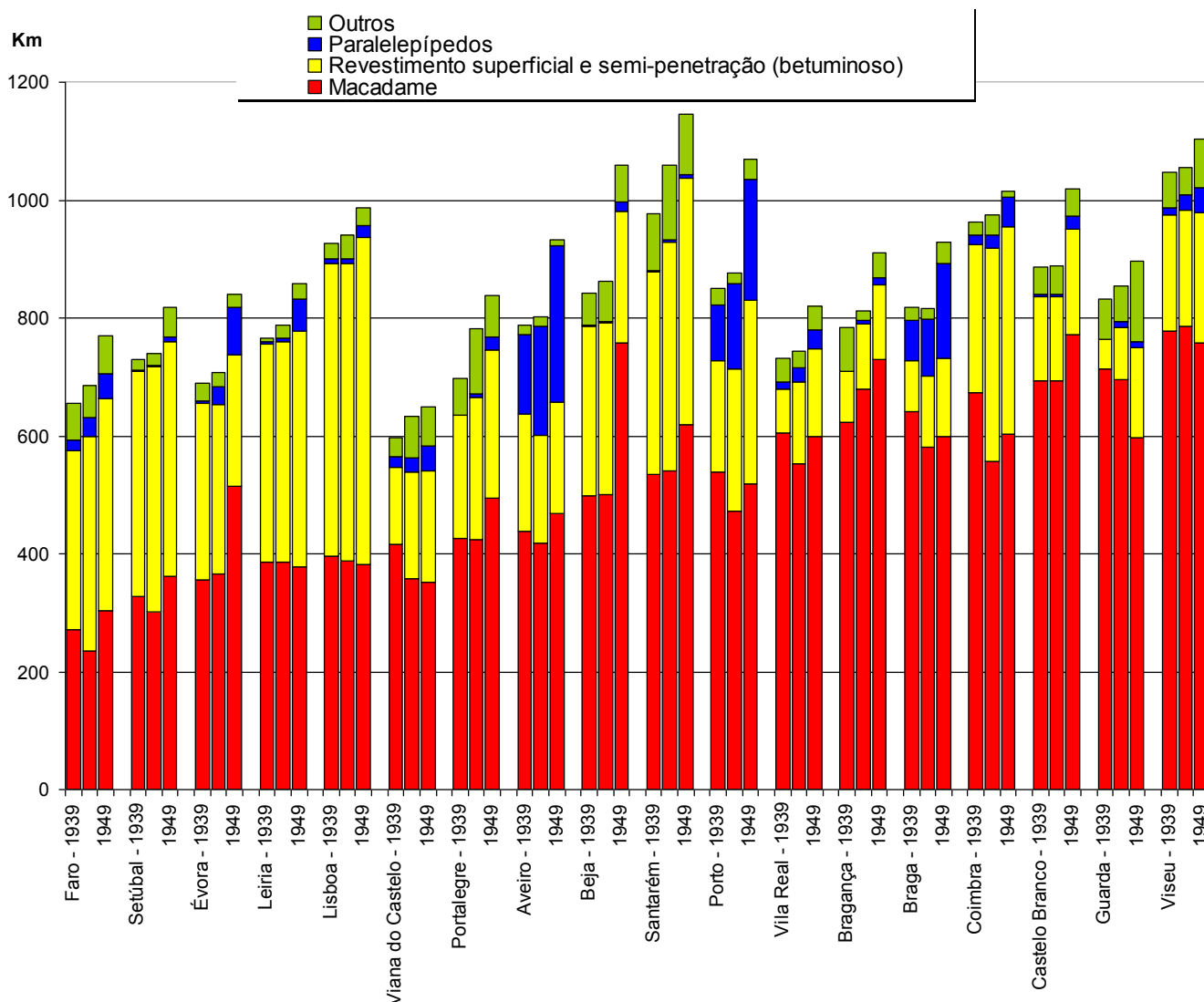


Gráfico 3: Tipo de pavimento das estradas nacionais por distrito, nos anos de 1939, 1944 e 1949, em quilómetros⁴⁵

Neste gráfico vê-se que o aumento do número de quilómetros de estradas nacionais em alguns distritos se fez, nesta fase, com estradas pavimentadas a macadame, destacando-se os distritos de Beja e de Évora, que eram aqueles que tinham menor densidade de estradas⁴⁶. Em 1949, Lisboa era o distrito com maior percentagem de estradas nacionais em betuminoso (56 por cento) e menor em macadame (39 por cento) e, no extremo oposto, estava Bragança com menor percentagem das suas estradas de betuminoso (13 por cento) e maior em macadame (80 por cento). A percentagem de estradas pavimentadas com paralelepípedos aumentou gradualmente, atingindo em 1949 mais de 6 por cento do total das estradas nacionais, correspondentes a pouco mais de mil quilómetros de estradas, sendo predominante nos distritos de Aveiro, Porto e Braga⁴⁷. No distrito de Aveiro este pavimento era particularmente indicado dada a natureza argilosa do subsolo na

⁴⁵ Gráfico realizado por mim a partir de dados consultados em: ———, *Anuário Estatístico. Ano de 1939*, 343, ———, *Anuário Estatístico. Ano de 1944*, (Lisboa: Sociedade Tipográfica, 1945), 153, ———, *Anuário Estatístico. Ano de 1949*, 212.

⁴⁶ Ver, acima, Gráfico 2 e, abaixo, Gráfico 4.

⁴⁷ Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico. Ano de 1949*, 212.

proximidade das suas zonas lagunares e marítimas⁴⁸. A aplicação deste e de outros tipos de pavimentos dependeu, também, da geografia da origem dos materiais, tendo em vista a diminuição dos custos de transporte. Por isso, os paralelepípedos de granito continuaram a ser tendencialmente aplicados no Norte do país, por ser uma zona rica em granitos, e os poucos quilómetros de pavimento em betão aplicados nos anos trinta foram-no em locais próximos de fábricas de cimento⁴⁹. Os paralelepípedos de granito foram defendidos nos anos dez pelos engenheiros franceses como o pavimento mais adequado para substituir o macadame (em detrimento do alcatrão) por ser mais robusto, apesar de mais caro⁵⁰. Em Portugal, havia quem partilhasse desta opinião considerando os paralelepípedos de granito ou de pedra artificial o pavimento mais barato, a longo prazo, por o custo de conservação ser menor⁵¹. Chegou mesmo a ser defendido, já nos anos quarenta, num relatório da JAE, em plena carestia de produtos betuminosos importados, que este seria o “pavimento nacional por excelência”, pela sua “duração máxima, fácil e económica conservação, bom piso, perfeita aderência e segurança”⁵², caso não fosse o seu custo elevado (no curto prazo). Também num artigo da revista do ACP, de Maio de 1944, foi discutida a sugestão de vários sócios do emprego generalizado dos paralelepípedos nas estradas do país, evitando “quase por completo, a utilização de materiais estrangeiros”, o que era contra-argumentado com a dificuldade do transporte desse material⁵³. De referir, contudo, que apenas se discutia custo do pavimento (de construção, de conservação) e não a sua adaptação aos veículos motorizados, nomeadamente à sua velocidade, mas essa referência seria feita, em 1951, pelo engenheiro da JAE e seu futuro director dos serviços de conservação, José Canto Moniz, num artigo sobre pavimentos publicado na revista do ACP, em que não considerava serem os paralelepípedos o pavimento ideal para a tracção mecânica, sobretudo nas estradas de grande tráfego, apresentando os inconvenientes da “grande sonoridade”, do maior consumo dos pneus e também da lentidão da sua execução⁵⁴, indicando-os, antes, para estradas com tráfegos de tracção animal, para a travessia de alguns aglomerados urbanos, em zonas de maus solos e húmidas e, sobretudo, nas proximidades dos fornecedores de paralelepípedos (devido ao menor custo do seu transporte). Esta posição seria secundada no relatório de Portugal relativo aos pavimentos (1ª Questão), apresentado no Congresso Internacional de Estradas, em Lisboa, em 1951, cujo autor principal foi o director dos serviços de construção da JAE, o engenheiro António Coelho Salles Henriques⁵⁵. No âmbito do número especial da revista do ACP relativo ao mesmo congresso, Canto Moniz publicou um artigo com intuítos pedagógicos, onde apresentou uma

⁴⁸ Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 100.

⁴⁹ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935", 23.

⁵⁰ Mom, "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete": 79.

⁵¹ Faria, "O problema dos pavimentos: estradas e ruas", 9, 17, 19-24.

⁵² Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 13.

⁵³ Este artigo calculava então que para um quilómetro de estrada pavimentada a paralelepípedos seriam necessários 10 comboios com 10 vagões cada, e isto numa altura em que quer a camionagem, quer os caminhos-de-ferro estavam com grandes dificuldades de circulação pela situação provocada pela guerra. "As estradas portuguesas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1944).

⁵⁴ José Estêvão Abranches Couceiro do Canto Moniz, "Os pavimentos das estradas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951).

⁵⁵ Henriques *et al.*, "Relatório de Portugal (1ª Questão)", 8-10.

esquematisação das aplicações das camadas de fundação e de desgaste dos pavimentos especiais, divididas em flexível, semi-rígido ou rígido, com camadas de desgaste respectivamente de betuminoso, paralelepípedos e de betão de cimento.

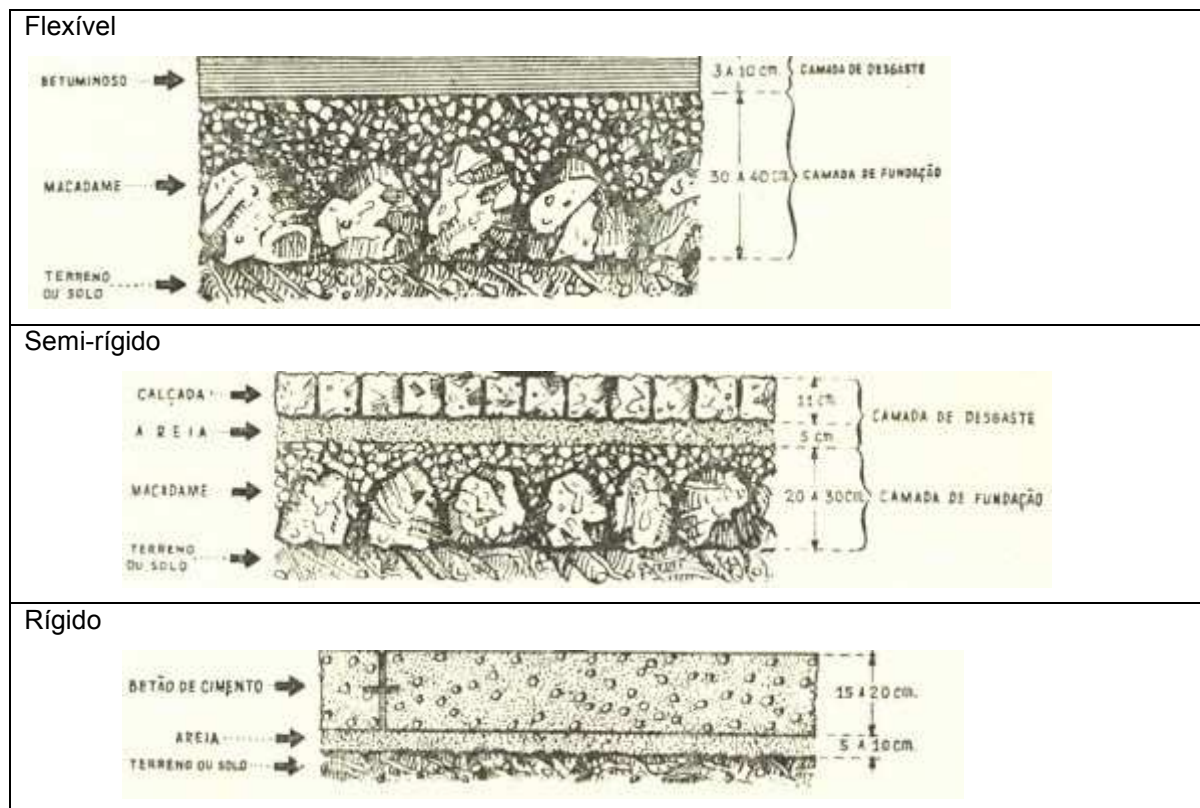


Figura 20: Camadas de fundação e de desgaste de pavimentos flexível, semi-rígido e rígido⁵⁶

O macadame funcionava como camada de fundação nos pavimentos a betuminoso e nos com paralelepípedos ou calçadas. Para além dos três tipos de pavimento mais utilizados neste período, macadame, betuminoso e paralelepípedos (depois substituídos por cubos⁵⁷), que representavam, juntos, cerca de 95 por cento dos pavimentos das estradas nacionais, nas restantes estradas havia tanto os pavimentos como o betão de cimento, ou a calçada à portuguesa, como também as estradas não pavimentadas, apenas com terraplenagens feitas (cerca de quatro por cento do total das estradas, quer no final dos anos trinta (com 535 km), quer no final dos anos quarenta (com 665 km)⁵⁸). As estradas com betão de cimento foram feitas com carácter excepcional, sendo uma das excepções o troço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional, feito com lajes deste material, por ser um pavimento mais caro do que os restantes e por haver problemas na execução das juntas de dilatação entre as lajes⁵⁹.

⁵⁶ Moniz, "Os pavimentos das estradas": 19.

⁵⁷ Os paralelepípedos de granito de 11x11x22 cm foram substituídos pelos cubos de 11 cm de aresta, por se considerar terem mais vantagens. Henriques *et al.*, "Relatório de Portugal (1ª Questão)", 6, 8.

⁵⁸ Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico. Ano de 1939*, 343, Mário José de Abreu e Silva, Abílio de Passos Ângelo, Júnior e Duarte de Almeida, "Relatório de Portugal (4ª Questão)" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951), 4.

⁵⁹ Henriques *et al.*, "Relatório de Portugal (1ª Questão)", 10-13.

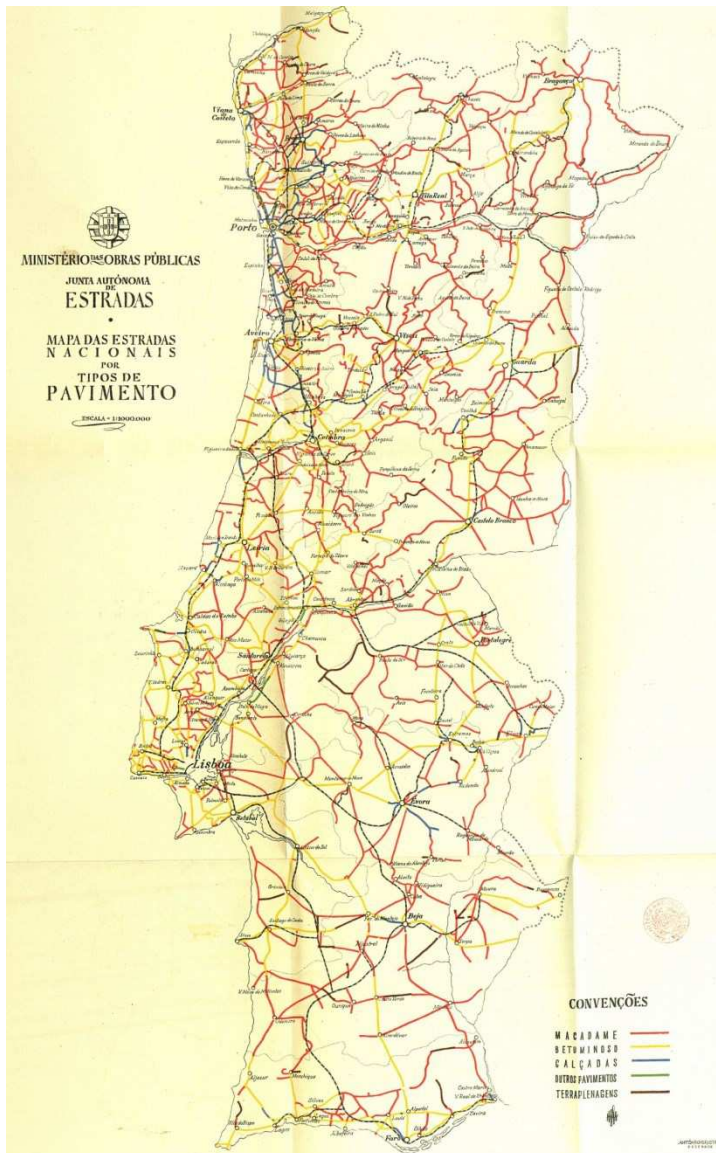


Figura 21: Mapa do tipo de pavimentos das estradas nacionais, relativo a 1949, publicado pela Junta Autónoma de Estradas⁶⁰

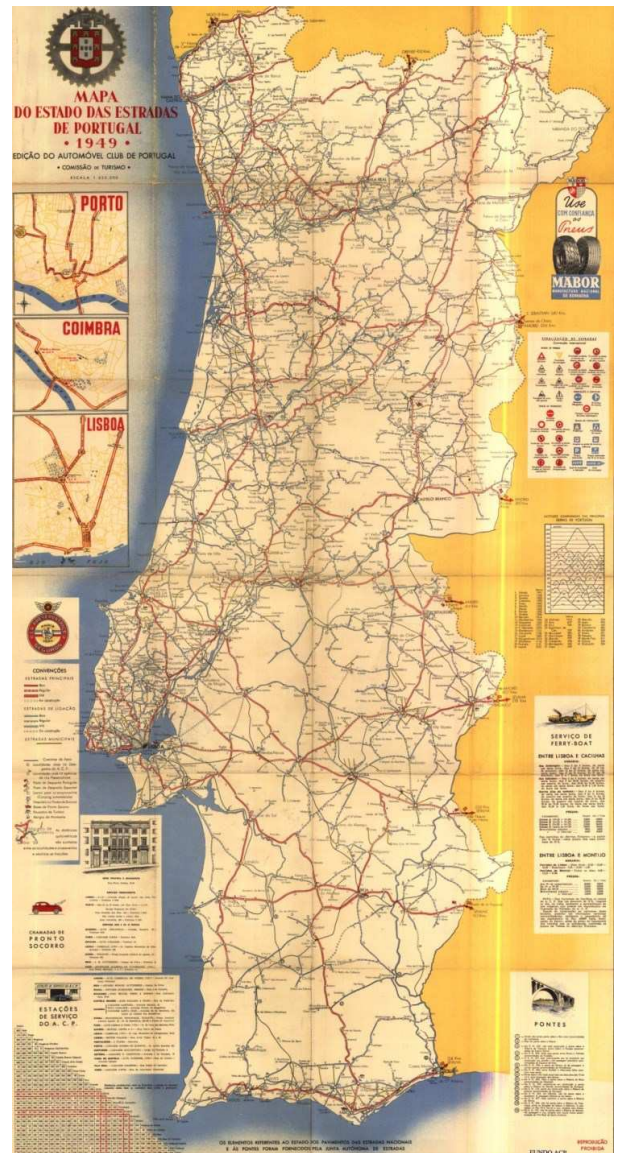


Figura 22: Mapa do estado das estradas, 1949, publicado pelo Automóvel Club de Portugal⁶¹

Apesar de ser reconhecido que o pavimento a macadame era impróprio para o tráfego automóvel, o que era referido nos relatórios da JAE desde o início⁶², este foi o pavimento dominante nas estradas nacionais até meados dos anos cinquenta⁶³ (ver Gráfico 3 e Figura 21). No mapa do estado das estradas de 1949, publicado pelo ACP, não há qualquer referência ao tipo de pavimento, nem sequer há uma correspondência directa com a classificação de estradas então em vigor, definida pelo plano rodoviário de 1945⁶⁴. Aparentemente, segundo este mapa publicado pelo ACP (feito com base em informações fornecidas pela JAE), não havia, então, muitas estradas que fossem consideradas em mau estado, o que poderá ser lido como estando os pavimentos, regra geral,

⁶⁰ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", (Cedência da Estradas de Portugal, S.A.).

⁶¹ Coleção de Mapas do Centro de Documentação do Automóvel Club de Portugal.

⁶² Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 41.

⁶³ ———, "Relatório, 1950-1965", 32, 33.

⁶⁴ Embora se encontre alguma correspondência entre as estradas a vermelho e as estradas nacionais de 1ª classe, que também eram representadas a vermelho.

adaptados ao tráfego existente em cada zona, o que estava de acordo com o discurso produzido pela JAE sobre o tipo de pavimentos. De notar que o tempo previsto para a duração de um pavimento em macadame sem ligante superficial, ou seja, sem qualquer tipo de revestimento, era de cinco anos, tempo esse que seria duplicado se houvesse esse revestimento⁶⁵.

As assimetrias regionais manifestavam-se não apenas em relação ao pavimento, como também em relação à densidade de estradas em cada distrito, em relação à sua superfície, como se percebe pela evolução entre 1929 e 1949 (ver Gráfico 4). A tendência de a densidade de estradas por distrito acompanhar a densidade populacional, já observada entre 1892 e 1925⁶⁶, manteve-se: os distritos com maior densidade populacional⁶⁷ - os distritos litorais a Norte de Lisboa, inclusive - tinham também maior densidade de estradas. Acima da média nacional estavam o Porto, que continuou a ser, destacadamente, o distrito com maior densidade de estradas nacionais, seguido por Lisboa, Braga, Aveiro, Viana do Castelo, Coimbra, Leiria, Viseu e Vila Real (só estes dois últimos não eram dessa faixa litoral). Houve um aumento importante da densidade de estradas no continente entre 1929 e 1949, de cerca de 25 por cento, o que significou cerca de mais de 3100 km de estradas nacionais novas (que incluíram cerca de 1000 km de estradas municipais reclassificadas)⁶⁸, perfazendo um total de cerca de 16600 km⁶⁹. Abaixo da média nacional de densidade distrital de estradas também não houve grandes mudanças, mantendo-se os distritos do interior e do Sul com menor densidade de estradas nacionais por superfície. De destacar que, apesar de Santarém e Beja estarem entre os distritos com uma densidade de estradas abaixo da média nacional, estavam entre os distritos com maior número de quilómetros de estradas, em termos absolutos⁷⁰.

⁶⁵ Mário José de Abreu e Silva, "4ª Questão. Relatório geral" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951), 17.

⁶⁶ Ver Gráfico 2, acima.

⁶⁷ Por exemplo, em 1949, a ordem decrescente dos distritos com maior densidade populacional (quociente entre habitantes por distrito e a superfície desse distrito em km²) é muito semelhante à relativa à densidade de estradas nacionais: Porto (461,7); Lisboa (445); Braga (200,1); Aveiro (178,5); Viana do Castelo (132,6); Leiria (115,3); Coimbra (110,9); Viseu (98,8); Vila Real (75,4); Santarém (68,8); Faro (64,7); Setúbal (63,8); Guarda (56); Castelo Branco (48,4); Bragança (34,9); Portalegre (32,7); Évora (30); Beja (28,3). Para o cálculo deste quociente, usámos o número de habitantes em 1950 acessível no Anuário Estatístico de 1952, para não usar o número de habitantes em 1940, que era a informação disponível no Anuário de 1949. Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico. Ano de 1949*, 10, ———, *Anuário Estatístico. 1952*, (Lisboa: Tipografia Portuguesa, 1953), 10.

⁶⁸ Este número conta com a construção de novas estradas e com a integração de estradas municipais reclassificadas como nacionais (cerca de 1000 km), de acordo com o plano rodoviário de 1945.

⁶⁹ O número de quilómetros de estradas construídas a cargo do Estado por cem quilómetros quadrados em Portugal continental evoluiu desta forma: 1929: 15,1 km/km²; 1934: 16 km/km²; 1939: 16,4 km/km²; 1944: 16,9 km/km²; 1949: 18,8 km/km².

⁷⁰ Ver para o total de quilómetros de estradas nacionais por distrito o Gráfico 3 e para a densidade o Gráfico 4.

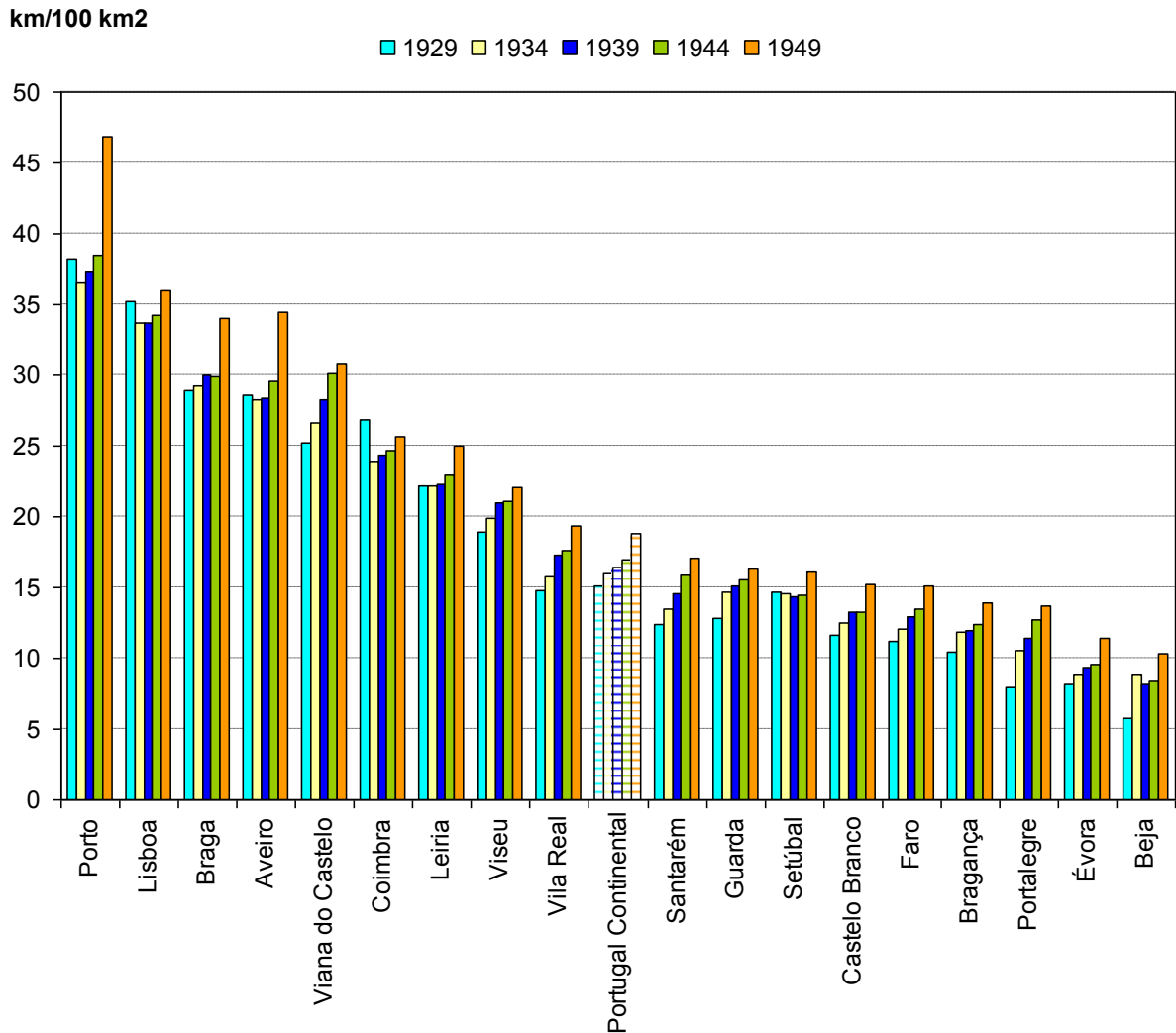


Gráfico 4: Densidade das estradas nacionais existentes por distrito (em quilómetros) por 100 km² de área desse distrito para os anos de 1929, 1934, 1939, 1944 e 1949⁷¹

Ainda que Porto e Lisboa fossem os distritos com maior densidade de estradas em relação à sua superfície e com maior densidade populacional, eram os dois distritos com menor número de quilómetros de estradas nacionais por mil habitantes. Aliás, a densidade de estradas em termos da área por distrito parece ser quase inversa àquela calculada como sendo o número de quilómetros existentes em cada distrito por cada mil habitantes desse distrito.

⁷¹ Gráfico realizado por mim a partir de dados consultados nas seguintes publicações: Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1929*, 285, ———, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1934*, 373, Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico. Ano de 1939*, 8, 343, ———, *Anuário Estatístico. Ano de 1944*, 10, 153, ———, *Anuário Estatístico. Ano de 1949*, 10, 212.

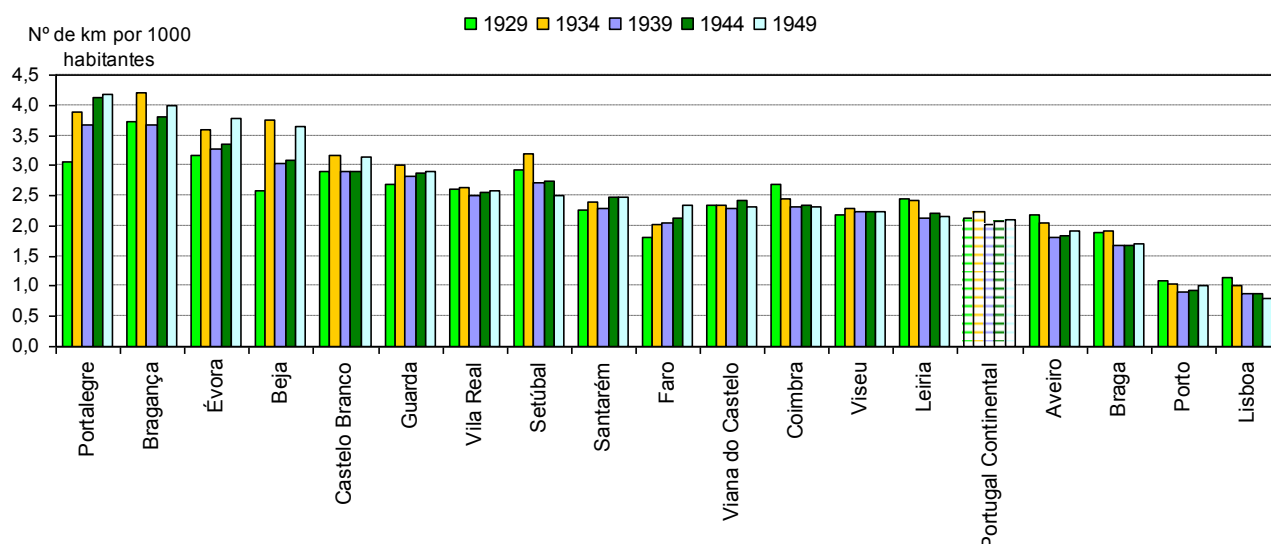


Gráfico 5: Número de quilómetros de estradas nacionais, por distrito, por mil habitantes, em 1929, 1934, 1939, 1944 e 1949⁷²

Estes dois cálculos de densidade de estradas, quer em termos de superfície, quer de população, por distritos mostram que a tendência para continuar a construir estradas nos distritos com maior densidade populacional que, apesar de terem as mais elevadas densidades de estradas por superfície tinham menor número de quilómetros construídos por habitante, se manteve. Em resultado, as assimetrias existentes foram reforçadas, mercê da necessidade de responder às zonas não só mais povoadas, mas também a mais elevados níveis de circulação. Estes dados seriam confirmados no primeiro recenseamento rodoviário que incluiu tráfego com tracção mecânica (e também tracção animal) em Portugal, levado a cabo pela JAE nas estradas nacionais, entre 1937 e 1938, e cujos resultados viriam a ser publicados em 1945, em 19 cartas, uma de Portugal continental e as restantes dos seus 18 distritos, que tinham desenhadas as faixas que representavam as médias das contagens⁷³. Nestas cartas estava registado o total da contagem dos veículos (que incluía veículos motorizados, mecânicos – bicicletas –, ou de tracção animal, de forma indiferenciada), que era traduzido na intensidade de trânsito, expressa na largura das faixas, e na tonelagem estimada, expressa na cor das faixas. De destacar a intensidade e a tonelagem do trânsito nas duas principais cidades, Lisboa e Porto⁷⁴, e seus arredores e em Santarém, por ter uma das travessias contínuas rodoviárias sobre o rio Tejo (havendo outra ponte um pouco mais a Norte, em Abrantes), que permitia a ligação de Lisboa a Este e a ligação do Norte ao Sul do país. A divisão de Portugal em função dos rios Douro e Tejo, já tinha sido identificada nos anos trinta pelo engenheiro António Vicente Ferreira,

⁷² Gráfico realizado por mim a partir de dados consultados nas seguintes publicações: Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1929*, 285, ———, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1934*, 10, 373, Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico. Ano de 1939*, 8, 343, ———, *Anuário Estatístico. Ano de 1944*, 10, 153, ———, *Anuário Estatístico. Ano de 1949*, 10, 212, ———, *Anuário Estatístico. 1952*, 10. Para os anos de 1929 e 1934 foram usados dados da população referentes a 1930. Para os anos de 1939 e de 1944 foram usados dados da população referentes a 1940. Para o ano de 1949 foram usados dados da população referentes a 1950.

⁷³ Junta Autónoma de Estradas, "Estatística de trânsito: 1937-38", (Lisboa: Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1945).

⁷⁴ Em Lisboa e no Porto observam-se intensidades e tonelagens importantes de tráfego radial, sendo de destacar, em Lisboa, a saída para a sua parte ocidental, que ia no sentido dos Estoris e de Cascais e as saídas para Norte, e no Porto, Vila Nova de Gaia, ou seja, a saída para Sul.

que, a propósito da incompletude da rede dos caminhos-de-ferro, afirmava que o território do continente português era constituído por três zonas distintas, a Norte do Douro, entre Douro e Tejo e a Sul do Tejo⁷⁵. Havia algum paralelo com a realidade rodoviária, apesar das várias tentativas de ultrapassar essas divisões, por exemplo no caso da travessia do Tejo, com projectos discutidos pelo menos desde finais do século XIX, tendo-se materializado um, em 1934, num concurso para uma ponte entre Xabregas e Montijo, que não chegou a concretizar-se⁷⁶. As pontes rodoviárias sobre o Tejo em Vila Franca de Xira e em Lisboa, só abriam ao tráfego em, respectivamente, 1951 e 1966. A travessia do Douro seria reforçada com a inauguração da ponte da Arrábida, em 1963.

No recenseamento de tráfego realizado em 1937 e 1938, as zonas com intensidade e tonelagem intermédias eram o litoral Sul algarvio (entre Lagos e Vila Real de Santo António), Régua (onde havia um travessia rodoviária sobre o Douro) e, de uma forma geral, com algumas variações, toda a faixa litoral de Setúbal a Viana do Castelo e Braga, sendo de destacar Setúbal, Torres Novas, Coimbra, Leiria e Aveiro⁷⁷. Toda a faixa longitudinal interior tinha uma intensidade de trânsito bastante diminuta, mesmo nas estradas que faziam a ligação com Espanha, embora nessas se registe um ligeiro aumento da intensidade e da tonelagem⁷⁸. Pode-se, pois, concluir que a circulação de veículos, motorizados ou não, por via terrestre, era essencialmente uma circulação interna, com particular relevo para as cidades de Lisboa, Porto e Santarém e para as faixas litorais a Norte de Setúbal e no Sul Algarvio.

⁷⁵ Ferreira, "Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo: conferencia realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934", 32, 33. Sobre a evolução dos projectos de atravessamento ferroviário do Tejo ver Gomes, "Um século de caminhos-de-ferro em Portugal: persistências e rupturas", 29-31.

⁷⁶ Ferreira, "Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo: conferencia realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934", 34.

⁷⁷ Na faixa entre Setúbal e Braga e Viana do Castelo destacam-se, para além daqueles entre de Lisboa e Porto e as suas periferias, troços com maior intensidade como Braga a Coimbra (pelo Porto), Lisboa a Torres Novas (por Santarém) (e, com uma intensidade um pouco mais ligeira, outra saída para Norte de Lisboa, para Leiria, por Torres Vedras) e Setúbal à margem Sul do Tejo (possivelmente, muitos veículos seguiriam para Cacilhas, onde poderiam apanhar o barco para Lisboa).

⁷⁸ No interior também se verifica um aumento da intensidade e tonelagem em cidades do interior como Évora, Beja, Elvas, Covilhã, Régua e Vila Real. De lembrar que este censo se fez durante a Guerra Civil Espanhola que provocou uma quebra ligeira no número de veículos automóveis que atravessaram a fronteira terrestre entre Portugal e Espanha. *Relatório referente ao ano de 1950 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, 95.

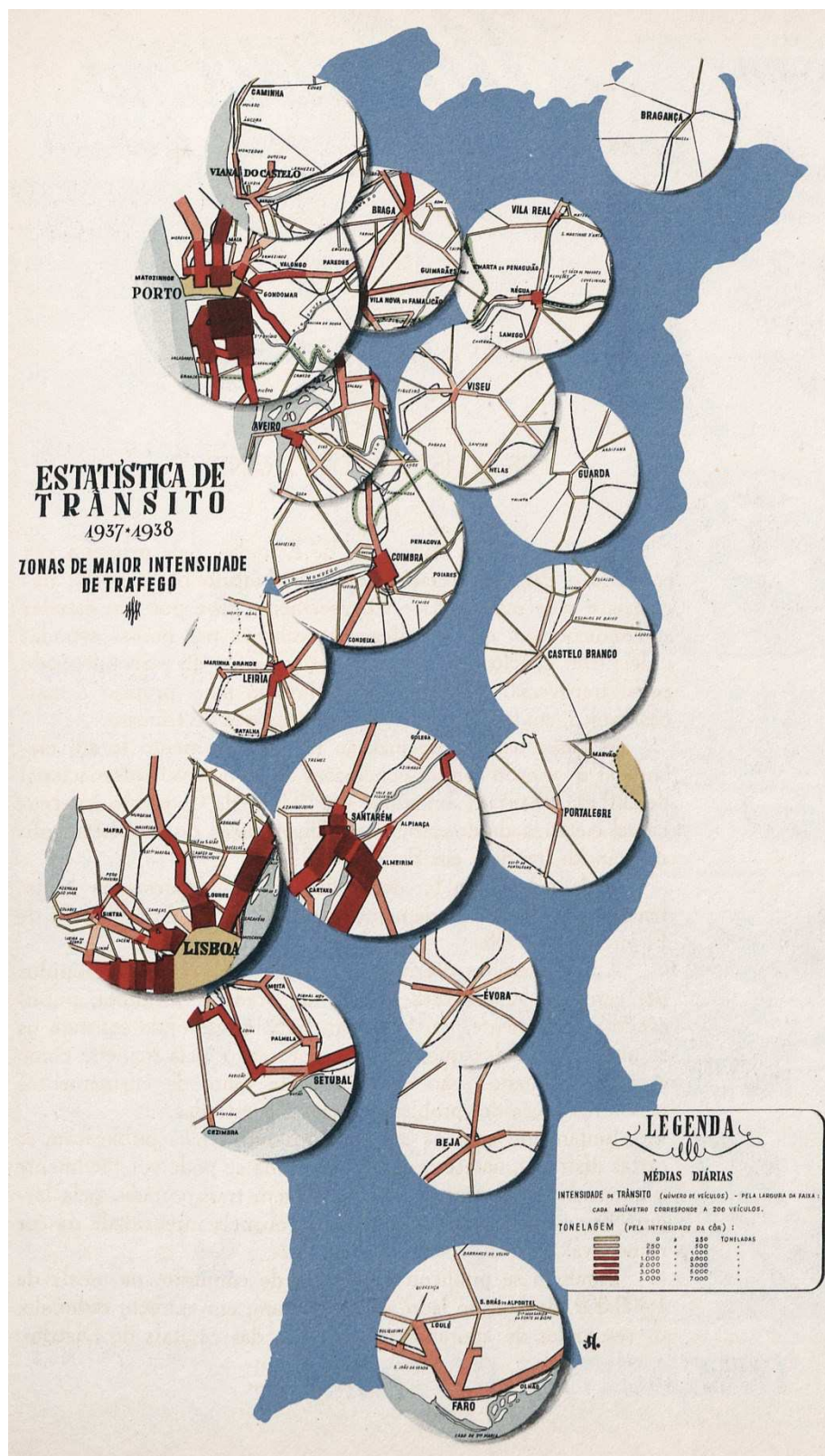


Figura 23: Mapa com destaques das zonas com maior intensidade de trânsito de acordo com a estatística de trânsito realizada em 1937 e 1938⁷⁹

Este primeiro recenseamento efectuado pela JAE (1937-1938) foi organizado segundo as conclusões da Comissão Internacional encarregada de estudar a uniformização do recenseamento de

⁷⁹ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 91 (Cedência da Estradas de Portugal, S.A.).

trânsito, reunida em Paris em 1927⁸⁰, e as normas estabelecidas para recenseamentos de tráfego no V Congresso Internacional da Estrada, realizado em Milão em 1926⁸¹, particularmente:

- 1º Classificação de veículos conforme a tracção é animal ou mecânica;
- 2º Definição das secções de estrada em que se pode desprezar a circulação de trânsito em relação à circulação local, pois esta não deve ser contada;
- 3º Limitação das secções de contagem de modo a coincidirem com os limites das diferentes espécies de revestimento das estradas e fazer a contagem durante 14 dias por ano, em dias da semana diferentes e abrangendo em metade a circulação nocturna;
- 4º Fixação *grosso modo* dos pesos da tonelagem bruta e líquida;
- 5º Realização de recenseamentos quinquenais a partir de 1928⁸².

Apesar de só ter feito o seu primeiro recenseamento de tráfego dez anos depois do recomendado pela AIPCR, a JAE continuaria a realizá-los quinquenalmente, conforme previsto no *Estatuto das Estradas Nacionais* de 1949⁸³, com excepção do segundo, que, devido às dificuldades na circulação provocadas pela guerra, foi feito apenas em 1949 e 1950 e publicado neste mesmo ano. As estatísticas de trânsito publicadas pela JAE confirmam a faixa litoral, sobretudo a Norte de Lisboa, inclusive, como a zona com maior tráfego do continente⁸⁴ e os grandes aumentos de tráfego de tracção mecânica nas áreas do grande Porto e da grande Lisboa⁸⁵.

Os recenseamentos de tráfego eram, então, já considerados como essenciais para o planeamento e gestão da rede de estradas, nomeadamente a relação entre tonelagem e tipo de pavimento, e viriam a ser aperfeiçoados⁸⁶, sobretudo a partir do terceiro, publicado em 1955, já sob influência dos princípios da engenharia de tráfego americana⁸⁷.

O aumento da densidade de estradas nos distritos com maior tráfego contribuiu para um círculo vicioso, pois a construção e melhoramento de estradas, justificadas por mais tráfego, fomentam o aumento da circulação; há um efeito de mais tráfego induzido com a construção de mais estradas⁸⁸. A JAE reconhecia isso mesmo no segundo recenseamento de tráfego comentando assim a assimetria de tráfego entre litoral e interior: "... a rede de estradas cuja realização a JAE tem a seu cargo, está ainda longe de corresponder às necessidades rodoviárias do interior do País, nem, em contrapartida, possibilitou, portanto, aquele desenvolvimento regional que o estabelecimento de comunicações rodoviárias sempre arrasta consigo"⁸⁹. Era também em função do tráfego existente, que, entretanto, tinha aumentado substancialmente⁹⁰, que a JAE justificava a manutenção de pavimentos como o macadame, sendo articuladas razões técnicas e económicas:

⁸⁰ Ibid., 90.

⁸¹ ———, *Estatística do trânsito nas estradas nacionais de Portugal*, (Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1960), 8.

⁸² Ulrich, *Economia política: os transportes*, 189.

⁸³ "Lei nº 2037", (1949), 593.

⁸⁴ Ver, por exemplo, Junta Autónoma de Estradas, *Estatística do trânsito, 1949-1950*, (Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1950), 3, 4.

⁸⁵ ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 104.

⁸⁶ Esse segundo recenseamento alterou alguns procedimentos relativamente ao primeiro, nomeadamente sobre o número de postos de contagem principais e secundários, mas não os alterou significativamente. Ibid., 105, 106.

⁸⁷ ———, *Estatística do trânsito nas estradas nacionais de Portugal*, 3, 4.

⁸⁸ Ver Graves-Brown, "From Highway to Superhighway: The Sustainability, Symbolism and Situated Practices of Car Culture": 65, Sachs, *For the love of the automobile: looking back into the history of our desires*, 178.

⁸⁹ Junta Autónoma de Estradas, *Estatística do trânsito, 1949-1950*, 3, 4.

⁹⁰ Entre o primeiro (1937/38) e o segundo (1949/50) recenseamentos rodoviários realizados pela JAE houve um aumento do tráfego médio de 150 por cento. Luis da Costa de Sousa Macedo, *O problema rodoviário nacional. Relatório*, (Lisboa: Junta Autónoma de Estradas, 1953), 13, 31.

Os problemas têm que ser apreciados com uma visão de conjunto e, sobretudo, dentro das realidades da nossa vida económica, cuja modéstia nos aconselha a estudar cuidadosamente a solução para cada caso. Optar por soluções provisórias e baratas em estradas de grande tráfego pode ser tão antieconómico como a adopção de soluções caras em estradas de pouco movimento⁹¹.

Esta argumentação continuaria a ser desenvolvida no início dos anos cinquenta. No relatório de Portugal ao Congresso Internacional de Estradas de 1951, na questão sobre os pavimentos, as opções eram articuladas como um balanço entre as opções técnicas, a economia das transportes e também as opções políticas do país:

Se um pavimento barato, porque é ligeiro e o tráfego pouco intenso, tem as mesmas características de aderência e de exploração que um pavimento caro, a solução encontrada é perfeita.

Nos serviços de estradas de Portugal, domina cada vez mais a orientação de que o dever do técnico é encontrar as soluções mais económicas para o País, e que ofereçam as melhores condições de segurança para o tráfego. (...)

Há que evoluir não num sentido puramente absoluto em relação aos factores de ordem técnica, mas sim com um sentimento real do problema económico do País.

Há tradições a manter na técnica, como em toda a vida de uma nação.

A preocupação da Administração e do técnico de pavimentos português é harmonizar todas estas circunstâncias, condicionando a modernização dos processos a factores de ordem económica, mas ajustando essa orientação com problemas internos de mão-de-obra e de tradição.

Nas vias de comunicação de valor económico em relação à intensidade do tráfego, caminha-se nitidamente para a última palavra da técnica. Nas vias de comunicação secundárias ou nas vias urbanas menos importantes – onde a economia de transportes não imponha os mesmos processos – manter-se-á a utilização tradicional das técnicas que empregam muitos portugueses e a que estão ligados interesses apreciáveis⁹².

Num discurso para uma audiência interna, em 1953, o presidente de JAE, Luís da Costa de Sousa Macedo, argumentava na mesma linha:

E é preciso que se assente bem que não são só as estradas que têm covas que se devem considerar inadequadas. Pode mesmo acontecer, e em geral acontece, que está mais inadequada para o tráfego económico uma estrada sem buracos do que uma estrada cheia de covas. Tudo depende da importância do tráfego e da função que a estrada desempenha na economia dos transportes.

Podemos afirmar que certos troços da EN 1 (Lisboa-Porto) estão em piores condições de exploração do que qualquer das estradas secundárias do interior, com os macadames em mau estado⁹³.

No pós-II Guerra Mundial, a realidade do sistema rodoviário viria a mudar, tendo os países europeus, embora com ritmos e em décadas diferentes, assistido ao fenómeno da massificação do automóvel particular e ao desenvolvimento dos transportes comerciais rodoviários. Houve, também, uma importante mudança baseada na forma como a Europa apropriou a engenharia de tráfego desenvolvida nos Estados Unidos. Um dos canais iniciais da promoção da visão americana da mobilidade rodoviária foi o Plano Marshall, depois secundado pelas várias instituições a que deu origem⁹⁴. Imediatamente a seguir à II Guerra Mundial, ainda antes da adesão de Portugal ao Plano Marshall, foi aproveitado o equipamento da construção do aeródromo de Santa Maria e foi importado material americano⁹⁵. A JAE fez, então, uma importante aquisição de material nos Estados Unidos, encomenda feita por três dos seus engenheiros, que aí se deslocaram em missão⁹⁶, sendo um deles

⁹¹ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949".

⁹² Henriques *et al.*, "Relatório de Portugal (1ª Questão)", 4, 26.

⁹³ Macedo, *O problema rodoviário nacional. Relatório*, 33, 34.

⁹⁴ Schipper, "Changing the face of Europe: European road mobility during the Marshall Plan years".

⁹⁵ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 82.

⁹⁶ Houve outras formas de aquisição de máquinas e equipamentos: através de um diploma de 1947 a JAE importou esse material do estrangeiro num valor superior a 40.000.000\$00. *Ibid.*, 22, 86, 87.

Joaquim de Freitas Bravo, director de estradas do distrito do Porto⁹⁷ e outro João Alberto Barbosa Carmona, chefe da repartição de pontes, que chefiou a missão⁹⁸. Em relação directamente ao Plano Marshall, o único aproveitamento para as estradas do continente português foi a compra de equipamento para a sua construção e conservação⁹⁹. Apesar da tentativa de actualização, realizada na aquisição de maquinaria mais moderna¹⁰⁰ e na concepção do plano rodoviário de 1945, a realidade da mobilidade motorizada portuguesa estava adaptada ao seu baixo nível de motorização e ao carácter rural do país, como é notado num relatório de 1949, realizado por um técnico americano, no âmbito da ajuda Marshall a Portugal: Portugal “é um país que se move lentamente – ainda está na era do burro”¹⁰¹. Ainda que esta apreciação pudesse ser literal em várias zonas do interior do país, foi, precisamente, nas décadas de trinta e de quarenta que se lançaram os fundamentos da organização e da engenharia rodoviária que permitiram, nas décadas seguintes, a apropriação da influência americana. Foi, também, a partir de final dos anos quarenta que a JAE começou a colaborar com o Laboratório de Engenharia Civil (depois Laboratório Nacional de Engenharia Civil) em termos de experiências relativamente à mecanização dos trabalhos de estradas, à mecânica dos solos e aos tipos de pavimento¹⁰². O plano rodoviário de 1945 foi omissivo sobre o tipo de pavimento a aplicar, deixando a definição desse critério aos engenheiros da JAE, que contariam com os dados recolhidos nos recenseamentos de tráfego¹⁰³. O estudo das fundações das estradas foi uma necessidade real, sobretudo a partir do momento em que as tonelagens dos veículos aumentaram substancialmente, tendo sido desenvolvidas técnicas de estabilização dos solos para evitar que os pavimentos se afundassem, escorregassem ou fizessem covas com os trilhos das rodas¹⁰⁴. Passaram, igualmente, a ser realizados ensaios e escolhas de pavimento com base em normas dos

⁹⁷ Joaquim de Freitas Bravo nasceu em S. João das Caldas (concelho de Guimarães) em 1900. Formou-se em engenharia civil na FEUP em 1928. Entrou para a JAE nesse ano tendo inicialmente sido engenheiro adjunto na 16ª secção de construção, em Viseu. Passou pela 11ª secção de construção em Braga, tendo depois sido nomeado chefe da 9ª secção de construção, em Viana do Castelo. Foi depois director de estradas do distrito de Viana do Castelo e, a partir de 1943 foi director de estradas do distrito do Porto, cargo que ocupou até à sua aposentação em 1970, por limite de idade. Recebeu condecorações e louvores que destacaram as qualidades demonstradas no desempenho das suas funções. "Processo individual de Joaquim de Freitas Bravo", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1928-70.

⁹⁸ "Processo individual de João Alberto Barbosa Carmona", Arquivo Histórico de Obras Públicas, 1929-58.

⁹⁹ A ajuda Marshall em Portugal (ajuda directa, fundos de contrapartida e programa AT&P) foi sobretudo canalizada para a agricultura (colocando a ênfase no carácter rural do país) e em alguns apoios pontuais a projectos industriais. No entanto, a JAE recebeu ajuda directa para a importação de equipamentos (recebeu essa ajuda no segundo ano, 1950/51, em que Portugal pediu a ajuda Marshall). Rollo, *Portugal e a Reconstrução Económica do Pós-Guerra. O Plano Marshall e a economia portuguesa dos anos 50*, 361, 653.

¹⁰⁰ Nos relatórios publicados pela JAE a partir de 1945 é comum encontrarem-se referências a mais significativas aquisições de equipamentos e maquinaria modernos. Ver, por exemplo, Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 102, 103. Para uma sistematização dos equipamentos e maquinaria de construção e reparação de estradas referidos nos relatórios plurianuais da JAE entre 1927 e 1965 ver Maré, "História das infra-estruturas rodoviárias", 57-62.

¹⁰¹ Citado em Rollo, *Portugal e a Reconstrução Económica do Pós-Guerra. O Plano Marshall e a economia portuguesa dos anos 50*, 655.

¹⁰² Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949", 36.

¹⁰³ Jorge de Sena, "Estatísticas de trânsito", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951).

¹⁰⁴ Úlpio Nascimento, "O estudo dos solos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951), Eduardo de Arantes e Oliveira, "Estudo do subsolo das estradas: progressos verificados entre os congressos de Haia (1938) e de Lisboa (1951)" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951).

Estados Unidos da América e da Inglaterra¹⁰⁵, tendo a colaboração entre a JAE e o Laboratório de Engenharia Civil nestas áreas sido duradoura¹⁰⁶.

No final dos anos quarenta era, também, reconhecida a evolução, desde o início dos anos trinta, da experiência dos empreiteiros de obras públicas nas obras de estradas¹⁰⁷. A reparação e construção de novas estradas realizadas nestas décadas, apesar das suas limitações, terão sido uma das bases para o fomento industrial iniciado nos anos cinquenta¹⁰⁸.

7.2 Estradas municipais e os “melhoramentos rurais”

Os “melhoramentos rurais” foram criados, por decreto de Março de 1931, com o objectivo de melhorar as condições de trabalho e de vida das populações rurais, concretizado, entre outras coisas, no desenvolvimento e modernização da rede de estradas municipais e vicinais “para garantia de acesso a todos os povoados e zonas produtoras, não só dos carros de lavoura, mas especialmente de veículos de tracção mecânica que transportem com segurança, rapidez e economia os géneros agrícolas e demais produtos aos mercados, estações de caminhos-de-ferro e portos fluviais ou marítimos”¹⁰⁹. Inscritos no orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações sob a rubrica “subsídios para melhoramentos rurais”, com as sub-rubricas “estradas municipais e vicinais” e “escolas primárias”, permitiam conceder subsídios até 25 por cento da importância orçada, podendo, excepcionalmente, elevar-se a 50 por cento. As Câmaras Municipais e as Juntas de Freguesia podiam requerer do Ministério a construção ou reparação das estradas classificadas sob a jurisdição da JAE, co-financiando, no entanto, essas obras. Estas estradas que não estavam classificadas como nacionais, mas que estavam a cargo da JAE, eram um sintoma da dificuldade de definir uma rede de estradas para o país. Tendo sido incluídas no plano de estradas nacionais aprovado em 1928 (e que tinha como base o estudo desenvolvido a partir da lei de 1913), embora, paradoxalmente, não estivessem classificadas como nacionais, ligavam “povoações menos importantes, mas que ao Estado não podem deixar de merecer atenção e carinho” e que “por comprovada deficiência de recursos das câmaras municipais” não poderiam “ingressar na rede de estradas municipais”, como estava previsto¹¹⁰.

¹⁰⁵ Sobre o estado do estudo da mecânica dos solos aplicado à construção de estradas e de aeródromos no início dos anos cinquenta no Laboratório de Engenharia Civil ver Eduardo de Arantes e Oliveira *et al.*, “Relatório de Portugal (2ª Questão)” (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951).

¹⁰⁶ Esta colaboração foi formalizada nos anos sessenta. “Relatórios dos estudos em curso no LNEC para a JAE, programas de trabalhos e expediente diverso”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Laboratório Nacional de Engenharia Civil - sua colaboração com a JAE [DSCO./18./10779]*, 1962-1967.

¹⁰⁷ Junta Autónoma de Estradas, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949”, 7, 8. No discurso da JAE também se encontra a preocupação em formar os empreiteiros, o que passava por transmitir as condições de trabalho, os cadernos de encargos e a elaboração de normas técnicas, bem como pelo aluguer de equipamentos, sobretudo a partir do pós-II Guerra Mundial. Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 87, 90.

¹⁰⁸ Fagundes, “Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»”, 371, Silva, “Pontes e estradas no século XX”, 394.

¹⁰⁹ “Decreto nº 19502”, (1931), 494. No mês seguinte, foram publicados mais dois decretos relativos aos melhoramentos rurais, um que inscrevia a verba de 10.000.000\$00 anuais, durante dez anos, nesta rubrica e outro que aprovava o regulamento para a sua execução. Ver “Decreto nº 19665”, *Diário do Governo* nº 100, 1ª Série, de 30/4/1931, Ministério do Comércio e Comunicações, “Decreto nº 19666”, *Diário do Governo* nº 100, 1ª Série, de 30/4/1931, Ministério do Comércio e Comunicações.

¹¹⁰ “Decreto nº 16075”, (1928), 2198.

Embora os incluíssem outro tipo de obras, como os lavadouros públicos, fontes ou chafarizes (para o abastecimento de água potável às populações), a maioria do orçamento (cerca de 80 por cento) estava previsto para as estradas. O *Regulamento dos Melhoramentos Rurais* definia, ainda, como classificar as estradas municipais e vicinais, cuja principal diferença era poderem atravessar mais de um concelho (as municipais) ou restringirem-se a um (vicinais):

São classificadas como estradas municipais ou de 3ª ordem as que, tendo as características indicadas no artigo 3º do decreto nº 4281, de 27 de Abril de 1918 [ver acima Quadro 1], se destinarem a ligar sedes dos concelhos entre si; a sede do concelho ou freguesia com estação de caminho-de-ferro mais próxima, com estrada nacional ou municipal, com porto de mar ou fluvial, com estação balnear ou termal, com mercados, feiras e centros industriais ou comerciais mais importantes da região. (...) São classificadas como estradas vicinais as que, dentro do mesmo concelho, tiverem as características a alguns dos destinos previstos no artigo anterior¹¹¹.

Como se verificou para as estradas nacionais, a classificação das municipais e vicinais tem em conta os recursos económicos das regiões. Os “melhoramentos rurais” foram criados pelo ministro do Comércio e Comunicações, João Antunes Guimarães, que os definiu como uma “fórmula de cooperação” do Estado com as Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia, um “grande passo na política rural”, nomeadamente para a fixação das populações rurais, através da melhoria das suas condições de vida e de trabalho¹¹². Em pouco mais de um ano¹¹³ assinou cerca de 400 portarias concedendo subsídios para estradas, e cerca de 300 para fontes e lavadouros¹¹⁴.

Fernando Rosas inclui este defensor dos interesses ruralistas na discussão sobre o conflito entre os interesses industrializantes e ruralizantes dos anos trinta do Estado Novo, que, não expressando as suas divergências no plano político, as expressavam em torno de questões técnicas e sectorializadas, como as obras públicas, e, em particular, as infra-estruturas:

Na orientação da política de infra-estruturas com que ambigualmente todos pareciam estar de acordo. Mas do que se tratava afinal: de «obras públicas» ou de «melhoramentos rurais»? Ou seja: concentrar investimentos no desenvolvimento, sob estreita direcção centralizada, dos grandes eixos rodoviários entre actuais ou potenciais pólos de desenvolvimento, ou dispersá-los na distribuição de verbas às autarquias, aos caciques e agrários locais, para reparações, construção de caminhos vicinais, lavadouros, fontanários, ou mesmo para melhoramentos nas propriedades dos notáveis - forma de fixar nos campos uma mão-de-obra barata que de outra forma partiria a caminho das cidades para se empregar na indústria?¹¹⁵

As duas opções, aqui apresentadas como contraditórias, de investir nas estradas nacionais e nos melhoramentos rurais coexistiram mesmo em termos da sua administração. Em Setembro de 1932, cerca de dois meses e meio depois da entrada de Duarte Pacheco para a pasta e da reestruturação do Ministério, que passou a ser Ministério das Obras Públicas e Comunicações, o serviço de melhoramentos rurais passou a estar a cargo da JAE. Reconhecendo a necessidade de uma “centralização técnica”¹¹⁶, os melhoramentos rurais integraram, provisoriamente, os serviços de conservação, que tinham uma presença distrital no território, tendo, na reorganização da JAE de 1933, passado a direcção de serviços, com a criação de uma direcção de serviços dos

¹¹¹ "Decreto nº 19666", (1931), 727.

¹¹² Guimarães, "A política rural na situação do «28 de Maio»", 85, 86.

¹¹³ Desde a publicação do regulamento dos melhoramentos rurais, a 30 de Abril de 1931, até à sua saída de ministro do Comércio e Comunicações, a 5 de Julho de 1932, passaram pouco mais que 14 meses.

¹¹⁴ Guimarães, "A política rural na situação do «28 de Maio»", 100.

¹¹⁵ Rosas, *O Estado Novo nos anos trinta: elementos para o estudo da natureza económica e social do Salazarismo (1928-1938)*, 152, 153.

¹¹⁶ "Decreto nº 21696", *Diário do Governo* nº 230, 1ª Série, de 30/9/1932, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

melhoramentos rurais, a par das outras duas, de construção e de conservação¹¹⁷. Os melhoramentos rurais eram definidos como: "... obras de interesse local e vantagem colectiva a executar fora dos centros urbanos e das sedes dos concelhos, compreendendo a construção ou reparação de estradas municipais, estradas não classificadas, caminhos vicinais, pavimentos, chafarizes, tanques, lavadouros ou obras semelhantes"¹¹⁸. Com este decreto, também os habitantes e proprietários das freguesias respectivas, poderiam requerer subsídios para estes melhoramentos, para além das Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia. No ano seguinte, com a criação das Casas do Povo, resultante da institucionalização da organização corporativa do Estado Novo, foi também permitido a estes corpos corporativos requerer os subsídios ao abrigo dos melhoramentos rurais¹¹⁹.

Nesse sentido, a JAE publicou um folheto sobre como poderiam ser feitas as candidaturas¹²⁰, devendo os pedidos ser enviados para o director de estradas do distrito respectivo, preferencialmente por intermédio dos governadores civis, que deveriam ter sempre conhecimento destes pedidos. Entre os documentos a entregar¹²¹, deveria constar o projecto detalhado do que se pretendia, por exemplo, de reparação ou construção de estradas municipais, com as peças desenhadas (como plantas, os perfis transversais e o perfil longitudinal) e as peças escritas (memória descritiva e justificativa, cálculos das obras de arte, medição dos trabalhos, estudo dos preços e orçamento). Desta forma, a JAE prestava apoio técnico aos municípios e transmitia-lhes os procedimentos essenciais para a elaboração e execução de projectos de estradas.

À data, apesar das várias previsões ao longo dos anos¹²², ainda não estava aprovado um plano de estradas municipais. Assim, os subsídios para os melhoramentos rurais eram distribuídos aos "melhoramentos indispensáveis e susceptíveis de virem a ser integrados"¹²³ num futuro plano, sendo o critério de prioridade o seguinte:

- a) Não ter a povoação ou lugar qualquer outra estrada ou via de comunicação próxima;
- b) Destinar-se à estação de caminho-de-ferro, porto ou estrada já em serviço;
- c) Servir mais de uma povoação ou lugar¹²⁴.

A JAE apelava a que houvesse uma normalização na construção das várias estradas, independentemente da sua tipologia. No primeiro relatório plurianual (1931) era afirmado o seguinte:

¹¹⁷ Enquanto este serviço esteve a cargo da JAE (1932-1944) foi dirigido pelo engenheiro Jorge Eugénio de Castro Rodrigues. Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 65.

¹¹⁸ "Decreto nº 21696", (1932), 1971.

¹¹⁹ As Casas do Povo foram criadas no âmbito da organização corporativa do Estado Novo com três fins: previdência e assistência; instrução; e progressos locais. Os melhoramentos rurais incluíam-se neste último. Ver "Decreto-lei nº 23051", *Diário do Governo* nº 217, Iª Série, de 23/9/1933, Presidência do Conselho, 1663.

¹²⁰ Junta Autónoma de Estradas, *Melhoramentos rurais*, (Lisboa: Junta Autónoma de Estradas, 1932).

¹²¹ No caso da construção e reparação de estradas e caminhos vicinais deveriam ser entregues os seguintes documentos: "esboço corográfico das estradas da região, incluindo a projectada, caminhos-de-ferro existentes e localidades mais importantes" (só necessário para a construção de estradas); "descrição da construção ou da reparação a realizar e razões justificativas"; "indicação dos nomes de um a três representantes da entidade proponente, responsáveis pela execução dos trabalhos"; "indicação da época mais favorável para a execução dos trabalhos e sua duração provável". *Ibid.*, 11.

¹²² Antes e depois da criação da JAE existem referências à necessidade de um novo plano de classificação das estradas municipais. Por exemplo, em 1927, no decreto que criou a JAE está também previsto o trabalho sobre uma nova classificação das estradas municipais, proposta que deveria ser apresentada ao Governo dentro de dois anos, o que não aconteceu. No decreto que confirmou a continuação da JAE, em 1933, isso era novamente previsto, devendo as comissões responsáveis apresentar o projecto de nova classificação das estradas municipais num prazo de meio ano. "Decreto nº 13969", (1927), 1393, "Decreto-lei nº 23239", (1933), 2020.

¹²³ "Decreto nº 19502", (1931), 494.

¹²⁴ "Decreto nº 19666", (1931), 727.

A expansão do automobilismo veio tornar menos acentuada a diferença entre a rede de estradas nacionais e municipais, passando estas a ter menos o carácter local. Evidencia-se, pois, a necessidade de unificação de normas de construção, de conservação e de circulação em todas as estradas do país, seja qual for a sua categoria...¹²⁵

O plano de estradas municipais viria a ser aprovado em 1935¹²⁶, mantendo a JAE a direcção dos “melhoramentos rurais”, embora não a jurisdição das estradas municipais, que continuava a cargo das Câmaras Municipais, e das estradas vicinais, a cargo das Juntas de Freguesia, o que implicava que estas eram responsáveis pela sua conservação. O plano de 1935 integrou as estradas que tinham ficado, em 1933, provisoriamente sob jurisdição da JAE, embora não classificadas como nacionais. Esta mudança de jurisdição originou uma série de reclamações dirigidas à JAE e ao MOPC por parte das Câmaras Municipais, que passaram a ter a seu cargo a conservação de muitos mais quilómetros de estradas:

Queremos aqui salientar que as Câmaras Municipais julgam ainda insuficiente este auxílio do Estado [os melhoramentos rurais] e por várias vezes têm insistido por que as estradas municipais sejam incluídas na rede do Estado.

Sem discutir as razões que as forcem a fazer tal pedido – e que se podem resumir na insuficiência de recursos – a Junta Autónoma de Estradas apenas regista que, implicando tal medida, se vier a efectivar-se, um grande encargo para ela, necessita, como é evidente, que lhes sejam atribuídos os recursos correspondentes, e ao mesmo tempo se adapte ou modifique a organização vigente¹²⁷.

Dando seguimento a estas reclamações, o vice-presidente da JAE, o engenheiro António Taveira de Carvalho, apresentou uma exposição ao ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim Abranches, que a fez chegar ao presidente do Conselho¹²⁸, na qual propunha que a JAE, de uma forma faseada, ficasse com a conservação das estradas municipais, mediante um aumento de verba e de recursos. António Taveira de Carvalho informava que as Câmaras Municipais tinham, genericamente, abandonado os troços que lhes tinham sido entregues com o plano de 1935 e que essas estradas pertenciam “ao domínio público e representam um património que necessita de constantes atenções afim de que se mantenham as funções para que foi criado”¹²⁹. Definia ainda o critério do faseamento da passagem da conservação das estradas municipais para a JAE¹³⁰ e o tipo de reparação a fazer: na primeira selecção de estradas seria feito um trabalho de conservação corrente em camada de fundação, “pois não só isto representa grande melhoria sobre o que está presentemente”, mas também porque “o trânsito em muitos troços dessas estradas é reduzido e não justifica obras de relevo”¹³¹. No entanto, avisava que isso não obstava a que “num futuro mais ou menos próximo, pelo menos em alguns deles, não se tenham de prever obras de grande reparação

¹²⁵ ———, “Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31”, 43.

¹²⁶ “Decreto nº 25026”, *Diário do Governo* nº 32, 1ª Série, de 9/2/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Este decreto aprovava o plano que foi publicado em suplemento ao *Diário do Governo*, 2ª série, em vários números de Janeiro a Novembro de 1933 e de Agosto de 1934.

¹²⁷ ———, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935”, 19.

¹²⁸ A exposição de António Carvalho a Joaquim Abranches data de 13 de Julho de 1936 e a deste último a António de Oliveira Salazar data do dia seguinte. “Pedido de integração, na jurisdição da Junta Autónoma de Estradas, da rede de viação municipal”, (1936).

¹²⁹ Ibid.

¹³⁰ A primeira selecção de troços de estradas municipais a serem conservadas pela JAE deveriam obedecer aos seguintes critérios: a) que estejam já construídos e pertençam a estrada classificada como municipal; b) cujo traçado possuía, pelo menos, as condições exigidas pelo decreto nº 4281, de 27 de Abril de 1918 [ver Quadro 1], para as estradas de 3ª ordem; c) que esses troços entronquem com estradas nacionais, ou seus ramais; d) que sirvam sedes de concelho ou de freguesias, estações de caminho-de-ferro, campos de aviação classificados, praias ou lugares de reconhecido mérito turístico, quando não estejam já suficientemente servidos por estradas nacionais. Ibid.

¹³¹ Ibid.

com alargamento de curvas, supressão de outras, assentamento da camada de desgaste, etc.”¹³². Esta exposição revelava, por um lado, a forma como a JAE se posicionava como defensora da estrada como via de domínio público e de como as suas funções de transporte tinham de ser mantidas, como equacionava a reparação ou grande reparação e pavimentação em função do tráfego e também como pensava a hierarquia e importância das estradas de acordo com as suas funções económicas. Por outro lado, revelava uma intenção centralizadora de reforço das funções da JAE na rede de estradas, não só nacionais, como também municipais, onde não tinha jurisdição, podendo ser chamada apenas para aconselhamento técnico e fiscalização. O ministro Joaquim Sanches, no ofício a Salazar, abordava ainda um outro assunto, a necessidade de aumento das verbas para a conservação das estradas nacionais e, quanto às estradas municipais, secundava a exposição feita pelo vice-presidente da JAE:

É notório o mau estado em que estas estradas se encontram, com perigo para a circulação e mau nome para Portugal, o que se deve à falta de recursos com que lutam as Câmaras Municipais. Estas pedem insistentemente ao Estado para tomar conta das estradas municipais, sendo já volumosíssima a correspondência a tal respeito existente neste Ministério. Considero que a passagem das estradas municipais para o Estado, é a única forma de se conseguir que todas estejam nas devidas condições para a circulação¹³³.

Contudo, apesar destas exposições, não passou para o Estado, ou seja, para a JAE, a conservação das estradas municipais. No plano rodoviário de 1945, contudo, cerca de mil quilómetros de estradas até então classificadas como municipais foram reclassificadas como nacionais, passando para a tutela da JAE¹³⁴.

Em 1938, a dotação anual prevista em 1931 para o decénio seguinte para os melhoramentos rurais foi duplicada, atingindo o valor de 20.000.000\$00 para os anos finais de 1938, 1939 e 1940, no âmbito da propaganda associada às Comemorações dos Centenários. Com este reforço, o Governo esperava equilibrar as realizações mais importantes que teriam lugar em Lisboa e nas localidades principais, com o desejo de que “em todos os recantos de terra portuguesa o nosso poder realizador [do Governo] se possa afirmar neste período mais vincadamente” e de que a “Nação” acolhesse “com aplauso este novo impulso dado ao progresso das pequenas terras e lugares de Portugal”, confiando o Governo que estas saberiam corresponder à sua vontade¹³⁵. Para acelerar os pedidos de subsídio por parte das Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia, a sua execução foi simplificada, deixando de ser necessário a apresentação de um ante-projecto, passando apenas a ser preenchido um formulário a entregar, até 30 de Junho de cada ano (em vez de 31 de Dezembro, como anteriormente definido), à JAE¹³⁶. Em 1939, seria ainda criada, dentro da direcção dos melhoramentos rurais da JAE, uma secção de arruamentos que, no fundo, substituíria a secção que fiscalizava e orientava as

¹³² Ibid.

¹³³ Ibid.

¹³⁴ Macedo, *O problema rodoviário nacional. Relatório*, 42, 43.

¹³⁵ "Decreto-lei nº 28994", *Diário do Governo* nº 214, Iª Série, de 14/9/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1309.

¹³⁶ "Despacho ministerial", *Diário do Governo* nº 220, Iª Série, de 21/9/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

obras em regime de comparticipação do Fundo de Desemprego¹³⁷. Foi com esta secção que a JAE investiu parte importante da verba duplicada para os melhoramentos rurais¹³⁸.

Os serviços de melhoramentos rurais deixaram de estar a cargo da JAE no final de 1944, com a criação da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização no Ministério das Obras Públicas e Comunicações, que reuniu não só os melhoramentos rurais como também os urbanos e os serviços de água e saneamento, que estavam dispersos por outras Direcções do Ministério, com o objectivo de lhes dar uma maior unidade e eficiência¹³⁹.

Um novo plano de estradas municipais seria aprovado, provisoriamente, em 1950¹⁴⁰, na sequência da nova classificação de estradas, incluindo estradas municipais, feita no plano rodoviário de 1945. O plano de 1950 seria revisto e aprovado definitivamente em 1959, com o objectivo de dotar com acesso rodoviário todas as povoações com 50 ou mais habitantes¹⁴¹, mostrando assim uma preocupação de ligação do território por via rodoviária. A execução de uma primeira fase deste plano - criação de melhores ligações rodoviárias para as povoações com mais de 100 habitantes e que levou à publicação de um plano de viação rural para a sua execução em 1961¹⁴² - foi integrada num dos objectivos do II Plano de Fomento (1959-1964).

7.3 O Plano Rodoviário de 1945 e a modernização das características técnicas das estradas

O plano rodoviário de 1945 reclassificou as estradas do continente português e definiu um novo plano, revelando duas preocupações principais: a desigualdade territorial (era dada ênfase, às funções económica e social das estradas) e a necessidade de melhorar características técnicas das estradas. A primeira preocupação considerava a necessidade de melhorar o “aspecto económico” das regiões mal servidas por estradas, acompanhando a sua valorização através de outras medidas, “quer pela arborização das suas serras, quer pela utilização de baldios, fomento mineiro, construção de barragens para os aproveitamentos hidroagrícolas e hidroeléctricos, etc.” e promovendo o seu desenvolvimento e o “bem-estar dos seus habitantes”¹⁴³. O desenvolvimento das estradas associava-se a um programa de aproveitamento dos recursos do território, através da ciência e da tecnologia, e a uma melhoria do bem-estar das populações. A segunda preocupação centrava-se na necessidade de dotar as estradas com “características técnicas modernas”, uma vez que as existentes, que tinham sido definidas pelo decreto de 1918, estavam desactualizadas. Em 1938, a JAE elaborou um projecto de decreto que, no entanto, acabou por não ser publicado, sobre as características das estradas

¹³⁷ "Decreto-lei nº 30009", *Diário do Governo* nº 254, Iª Série, de 31/10/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹³⁸ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 77, 81.

¹³⁹ Para a Direcção Geral dos Serviços de Urbanização transitaram os serviços que competiam à direcção dos melhoramentos rurais e à secção de arruamentos da JAE, à secção de melhoramentos de águas e saneamento da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e à secção de melhoramentos urbanos da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, extinguindo, nesta última, a Divisão de Urbanização. Ver "Decreto-lei nº 34337", *Diário do Governo* nº 286, Iª Série, de 27/12/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁴⁰ "Decreto nº 38051", *Diário do Governo* nº 231, Iª Série, de 13/11/1950, Ministério das Obras Públicas.

¹⁴¹ "Decreto-lei nº 42271", *Diário do Governo* nº 115 (Suplemento), Iª Série, de 20/5/1959, Ministério das Obras Públicas. Com este plano a extensão das estradas municipais classificadas era de 16000 km, estando então construídos 9000 km.

¹⁴² "Lei nº 2108", *Diário do Governo* nº 90, Iª Série, de 18/4/1961, Presidência da República.

¹⁴³ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 373.

nacionais, que foi alvo de um parecer do CSOP, que aconselhava, nomeadamente, que se tivessem em conta as condições orográficas do terreno, que as curvas fossem melhoradas para o tráfego automóvel ou que se criassem perfis transversais tipo¹⁴⁴. Estas sugestões e outras pretendiam resolver os problemas que as características antigas das estradas apresentavam perante o tráfego automóvel, que o parecer do CSOP sistematizava desta maneira:

Planta – raios com valor muito reduzido não permitindo a inscrição fácil dos veículos, número excessivo de curvas e contracurvas, travessias de populações, cruzamentos de nível com caminhos-de-ferro, etc.

Perfil longitudinal – Rampas com pendor por vezes excessivo e sem a sobrelevação necessária para as velocidades admitidas para os veículos automóveis;

Perfil transversal – Largura por vezes deficiente para o cruzamento e ultrapassagem dos veículos. Falta de sobrelevação e sobrelargura das curvas, indispensáveis para a circulação mecânica;

Heterogeneidade do tráfego – utilização da mesma faixa de rodagem para o trânsito de veículos lentos e rápidos, de ciclistas, peões e animais;

Construções marginais – com acesso directo para as mesmas estradas, o que poderá originar o aparecimento a todo o momento de obstáculos imprevistos;

Visibilidade – Inexistente, não permitindo que a circulação se realize com a devida segurança¹⁴⁵.

As questões relativas à necessidade de adaptação das características técnicas das estradas ao tráfego automóvel e as sugestões feitas no parecer do CSOP relativamente ao projecto de alteração de 1938 viriam a ser consideradas no futuro projecto do plano rodoviário. Em 1942, o ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco, encarregou uma comissão de engenheiros da JAE, liderada pelo engenheiro Raúl de Mesquita Lima¹⁴⁶, que já tinha experiência na elaboração de propostas de planos de estradas e das suas características técnicas para as ilhas adjacentes¹⁴⁷, de proceder à revisão do plano de estradas nacionais de 1928 (e respectivos acrescentos), das classificações de estradas de 1933 e das características técnicas das estradas de 1918, trabalhos concluídos no final de 1943¹⁴⁸, e submetidos em Dezembro desse ano à apreciação do CSOP. O novo plano rodoviário seria publicado em 1944¹⁴⁹ e republicado em 1945¹⁵⁰, devido à necessidade de várias correcções (nomeadamente o aumento de 208 km de estradas classificadas), e pretendeu ter uma estratégia conjugada a vários níveis para o planeamento e construção das estradas de Portugal continental.

As novas normas técnicas a aplicar aos projectos de construção de estradas passaram a assentar “não só em dados da experiência, mas também em certas bases científicas”¹⁵¹. Estas bases científicas encontram-se abundantemente referenciadas, por exemplo, no Parecer nº 1526 do CSOP

¹⁴⁴ "Parecer nº 1526", (1944), 38, 39.

¹⁴⁵ Ibid., 37, 38.

¹⁴⁶ O engenheiro Raúl de Mesquita Lima formou-se em engenharia civil na FEUP e entrou para a JAE em Junho de 1929, pouco depois de ter terminado o curso. Viria a ser director dos serviços de conservação da JAE de 1946 a 1951, data em que foi nomeado inspector superior do CSOP. Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 32, 45.

¹⁴⁷ Este engenheiro, juntamente com o engenheiro Fernando Coutinho Silveira Ramos e com o topógrafo Paulo José Vidal de Abreu foram enviados em missão técnica para estudar o problema de estradas no arquipélago da Madeira em 1935, tendo o relatório por este grupo apresentado estado na base da classificação, da definição das características técnicas e do plano de estradas desse arquipélago, todos aprovados em diplomas publicados em 1938. Relativamente ao arquipélago dos Açores a missão técnica seria enviada em 1940 e a classificação e características técnicas aprovadas em 1942. O estudo e aprovação destes diplomas serviu de preparação para a publicação do plano rodoviário de Portugal continental em 1944 (e depois republicado em 1945).

¹⁴⁸ Raúl de Mesquita Lima, "Bases para o estudo do plano rodoviário" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951), 3.

¹⁴⁹ "Decreto-lei nº 33916", (1944).

¹⁵⁰ "Decreto-lei nº 34593", (1945).

¹⁵¹ Ibid., 374.

relativo ao “Plano para a Classificação das Estradas Nacionais e Municipais e dos Caminhos Públicos e que compreende também o estudo da fixação das características técnicas a adoptar de futuro nessas vias de comunicação”¹⁵², assinado a 18 de Agosto de 1944, em reunião da 1ª secção (estradas e caminhos-de-ferro)¹⁵³. As referências, publicadas maioritariamente nos anos trinta, baseiam-se nas conclusões de vários congressos de estradas (Sevilha, 1923; Milão, 1926; Washington, 1930; Haia, 1938) e em trabalhos de referência de engenharia rodoviária e normas técnicas (e também classificações de estradas e planos rodoviários) das administrações rodoviárias nacionais, sobretudo publicados em países europeus (França, Bélgica, Inglaterra, Alemanha, Suíça, Itália, Espanha) e americanos (Estados Unidos e Brasil), havendo apenas pontual referência a outros países. O relator do parecer foi o engenheiro Manuel Duarte Moreira de Sá e Melo, que tinha sido funcionário da AGET e da JAE, onde ocupou várias funções, tendo também sido presidente da comissão técnica de automobilismo do Sul (em 1932) e comissário adjunto da Exposição do Mundo Português, realizada no âmbito das Comemorações dos Centenários¹⁵⁴. O parecer discutia minuciosamente o projecto do plano rodoviário e muitas das suas propostas de alteração foram adoptadas, conforme recomendação do despacho que o homologou, assinado pelo subsecretário de Estado das Obras Públicas, Roberto Espregueira Mendes. Contudo, as propostas acatadas na redacção final do plano rodoviário foram, essencialmente, a nível das características técnicas das estradas e não tanto do plano das estradas classificadas.

O plano rodoviário de 1944/1945 propôs uma nova classificação de estradas que introduziu, pela primeira vez, conceitos como os de rede fundamental e de itinerários principais (IP) e a indicação da densidade de estradas por superfície do território e por população e a sua respectiva distribuição distrital. Relativamente à classificação de estradas de 1933, alterou ligeiramente as categorias, passando a existir três classes de estradas nacionais em vez de duas, que continuavam a cargo da JAE. As duas primeiras classes constituiriam a “rede fundamental do País” e as estradas de 3ª classe seriam complementares a estas. Quase metade dos quilómetros classificados como estradas nacionais de 1ª classe era considerada “Itinerários Principais”, ou seja “linhas de comunicação de maior interesse nacional e que servem de base de apoio a toda a rede das estradas nacionais”¹⁵⁵. No projecto inicial, os IP tinham a designação de “Estradas Principais” e eram considerados uma categoria à parte das restantes três classes de estradas nacionais, não fazendo parte das estradas

¹⁵² "Parecer nº 1526", (1944).

¹⁵³ O parecer foi assinado por Francisco Homem de Melo (presidente da 1ª secção), Afonso Zuzarte de Mendonça, Manuel Duarte Moreira de Sá e Melo (relator), António Passos de Oliveira Valença (que tinha sido director de estradas do distrito de Braga e director dos serviços de conservação da JAE e viria a ser procurador à Câmara Corporativa na secção de obras públicas e comunicações, qualidade na qual relatou o parecer sobre o *Regulamento das Estradas Nacionais*, em 1949), Eduardo Rodrigues de Carvalho, Manuel da Silveira e Castro (então presidente da JAE), Mário Dias Trigo (representante do director geral de Caminhos-de-Ferro), José da Rocha Ferreira (então director dos serviços de conservação da JAE) e Celso Mendes de Magalhães. *Ibid.*, 78.

¹⁵⁴ Manuel Duarte Moreira de Sá e Melo (1892-1975), engenheiro civil e de minas formado Escola de Engenharia do Porto em 1915 foi técnico da AGET e na JAE, onde ocupou os cargos de director de estradas dos distritos de Aveiro, Setúbal e Lisboa, chefe de várias secções dos serviços de construção e adjunto do seu director. Mais tarde, saiu da JAE para assumir funções na Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, onde foi director e foi também procurador à Câmara Corporativa na segunda legislatura (1938-42) na secção de obras públicas e comunicações. Foi ainda comissário adjunto do Desemprego e vereador na Câmara Municipal de Lisboa. António Rosmaninho Rolo, "Manuel Duarte Moreira de Sá e Melo", in *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, ed. Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005).

¹⁵⁵ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 377.

nacionais de 1ª classe, o que foi alterado de acordo com o parecer do CSOP¹⁵⁶. Contudo, apesar de na forma como o plano foi aprovado fazerem parte das estradas nacionais de 1ª classe, eram ainda vistos como uma “nova categoria de estradas” porque as suas características técnicas permitiam uma maior velocidade aos veículos¹⁵⁷. O texto relativo às categorias definidas na classificação de estradas de 1933 mudou substancialmente: referia-se, por exemplo, as estradas de 1ª classe como aquelas que constituíam a “rede principal do país, estabelecendo ligações fáceis e rápidas entre os centros mais importantes, entre estes e os portos ou a fronteira, e bem assim entre as sedes dos distritos”¹⁵⁸, sendo a primeira vez que numa classificação de estradas se mencionava a importância das ligações “fáceis” e “rápidas”; as estradas nacionais de 2ª classe estabeleciam a “ligação dos centros principais de cada distrito entre si e destes com as estradas de 1ª classe” e as de 3ª classe destinavam-se a ligar as estradas da rede fundamental (1ª e 2ª classes), a ligar os concelhos entre si e a servir “regiões ricas, portos, estações de caminho-de-ferro e zonas de turismo”¹⁵⁹. Mais uma vez, as organizações político-administrativas e económicas do país eram tidas em conta na classificação de estradas. Os futuros ramais de estradas nacionais também seriam considerados de 3ª classe. A classificação das estradas municipais (cuja revisão do plano de 1935 foi então prevista) manteve-se e subdividiram-se os caminhos públicos em municipais e vicinais. Também para as estradas municipais e para os caminhos públicos, o plano rodoviário definiu características técnicas. Destes últimos, os caminhos vicinais, não se destinariam, normalmente, ao tráfego automóvel, mas ao trânsito rural e, por isso, não foram classificados. Ficavam a cargo das Juntas de Freguesia, enquanto os caminhos municipais e as estradas municipais, que viriam a ser alvo de um novo plano de classificação, ficavam a cargo das Câmaras Municipais. A JAE expressava assim o conceito de rede proposto neste plano rodoviário, sublinhando, por outras palavras, o desenvolvimento de uma noção de capilaridade, através da hierarquia das várias classes de estradas:

Não houve – nem podia haver – a pretensão de chegar com a rede de estradas nacionais a todas as localidades. Essa função cabe às estradas e aos caminhos municipais e vicinais. Mas importa que a rede de estradas nacionais seja tão apertada e densa quanto possível, para servir de apoio às de menor categoria, e isso se fez na citada remodelação [feita pelo plano rodoviário de 1945]¹⁶⁰.

A questão da hierarquia das estradas e da sua função era também definida pelo engenheiro Jorge de Sena¹⁶¹, que explicava o seguinte:

(...) as *estradas nacionais*, precisamente por serem nacionais, não podem ser consideradas exclusivamente no plano dos interesses das regiões que as marginam: fazem parte de uma rede muito vasta, ainda longe da completa e necessária realização, que, de Caminha e Guadramil ao Cabo de S. Vicente e Vila Real de Santo António, se destina a servir nem sequer os diversos interesses do País, mas a *coordenação* desse interesses no plano do interesse nacional¹⁶².

¹⁵⁶ "Parecer nº 1526", (1944), 25.

¹⁵⁷ Lima, "Bases para o estudo do plano rodoviário".

¹⁵⁸ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 377.

¹⁵⁹ Ibid.

¹⁶⁰ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 27.

¹⁶¹ Jorge de Sena, mais conhecido como romancista e poeta, nasceu em 1919 e formou-se em engenharia civil na FEUP em 1948, e entrou para a JAE ainda nesse ano, tendo escrito trabalhos sobre as estatísticas de trânsito. Jorge Fazenda Lourenço e Mécia de Sena, eds., *Jorge de Sena: a voz e as imagens* (Lisboa: IEP - Instituto das Estradas de Portugal, 2000), 145, 162, 163, 187, 188.

¹⁶² Itálico no original. Sena, "Estatísticas de trânsito": 42.

O plano rodoviário de 1945 previa um aumento de 3697 km de estradas nacionais classificadas em relação ao plano previamente existente, perfazendo um total de 20597 km, dos quais 5926 km constituídos por estradas de 1ª classe, 5658 km constituídos por estradas de 2ª classe e 9013 km constituídos por estradas de 3ª classe. Ao longo dos anos foram acrescentados mais quilómetros de estradas classificadas, tal como aconteceu no plano de estradas anterior¹⁶³. Um dos objectivos do plano rodoviário era aumentar a densidade de estradas, e, simultaneamente, diminuir os desequilíbrios territoriais: dos três distritos com menor densidade de estradas, Bragança¹⁶⁴, Beja e Évora, teriam um aumento substancial da sua densidade, claramente acima daquele previsto para a média nacional. Contrastando, os restantes distritos com densidades de estradas abaixo da média nacional tinham previsto um aumento próximo do da média nacional. O distrito de Vila Real, apesar de se encontrar ligeiramente acima da média nacional, também tinha previsto um aumento importante da densidade de estradas. Os distritos com maior densidade de estradas seriam os que teriam um crescimento da densidade mais baixo relativamente ao da média nacional. Apesar destes ajustes, a distribuição territorial da densidade de estradas não se alteraria muito (ver Gráfico 6).

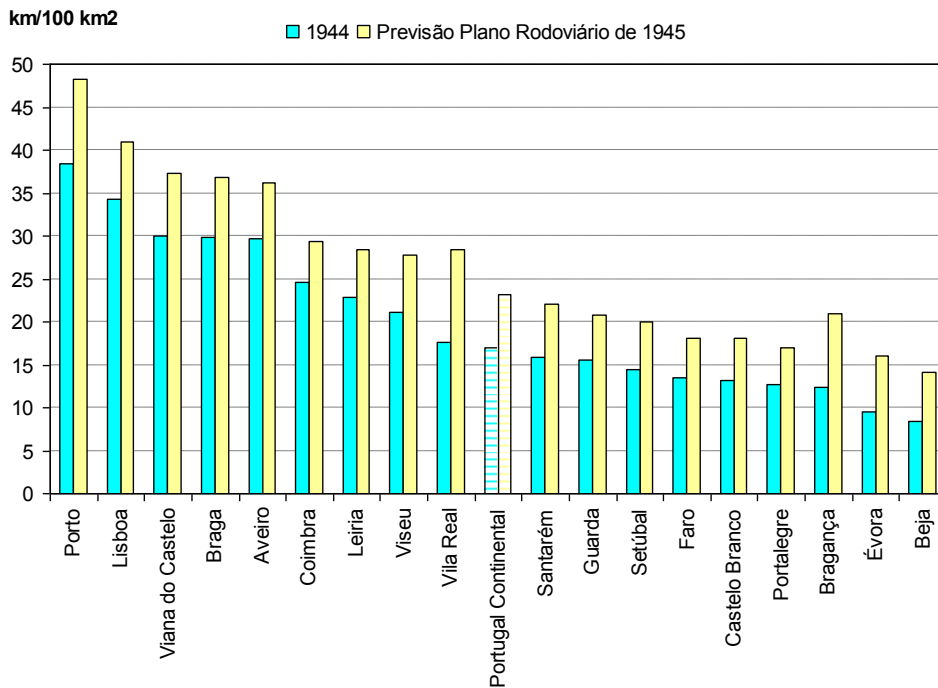


Gráfico 6: Comparação da densidade das estradas nacionais existentes por distrito (em quilómetros) por 100 km² de área desse distrito em 1944 com a prevista no plano rodoviário de 1945¹⁶⁵

Esperava-se que a densidade de estradas aumentasse cerca de 37 por cento para 23,23 km por 100 km² de área de Portugal Continental. Este valor, considerando os planos de estradas nacionais e departamentais, ou equivalentes, de outros países europeus, era superior a países do Sul da Europa como a Itália e a Espanha, que tinham, respectivamente, 8,56 e 12,9 km por 100 km², mas

¹⁶³ Por exemplo, em 1951, já o plano tinha sido aumentado em 671 km. Lima, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 11.

¹⁶⁴ Era conhecida a falta de estradas neste distrito. António Fernandes, "A falta de estradas em Trás-os-Montes" (comunicação apresentada em II Congresso de Trás-os-Montes e Alto-Douro, Setembro de 1941).

¹⁶⁵ Gráfico realizado por mim a partir de dados consultados nas seguintes publicações: Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico. Ano de 1944*, 10, 153, "Decreto-lei nº 34593", (1945), 384.

bastante inferior a países do centro da Europa como a França, a Alemanha, a Holanda, a Bélgica e a Inglaterra, que tinham 60,7, 46,4, 37,1, 34,12 e 30,4 km por 100 km², respectivamente¹⁶⁶.

O plano também pretendia um aumento da densidade para 2,86 quilómetros por 1000 habitantes (de acordo com os dados da população do censo de 1940).

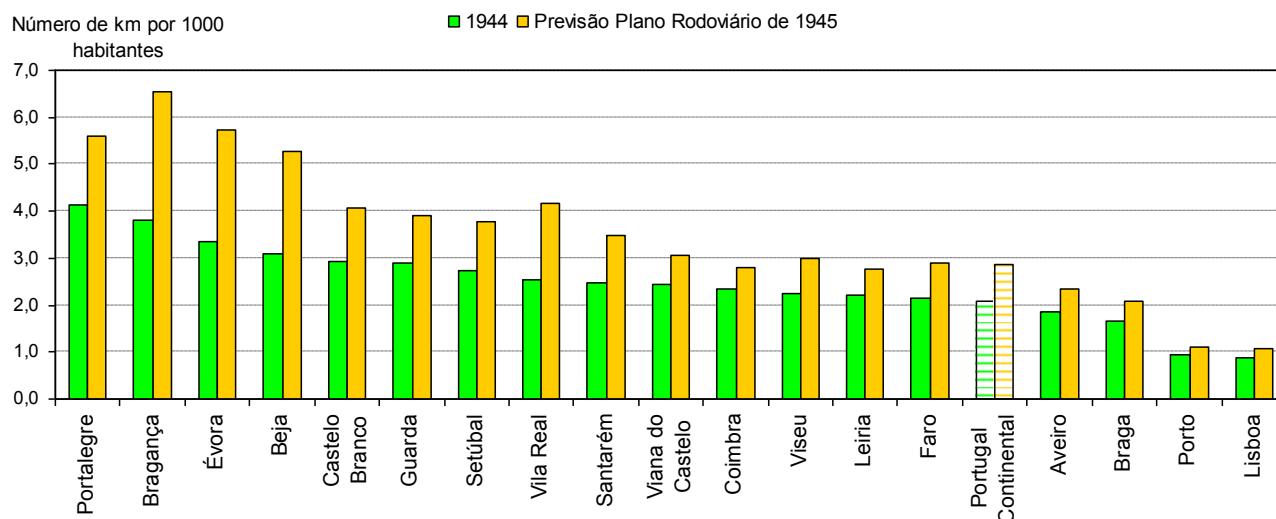


Gráfico 7: Comparação do número de quilómetros de estradas nacionais, por distrito, por mil habitantes, existente em 1944 com o previsto no plano rodoviário de 1945¹⁶⁷

As estradas foram numeradas de uma forma muito mais organizada do que aquela que vinha sendo feita desde 1889. A classe das estradas nacionais ficou subentendida na forma de numeração e deixou de haver estradas de diferentes classes com o mesmo número (e com a indicação complementar da classe a que pertenciam): as de 1ª classe foram numeradas de 1 a 200, as de 2ª classe de 201 a 300 e as de 3ª classe a partir de 301, sendo precedidas, nas marcações das estradas, pela sigla “EN”. Dentro das estradas de 1ª classe, os IP seriam numerados entre 1 e 100 e as restantes entre 101 e 200. O princípio de que um número correspondia a uma única estrada, o que não acontecia nos planos anteriores, era apenas válido para as estradas nacionais. As estradas municipais e os caminhos municipais seriam numerados a partir da unidade, sendo o número precedido das siglas “EM” e “CM”, respectivamente. Por o mesmo número poder representar uma estrada nacional ou municipal, alterou-se em 1959, com a aprovação do plano de estradas municipais, a sua numeração, que passou a começar em 500¹⁶⁸. A reforçar a organização da numeração estavam as cores, o que foi sugerido pelo CSOP: vermelho, verde e azul para as estradas nacionais, respectivamente, de 1ª classe, de 2ª classe e de 3ª classe¹⁶⁹. A numeração, muito mais detalhada que as anteriores, acompanharia o desenvolvimento de um grafismo mais claro e ajudaria à correspondência existente nos mapas¹⁷⁰. Assim o esperava o CSOP afirmando no seu parecer que poderia “servir de referência para os usuários desde que se indiquem os respectivos números nas

¹⁶⁶ "Parecer nº 1526", (1944), 28.

¹⁶⁷ Gráfico realizado por mim a partir de dados consultados nas seguintes publicações: —, *Anuário Estatístico. Ano de 1944*, 10, 153, "Decreto-lei nº 34593", (1945), 384.

¹⁶⁸ "Decreto-lei nº 42271", (1959), 533.

¹⁶⁹ Lima, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 11.

¹⁷⁰ Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 212.

cartas e mapas das estradas”¹⁷¹, chamando, no entanto, a atenção para a sua relatividade, porque as características técnicas variariam com a orografia do terreno. De facto, percebe-se que a classificação das estradas nacionais não foi logo adoptada pelos utilizadores, nomeadamente através do mapa do ACP relativo ao estado das estradas em 1949 (ver Figura 22). No entanto, esta numeração correspondia, também, a uma hierarquização mais clara das estradas, a que se faziam corresponder as diferentes características técnicas, embora essa relação não fosse directa devido à orografia do terreno.

¹⁷¹ "Parecer nº 1526", (1944).

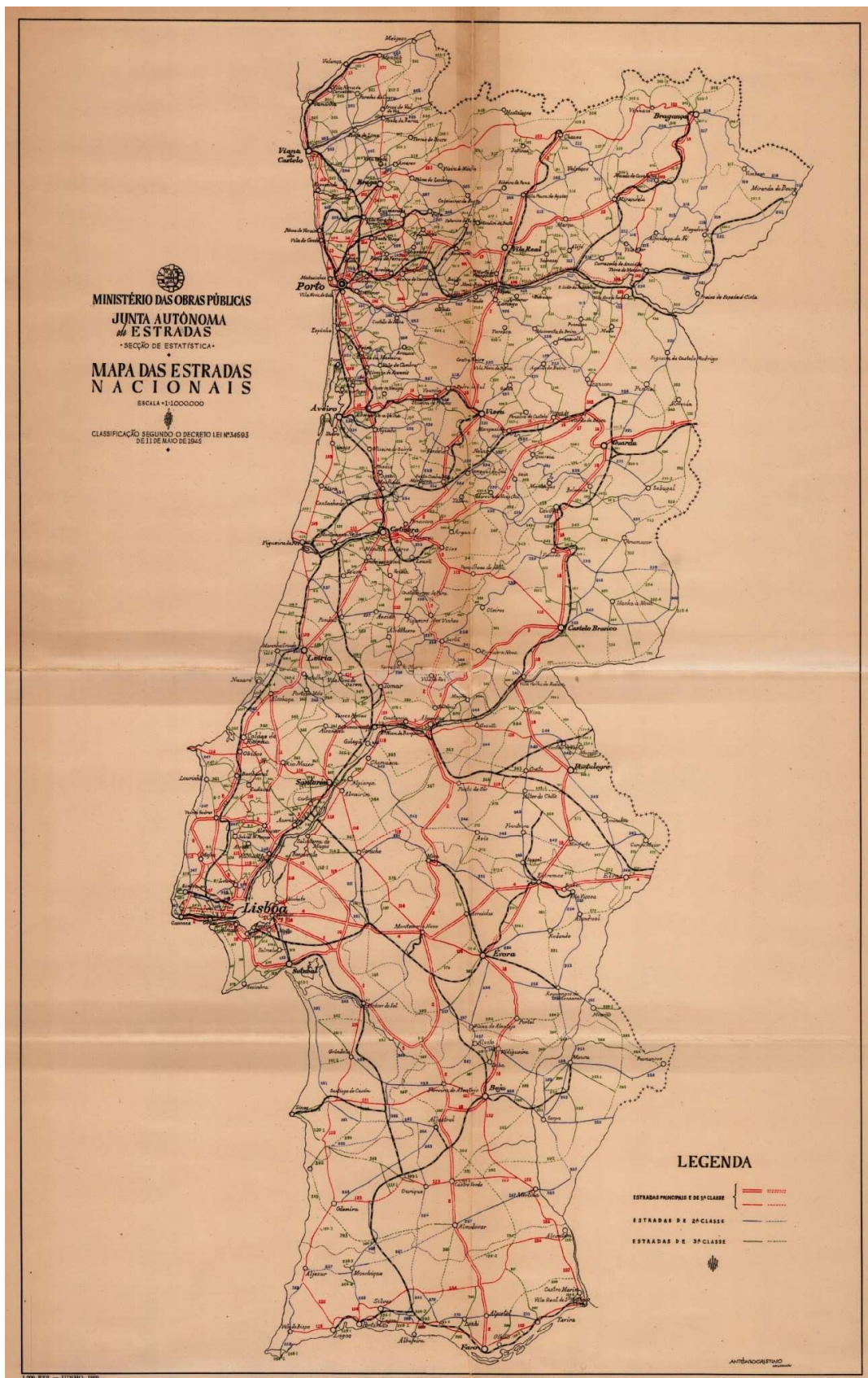


Figura 24: Mapa das estradas nacionais previstas no plano rodoviário de 1945¹⁷²

¹⁷² Flávio José Alvares dos Santos, *Notas sobre a rede de estradas nacionais*, (Lisboa: JAE, 1961), (Cedência da Estradas de Portugal, S.A.).

No Mapa das estradas nacionais previstas no plano rodoviário de 1945 (Figura 24), a traço contínuo estão representados os troços já construídos e a traço descontínuo os troços por construir, tendo cada classe a sua cor. Os IP (representados no mapa com linha dupla a vermelho) eram 18 e percorriam, aproximadamente, eixos longitudinais, transversais e oblíquos do país e os eixos que irradiavam ou contornavam Lisboa e Porto. Com a orientação longitudinal, sensivelmente Norte/Sul, tínhamos: para o eixo Valença – Setúbal havia as EN 13 (Valença – Porto), EN 1 (Porto – Lisboa, via Coimbra e Carregado) e parte da EN 10 (a parte de Cacilhas a Setúbal); para o eixo Chaves – Faro, que atravessava o centro do país no sentido longitudinal estava prevista uma única estrada, a EN 2; para o eixo Guarda – Ervidel, passando mais no interior por Portalegre, Évora e Beja era a EN 18. Com a orientação transversal, sensivelmente de Oeste-Este, tínhamos: para o eixo Lisboa – Elvas (fronteira) a EN 4; para o eixo Aveiro – Vilar Formoso a EN 16. Para eixos oblíquos (Sudoeste-Nordeste ou Noroeste-Sudeste) tínhamos: o eixo Carregado – Castelo Branco (passando por Santarém e Abrantes) com a EN 3; o eixo Coimbra – Celorico da Beira com a EN 17; o eixo Porto-Bragança com a EN 15; e o eixo Montijo – Torrão (passando por Alcácer do Sal) com a EN 5. Como eixos que irradiavam ou contornavam Lisboa foram previstos: a EN 6, Lisboa (circunvalação) – Cascais, que incluía a chamada “estrada marginal”; a EN 7, Lisboa – Estoril, então conhecida como “auto-estrada entre Lisboa e Cascais”; a EN 8, Lisboa – Alcobaça (mais uma saída de Lisboa para Norte); a EN 9, Cascais – Alenquer; a EN 10, Lisboa (Cacilhas) – Vila Franca de Xira (fazendo um arco por Setúbal); e a EN 11, Trafaria – Montijo (a que seria a estrada marginal da margem Sul do Tejo). Estradas que irradiavam ou contornavam o Porto havia a EN 12, a circunvalação do Porto e a EN 14, Porto – Braga. Estes 18 IP, que estavam incluídos nas estradas nacionais de 1ª classe, que quando se completassem perfariam um total de 2673 km. O parecer do CSOP criticou a classificação proposta para os IP, particularmente os que irradiavam ou contornavam Lisboa e Porto, lembrando que deveriam ser itinerários que constituíssem a base de apoio de toda a rede e que estes poderiam ser, eventualmente, considerados como vias urbanas, porque era como alguns estavam classificados nos planos de urbanização dessas cidades ou porque teriam uma importância secundária¹⁷³. Referia ainda o facto de as cidades de Beja, Évora e Portalegre não terem, no projecto, ligação à rede de IP. Se esta lacuna foi corrigida no plano rodoviário com a EN 18, o mesmo não se pode dizer dos IP que irradiavam ou contornavam Lisboa e Porto, que foram praticamente mantidos.

As outras 25 estradas nacionais de 1ª classe (representadas em linha simples a vermelho), numeradas de 101 a 125 completavam a malha ortogonal, tendo particular relevância no Sul do país, onde menos abundavam os IP. As estradas nacionais de 2ª e 3ª classes (a azul e a verde) estavam numeradas, respectivamente, de 201 a 270 e 301 a 398 (sem contar com os ramais¹⁷⁴). As estradas nacionais das três classes, com excepção dos IP e dos ramais, tinham a numeração de Norte para Sul, princípio que já vinha sendo usado desde a classificação de 1889. A rede fundamental (estradas de 1ª e 2ª classes) permitia as “grandes deslocações através do País”, ou seja, seriam aquelas que garantiriam o longo curso rodoviário, enquanto as estradas de 3ª classe cobririam “pequenos

¹⁷³ "Parecer nº 1526", (1944), 26.

¹⁷⁴ Os ramais de qualquer classe de estradas nacionais foram classificados como estradas de 3ª classe. A sua numeração era composta do número da estrada nacional do qual partia, seguido de hífen e de outro número, unitário e sequencial.

percursos, para se atingir qualquer lugar, término de uma viagem por estrada"¹⁷⁵. Os ramais das estradas nacionais, classificados como de 3ª classe, alguns de reduzida extensão e de interesse local e não nacional, foram considerados pelo CSOP em número exagerado, sugerindo-se que fossem incluídos nas estradas municipais. Por outro lado, algo contraditoriamente, assinalava-se a importância do projecto do plano rodoviário integrar vários quilómetros de estradas que antes estavam classificadas como municipais, uma vez que as câmaras municipais não teriam capacidade para os manter. A revisão dos ramais proposta pelo CSOP não teve um efeito significativo, tendo o plano rodoviário aprovado quase 400 ramais de estradas nacionais.

Embora o parecer do CSOP refira a ausência de elementos que considerava indispensáveis para um estudo detalhado, nomeadamente os dados relativos ao recenseamento de tráfego, é possível que, apesar do primeiro recenseamento incluindo tráfego motorizado realizado pela JAE em 1937 e 1938 ter apenas sido publicado em 1945, os seus dados tenham sido usados para o desenho do novo plano rodoviário, o que se nota particularmente na distribuição dos IP. Corroborando esta possibilidade, no relatório plurianual da JAE publicado em 1947, era feita uma relação entre os objectivos do recenseamento e a escolha de perfis transversais adequados:

Este recenseamento teve por fim estudar as condições em que o tráfego se realizava nas nossas estradas e dele tirar conclusões para o estabelecimento do mais adequado perfil transversal e escolha do pavimento mais próprio e mais económico, em face da natureza e intensidade do trânsito¹⁷⁶.

O CSOP refere, igualmente, a ausência dos planos de urbanização, nomeadamente de Lisboa, Porto e Costa do Sol, salientando a importância da sua conjugação com os planos rodoviários¹⁷⁷, propondo que o plano rodoviário se articulasse com os planos de urbanização ou de expansão previstos para as localidades com mais de 2500 habitantes ou centros de interesse turístico ou outro¹⁷⁸, nomeadamente nas estradas de acesso ou que os atravessassem¹⁷⁹. Nas localidades mais pequenas, não obrigadas à realização destes planos, as estradas deveriam ser estudadas estabelecendo-se planos de alinhamentos, de acordo com as Câmaras Municipais. Esta medida foi incluída no plano rodoviário, que, desta forma, fazia uma referência explícita à necessidade de articular os planeamentos das estradas e urbano¹⁸⁰. Os planos de urbanização, bem como os levantamentos topográficos necessários para a sua realização, que poderiam ser feitos por processos aéreo-fotogramétricos, foram tornados obrigatórios por decreto-lei de 1934, assinado por Duarte Pacheco enquanto ministro das Obras Públicas e Comunicações¹⁸¹. Estes planos já previam a inclusão das "artérias de ligação às redes de viação ordinária e acelerada"¹⁸², de modo que o plano rodoviário de 1945 veio consagrar uma medida já anteriormente tomada. A obrigatoriedade dos

¹⁷⁵ Lima, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 8.

¹⁷⁶ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 90.

¹⁷⁷ "Parecer nº 1526", (1944), 30-32.

¹⁷⁸ As localidades obrigadas a realizarem planos de urbanização eram aquelas para além de terem mais de 2500 habitantes teriam de registar um aumento populacional superior a 10 por cento entre dois censos e também os centros que tivessem interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico, que seriam posteriormente designados. "Decreto-lei nº 24802", *Diário do Governo* nº 299, 1ª Série, de 21/12/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2138.

¹⁷⁹ "Parecer nº 1526", (1944), 63, 64.

¹⁸⁰ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 379, 380.

¹⁸¹ "Decreto-lei nº 24802", (1934).

¹⁸² *Ibid.*, 2138.

planos de urbanização, que visavam a “higiene”, a “viação” e a “estética”¹⁸³ das localidades e que deveriam estar em vigor em 1940, sofreram, no entanto, vários contratempos, nomeadamente na demora nos necessários levantamentos topográficos, sendo aprovados novos diplomas nesse sentido em 1938 e em 1944¹⁸⁴.

O princípio subjacente ao estabelecimento das características técnicas por cada classe foi a “homogeneidade e poder circular-se com velocidade uniforme e relativa segurança em cada uma das categorias de estradas”¹⁸⁵. Este princípio fazia parte de uma concepção de rede de estradas que defendia a manutenção da continuidade de tráfego em toda a rede¹⁸⁶. Era, então, frequente a heterogeneidade do traçado em diferentes troços de uma estrada nacional, o que provocava vários tipos de inconvenientes, nomeadamente de insegurança na circulação. O parecer do CSOP afirmava que, em períodos anteriores, a tendência dominante era que as “condições económicas tinham preferência sobre as características técnicas do traçado”, o que vinha mudando com a construção de estradas alemãs, americanas e italianas, embora se devesse manter um compromisso:

Entende no entanto este Conselho que as características técnicas a adoptar devem ser condicionadas às possibilidades económicas e financeiras do país, convindo fixar somente os valores mínimos aceitáveis para o tráfego moderno de viação mecânica, e limitar assim, o índice de aproximação para o traçado ideal¹⁸⁷.

O “traçado ideal” era então definido pelo CSOP como tendo “a menor extensão possível em planta, salvo quando a sua construção se tornar muito dispendiosa”, ou seja, ser o mais recto possível, e adaptando-se “ao terreno formando uma linha ondulada em perfil longitudinal e permiti[ndo] a circulação de veículos com a devida segurança”; admitindo a velocidade média de 100 km/hora¹⁸⁸.

Apesar do plano ter sido terminado em finais de 1943 e ter integrado algumas das alterações propostas do CSOP em 1944, com aproximações ao “traçado ideal”, as características técnicas aprovadas enquadravam-se nas práticas de alguns países com maior desenvolvimento do tráfego motorizado e viriam a estar também enquadradas nas características das Grandes Estradas de Tráfego Internacional, aprovadas na declaração de Genebra de 1950¹⁸⁹, em particular na largura das faixas de rodagem¹⁹⁰. Era visível no texto do plano rodoviário o primado da circulação dado aos

¹⁸³ "Decreto-lei nº 29091", *Diário do Governo* nº 251, 1ª Série, de 29/10/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁸⁴ *Ibid.*, "Decreto-lei nº 33921", *Diário do Governo* nº 197, 1ª Série, de 5/9/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁸⁵ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 375.

¹⁸⁶ Desportes, "The History of Highway Nodes": 22.

¹⁸⁷ "Parecer nº 1526", (1944), 40.

¹⁸⁸ *Ibid.*, 39.

¹⁸⁹ Lima, "Principais diplomas que regem a JAE", 37.

¹⁹⁰ Foram previstas três categorias para as Grandes Estradas de Tráfego Internacional. A categoria I previa faixas de rodagem com uma largura mínima de 7 m, comportando duas faixas de circulação em sentidos opostos de 3,5 m cada. Como o plano rodoviário, também fazia variar a largura da faixa de rodagem desta categoria com o facto de se tratar de um terreno sem ser acidentado ou de uma zona montanhosa. Esta categoria assemelhava-se à definida para as estradas nacionais de 1ª classe previstas para terreno não acidentado em zonas fora dos centros urbanos, que teriam uma plataforma de 9 metros, dos quais 2 seriam para bermas e 7 para faixa de rodagem. A categoria II das estradas internacionais era para estradas com maior intensidade de trânsito e previa duas faixas de rodagem separadas por placa central, categoria que se aproximava a um perfil especial das estradas nacionais de 1ª classe no qual se encaixariam as auto-estradas. A categoria III das estradas internacionais era provisória e permitia a criação de três faixas de circulação, inscritas numa faixa de rodagem de 10,5 ou de 9 metros. Encontram-se perfis semelhantes a este nas características de estradas nacionais que atravessassem ou se aproximassem de localidades. Nos limites para as inclinações também se

veículos motorizados relativamente aos veículos não motorizados, o que seria uma das bases da engenharia de tráfego que inspirou a declaração de Genebra de 1950, que previa, tal como o plano rodoviário de 1945, que as características técnicas das estradas deveriam ser definidas em função da intensidade do trânsito. O engenheiro Raúl de Mesquita Lima, responsável pela autoria das características técnicas previstas no plano rodoviário de 1945, viria a apresentar, em 1951, no IX Congresso Internacional da Estrada, realizado em Lisboa, este plano rodoviário “anotado”, com explicações relativas especialmente às novas características técnicas das estradas¹⁹¹.

As características técnicas foram definidas de acordo com o tipo de classificação da estrada, o que já era feito, e da orografia, ou seja, se se tratariam ou não, de zonas montanhosas, o que determinaria a maior ou menor facilidade e custo na construção de estradas. A largura da faixa de rodagem e dos passeios variaria com a intensidade de trânsito e a proximidade ou travessia de centros urbanos, princípio que teve a concordância do parecer do CSOP¹⁹². O parecer do CSOP também destacou que estas características técnicas satisfaziam do ponto de vista militar e de defesa nacional, sendo semelhantes às adoptadas noutros países¹⁹³. Foram estabelecidos vários “perfis-tipo” para os perfis transversais de cada classe, contemplando travessia e proximidades de centros urbanos (vias urbanas) e casos de circulação em “estrada livre” (vias fora dos centros urbanos, em terreno normal ou em terreno acidentado), respeitando o princípio de que a largura das faixas de circulação deveria variar conforme a velocidade admitida. Por faixa de circulação entendia-se a parte da faixa de rodagem que podia comportar uma fila de veículos e por faixa de rodagem a parte da estrada dotada de pavimento, “destinada especialmente à circulação dos veículos”, podendo, “eventualmente, servir para o trânsito de peões e animais”¹⁹⁴. As faixas de circulação previstas, sem contar com o caso especial do perfil das auto-estradas, variavam de 3,5 m (em estradas nacionais de 1ª classe fora dos centros urbanos, em terreno pouco acidentado) a 2,15 m (em estradas nacionais de 3ª classe fora dos centros urbanos, em terreno acidentado). Tendo em conta que, no código da estrada de 1930, a secção transversal dos veículos (a sua largura) não poderia exceder, com poucas excepções, 2,25 m (tendo este valor sido aumentado para 2,45 m no código da estrada de 1954)¹⁹⁵, só seria possível que dois veículos se cruzassem nas estradas com menores faixas de circulação se estes circulassem a baixas velocidades e a parte pavimentada fosse alargada, através da pavimentação das bermas, o que também foi previsto no plano rodoviário¹⁹⁶, para um mínimo de 2,5 m. O parecer do CSOP fez esta sugestão e, quanto à largura das restantes faixas de circulação, considerou-as aceitáveis face ao que se praticava nos países de referência (dando os exemplos de Espanha, Estados Unidos, França, Inglaterra e Bélgica)¹⁹⁷. Apesar de nas conclusões do Congresso

registavam os mesmos valores das estradas nacionais de 1ª classe. As características técnicas calculadas a partir da definição das velocidades-base eram diferentes porque as estradas internacionais previam velocidades-base ligeiramente maiores do que as estradas nacionais. "Decreto-lei nº 39451", (1953), 1475, 1476. Ver também —, "As estradas de Portugal integradas na rede rodoviária internacional", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951).

¹⁹¹ —, "Bases para o estudo do plano rodoviário".

¹⁹² "Parecer nº 1526", (1944), 45, 46.

¹⁹³ *Ibid.*, 65.

¹⁹⁴ —, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 18, 19.

¹⁹⁵ "Decreto nº 18406", (1930), 975, "Decreto-lei nº 39672", (1954), 580.

¹⁹⁶ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 378.

¹⁹⁷ "Parecer nº 1526", (1944), 47, 48.

Internacional de Estradas de Washington, realizado em 1930, ter sido afirmado ser indispensável as faixas de circulação terem 3 m, a discussão ainda não estava fechada, considerando-se que, em alguns casos de tráfego mais intenso, se devia apontar para valores de 3,5 m e noutros, por exemplo em estradas de montanha, para 2,5 m¹⁹⁸. Segundo estudos realizados pelo americano *Bureau of Public Roads*, a largura da faixa de rodagem para o cruzamento de veículos (com um mínimo de duas faixas de circulação, uma para cada sentido), variava com a intensidade do tráfego e que, à medida que a velocidade admitida dos veículos aumentava, era necessário maior espaço para as ultrapassagens¹⁹⁹.

Para as estradas de 1ª classe havia, ainda, o perfil para casos especiais, “em que a intensidade do tráfego justifique a separação das duas faixas de circulação”²⁰⁰. Neste perfil (o “tipo A” das estradas nacionais de 1ª classe) havia duas faixas de rodagem independentes, com um separador central, uma para cada sentido, podendo cada uma destas faixas comportar duas ou três faixas de circulação. Embora as auto-estradas pudessem incluir-se nesse perfil (onde se enquadrava o único troço de auto-estrada em Portugal, que estava a ser terminado, que ligava Lisboa ao Estádio Nacional, com uma plataforma de 22 metros²⁰¹), era ressalvado que, em projectos futuros, as suas características técnicas seriam estudadas e aprovadas caso a caso²⁰², o que se justificava por estas serem obras bastante mais caras²⁰³. Esta tinha sido uma proposta do CSOP, que também tinha chamado à atenção do facto do projecto inicial não incluir um perfil onde as auto-estradas se enquadrassem²⁰⁴, que passou a existir como perfil “tipo A” das estradas nacionais de 1ª classe. Por norma, estas estradas deveriam suportar um tráfego diário superior a 3000 veículos, destinando-se cada faixa de rodagem a duas faixas de circulação num único sentido²⁰⁵.

Nos troços de estradas nacionais de 1ª e 2ª classes localizados na proximidade e nas travessias de centros urbanos estavam previstos passeios, que deveriam ser sobrelevados e ter uma largura entre 1 e 3 metros. Eventualmente, poderiam também ser usados por ciclistas e para o trânsito de animais, a fim de deixarem a faixa de rodagem para os carros²⁰⁶, o que revelava uma clara valorização e hierarquização das mobilidades. Os perfis de tipo B e de tipo A das estradas nacionais de 1ª e 2ª classes, respectivamente, cuja largura da faixa de rodagem era de 12 metros, poderiam comportar quatro faixas de circulação, duas para cada sentido (podendo também uma delas ser destinada ao estacionamento de veículos). Na proximidade ou travessia de centros urbanos de menor importância estavam previstos perfis de tipo B e de tipo A das estradas nacionais de 2ª e 3ª classes, respectivamente, de 9 metros, que poderiam comportar três faixas de circulação de 3 metros cada uma e estavam previstos os mesmo passeios (sobrelevados e com uma largura entre 1 e 3 metros) do perfil anterior.

¹⁹⁸ *Ibid.*, 46.

¹⁹⁹ *Ibid.*, 48.

²⁰⁰ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 378.

²⁰¹ ———, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 20.

²⁰² "Decreto-lei nº 34593", (1945), 380.

²⁰³ ———, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 35.

²⁰⁴ "Parecer nº 1526", (1944), 65.

²⁰⁵ ———, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 19. Esta medida foi também defendida nas conclusões da 3ª Questão do Congresso de 1951. Silva, "4ª Questão. Relatório geral", 18.

²⁰⁶ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 376.

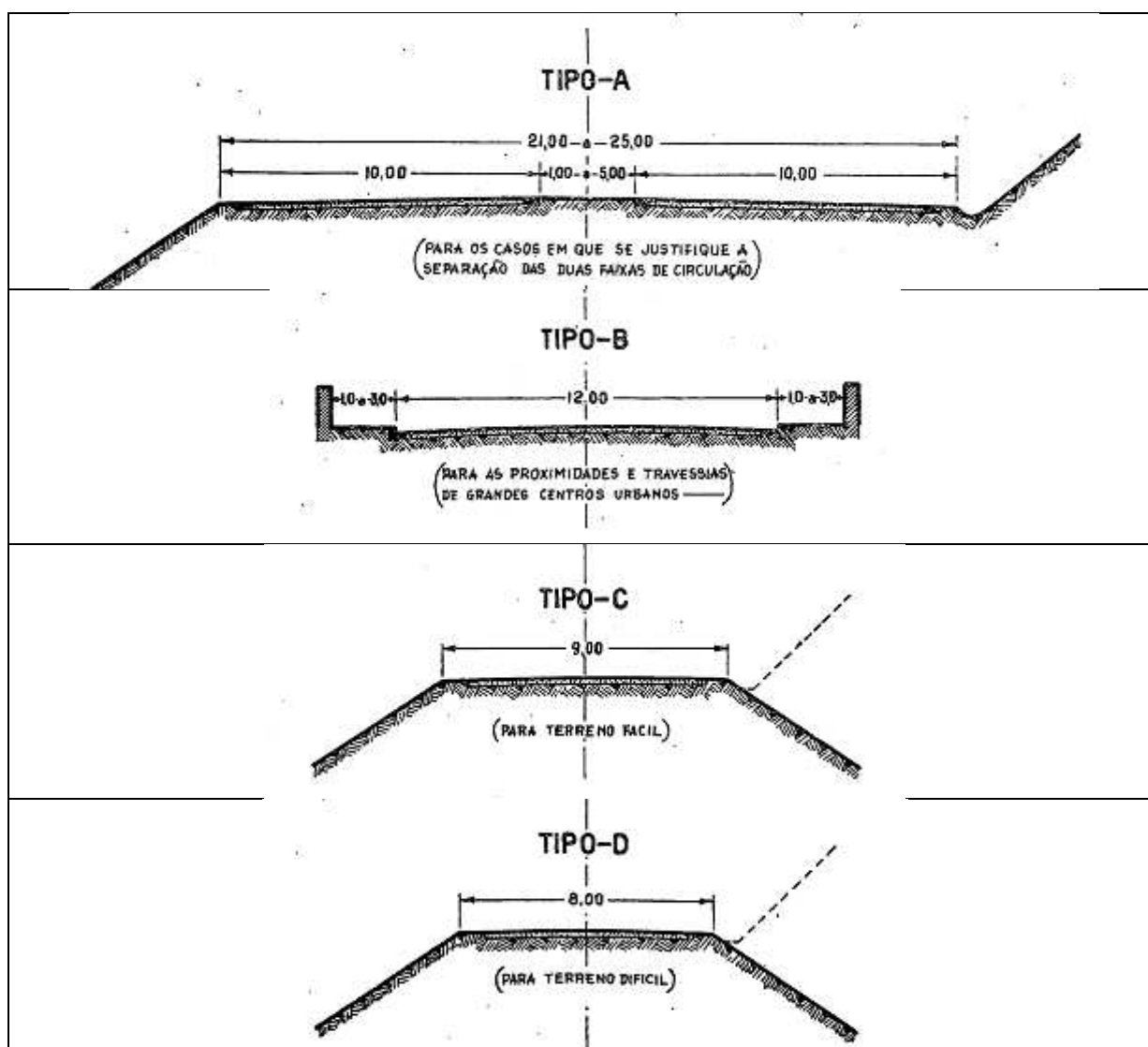


Figura 25: Perfis transversais tipo para as estradas nacionais de 1ª classe²⁰⁷

Nos troços de estradas nacionais fora dos centros urbanos e das suas proximidades, ou seja, em “estrada livre”²⁰⁸, estavam previstas apenas duas faixas de circulação, uma em cada sentido, e bermas com a largura de 1 metro cada uma (incluídas na largura da plataforma, podendo ser reduzidas para aumento da faixa de rodagem). Não estavam previstos passeios, a não ser em casos excepcionais, onde estes fossem necessários à circulação de peões ou ciclistas, sendo acrescentados à plataforma da estrada e podendo ser de nível ou sobrelevados²⁰⁹.

O princípio da separação do tráfego dos diferentes utilizadores da estrada (ciclistas, peões, veículos motorizados rápidos e lentos, veículos de tracção animal e animais), que passaria pela criação de faixas de circulação especiais (por exemplo, para os ciclistas) não foi claramente consagrado no plano rodoviário. Propunha-se, ainda que de forma demasiado difusa, o que seria reconhecido como um problema mais tarde²¹⁰, que a faixa de rodagem deveria ser usada, preferencialmente, pelos veículos automóveis e que os passeios a construir nas estradas nas

²⁰⁷ Ibid., 382.

²⁰⁸ Lima, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 21.

²⁰⁹ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 378.

²¹⁰ Macedo, *O problema rodoviário nacional. Relatório*, 18.

proximidades ou nas travessias de centros urbanos ou, excepcionalmente, nas estradas fora dos centros urbanos, seriam para peões, ciclistas e animais. Nas conclusões do Congresso Internacional de Estradas realizado em Haia, em 1938, ficou consagrada a separação dos diferentes tipos de tráfego de forma muito mais clara, particularmente no que respeita à separação do trânsito ciclista do automobilista, devendo as faixas para ciclistas estarem nitidamente separadas da faixa de rodagem²¹¹.

As características técnicas definidas para as estradas a cargo do Ministério das Obras Públicas e Comunicações deveriam ser observadas, na medida do possível, nas estradas a cargo de outros ministérios ou serviços, como a Direcção Geral dos Serviços Florestais e Agrícolas e a Junta de Colonização Interna²¹². Excepcionalmente, e normalmente mediante projecto justificativo e parecer favorável do CSOP, poderiam ser adoptadas características técnicas superiores ou inferiores àquelas definidas para determinada classe de estradas. Em geral, as características das estradas nacionais deveriam obedecer, entre outras, às características técnicas descritas no Quadro 2.

Quadro 2: Algumas características técnicas das estradas nacionais previstas no plano rodoviário de 1945²¹³

| | Estradas em terreno pouco acidentado | | | Estradas em terreno acidentado | | |
|--|--|--|----------------------------------|----------------------------------|---|-----------------------------------|
| | 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe | 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe |
| Largura da plataforma (perfis transversais tipo) (em metros) | 9 (fora dos centros urbanos) (*) | 8 (fora dos centros urbanos) (*) | 7 (fora dos centros urbanos) (*) | 8 (fora dos centros urbanos) (*) | 7 (fora dos centros urbanos) (*) | 6 (fora dos centros urbanos) (**) |
| | 21 a 25 (separação das duas faixas de circulação) | 9 (proximidades e travessias de centros urbanos de menor importância) (não incluindo passeios) | | | | |
| | 12 (proximidades e travessias de centros urbanos) (não incluindo passeios) | | | | | |
| Inclinação máxima em perfil longitudinal | 5% | 6% | 7% | 6% | 7% | 8% |
| | | | | | 8% a 10% (excepcionalmente, em zonas montanhosas, em extensões não superiores a 1000 m) | |
| “Velocidades-base” para o cálculo de raios de curvatura (em quilómetros por hora) | 80 (e 100 nos IP) | 70 | 50 | 60 | 50 | 40 |
| Raio mínimo das curvas de concordância em planta (em metros) | 110 170 (em IP) | 85 | 50 | 65 100 (em IP) | 45 | 30 |
| | | | | Em casos muito excepcionais: | | |
| | | | | 40 | 30 | 20 |

(*) – inclui 2 m de bermas, sendo os restantes da faixa de rodagem

(**) – inclui 1,7 m de bermas, sendo os restantes da faixa de rodagem

Em perfil transversal, as larguras previstas das plataformas das estradas, que eram a parte ocupada pela faixa de rodagem e, quando existissem, pelas bermas e pelos passeios (que

²¹¹ "Parecer nº 1526", (1944), 50.

²¹² "Decreto-lei nº 34593", (1945), 381, "Parecer nº 1526", (1944), 70.

²¹³ Quadro elaborado por mim a partir do "Decreto-lei nº 34593", (1945).

normalmente seriam exteriores às bermas)²¹⁴ aumentavam substancialmente com este plano rodoviário. Relativamente às características técnicas definidas no diploma de 1918, que o plano rodoviário de 1945 substituiu, há uma forte diferença, quer na largura da plataforma, quer no raio mínimo das curvas de concordância em planta²¹⁵. Apenas as estradas nacionais de 3ª classe em terreno acidentado adoptavam características técnicas menores, assemelhando-se às do diploma de 1918, o que permitia uma construção mais económica²¹⁶.

O plano rodoviário implementou, também, o uso, no perfil transversal, de um perfil igualmente inclinado para o exterior, em vez do perfil convexo, de secção circular, por vezes excessivamente abaulado, que se tornava incómodo para a circulação automóvel e desnecessário devido aos pavimentos impermeáveis²¹⁷. Acatando uma sugestão do parecer do CSOP²¹⁸, em alinhamentos rectos, o perfil transversal da estrada deveria ter uma nova inclinação, variando entre 1 e 2,5 por cento dependendo do tipo de pavimento e das condições climáticas da região, sendo a sua secção formada por duas rectas ligadas tangencialmente por um arco de círculo ou de parábola²¹⁹. Quanto ao perfil transversal das pontes, regra geral, deveria acompanhar o perfil usado nas estradas de que faziam parte²²⁰.

A velocidade dos veículos e a aderência do piso da estrada (através do cálculo do coeficiente de atrito, que variava, entre outros factores, com o tipo de pavimento e com as condições climáticas) passaram a entrar como variáveis no cálculo das características técnicas. O plano rodoviário foi, contudo, omissivo relativamente ao tipo de pavimento a empregar. Foram definidas velocidades-base²²¹ (considerando um coeficiente de atrito constante) para o cálculo de raios mínimos de curvatura, para o cálculo das sobrelevações²²² e das sobrelarguras²²³ nas curvas e também das distâncias de visibilidade. De acordo com uma proposta do parecer do CSOP, a velocidade admitida nos IP foi aumentada para 100 km/h (nas restantes estradas nacionais de 1ª classe era de 80 km/h), porque esta era a “velocidade prevista como normal nos projectos de estradas modernos”, havendo casos excepcionais de projectos de estradas americanas e alemãs em que já discutiam valores como 160 km/h e 180 km/h²²⁴. Os raios mínimos de curvatura, como o próprio nome indica, eram referências de valores limite e deveriam ser preteridos em função dos

²¹⁴ Lima, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 18, 19.

²¹⁵ Relembrando estas características técnicas legisladas em 1918 e que estiveram em vigor até a publicação do plano rodoviário nos anos quarenta, a largura das plataformas (soma da largura da faixa de rodagem com a das bermas) das estradas nacionais de 1ª e 2ª ordem era de 6,6 m e a das de 3ª ordem era de 5 m. O raio mínimo das curvas de concordância era 30 m no caso das estradas de 1ª e 2ª ordens e 25 m no caso das estradas de 3ª ordem. "Decreto nº 4281", (1918). Este decreto foi corrigido numa das alíneas sobre as estradas de 3ª ordem pelo "Decreto nº 8151", (1922).

²¹⁶ ———, "Principais diplomas que regem a JAE", 37.

²¹⁷ ———, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 22.

²¹⁸ "Parecer nº 1526", (1944), 51.

²¹⁹ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 379.

²²⁰ Ibid., 380.

²²¹ Para a explicação das componentes da fórmula para o cálculo das velocidades-base ver ———, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 15, 16.

²²² Ibid., 24, 25.

²²³ A introdução de sobrelarguras nas curvas vinha responder ao facto de dois veículos que se cruzam ao descreverem uma curva carecerem de mais espaço do que numa recta. Ibid., 23.

²²⁴ "Parecer nº 1526", (1944), 40, 41.

“raios cómodos”²²⁵, de maiores dimensões. Por isso, o CSOP recomendava que as curvas de concordância com raios com valores inferiores a determinado valor (dando o exemplo de 200 m) deveriam ser devidamente assinaladas²²⁶. Em planta e “ao contrário do que sucedia anteriormente, estabeleceu-se a obrigatoriedade do emprego de curvas de raio variável ou de curvas de transição entre as curvas circulares e os alinhamentos rectos”, reduzindo assim “a descontinuidade brusca (...), o que facilita a circulação automóvel”²²⁷ e a acção da força centrífuga sobre os veículos, que poderia levá-los a despistarem-se. O uso das curvas de transição era considerado um princípio “fundamental num projecto de estradas modernas”²²⁸. O plano rodoviário não determinou, porém, o tipo de curvas de raio variável a empregar, lembrando o engenheiro Raúl de Mesquita Lima, em 1951, que se deixava liberdade aos autores dos projectos, que poderiam optar pelas curvas clotoide, a parábola cúbica ou a lemniscata, cujas vantagens e desvantagens ainda eram alvo de discussão²²⁹ (a parábola cúbica foi a escolha genérica dos engenheiros da JAE no início dos anos cinquenta²³⁰).

No pós-II Guerra Mundial assistiu-se à matematização da engenharia rodoviária, de que a curva clotoide é um dos exemplos, sendo amplamente aceite nos projectos de estradas a partir de meados dos anos cinquenta, como nos realizados na República Federal da Alemanha²³¹. Relativamente ao cálculo das sobrelevações e sobrelarguras de curvas e distâncias de visibilidade, o plano rodoviário de 1945 remetia para *Instruções Regulamentares e Tabelas* publicadas e a publicar pela JAE²³².

Quanto às passagens de nível²³³, uma das realidades que mais lentamente foram resolvidas na rede de estradas nacionais, o plano rodoviário de 1945 reforçava o que já tinha sido determinado em legislação de 1929²³⁴, definindo que, no caso de novas construções de estradas, era proibido o cruzamento de nível com linhas férreas (salvo em casos especiais). Esta medida importava ao aumento da segurança rodoviária, uma vez que eram conhecidos os acidentes que ocorriam em

²²⁵ ———, “Bases para o estudo do plano rodoviário”, 16, Manuel Moreira do Amaral *et al.*, “Relatório de Portugal (3ª Questão)” (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951), 7.

²²⁶ “Parecer nº 1526”, (1944).

²²⁷ Lima, “Principais diplomas que regem a JAE”, 37.

²²⁸ “Parecer nº 1526”, (1944), 41.

²²⁹ ———, “Bases para o estudo do plano rodoviário”, 16.

²³⁰ Amaral *et al.*, “Relatório de Portugal (3ª Questão)”, 7, 8.

²³¹ Uma curva clotoide é uma curva de nível cujo raio de curvatura é em todos os pontos inversamente proporcional ao comprimento do seu arco. Zeller, *Driving Germany: the landscape and the German autobahn, 1930-1970*, 202-205.

²³² Lima, “Bases para o estudo do plano rodoviário”, 16. Desde 1929 que era prática na direcção dos serviços de construção da JAE instituir normas técnicas sobre a construção de estradas através de notas de serviço, depois circuladas como “instruções”. Ver “Documentação normativa sobre os procedimentos e regras a observar na elaboração de projectos de construção de estradas”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Contratos de construção [DSCO./18./10517]*, 1929-1965, “Instruções técnicas às secções e brigadas de estudos; instruções para o estabelecimento de concordâncias de trainéis; instruções sobre sinalização de trabalhos”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Assuntos vários - 1 [DSCO./21./11978]*, 1931-1968.

²³³ “Documentação remetida pelas Direcções Regionais relativa à supressão de passagens de nível”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Caminhos de Ferro - Passagens de nível inferiores e superiores [DSCO./18./10461/ e DSCO./18./10462]*, 1936-1972, “Mapas das passagens de nível existentes em cada Direcção Regional e por estas enviados à Direcção dos Serviços de Construção”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Inventário de passagens de nível [DSCO./18./10460/]*, 1968-1969.

²³⁴ “Decreto nº 16734”, (1929).

passagens de nível, e à fluidez da circulação. Tendo em conta estes dois princípios, foi também reforçada a determinação para a construção de variantes de estradas que evitassem atravessar localidades, mantendo-se, contudo, os ramais de estradas servindo-as²³⁵:

O critério adoptado outrora de se considerarem os centros populacionais como pontos de passagem obrigatórios para as estradas foi abandonado devido ao desenvolvimento do tráfego automóvel por um lado, à extensão dos centros urbanos por outro; adopta-se hoje o princípio das estradas passarem na periferia das povoações²³⁶.

No que respeita ao perfil longitudinal, foi estabelecida a obrigatoriedade de “curvas circulares ou parabólicas nas concordâncias côncavas ou convexas dos trainéis”²³⁷, ou seja, quando dois troços de estradas consecutivos apresentassem inclinações diferentes. Também com o objectivo de aumentar a segurança rodoviária, definiram-se distâncias mínimas de visibilidade em curvas e nas concordâncias nas ligações ou cruzamentos de estradas, cujos raios dependiam da classificação das estradas. Nos cruzamentos de nível em estradas de grande circulação era recomendado o uso de “placas de distribuição de trânsito”²³⁸, o que tinha sido proposto pelo CSOP²³⁹. O *Estatuto das Estradas Nacionais*, de 1949, veio definir com maior precisão as “zonas de visibilidade” nos cruzamentos, as “faixas de respeito”, que eram faixas de terreno marginais às estradas que estavam sob jurisdição da JAE, e actualizou o conceito da zona de terreno pertencente às estradas nacionais, ou seja, a “zona de estrada”²⁴⁰, que incluía a sua plataforma, os taludes e as faixas marginais expropriadas ou a expropriar, visando o futuro alargamento da estrada.

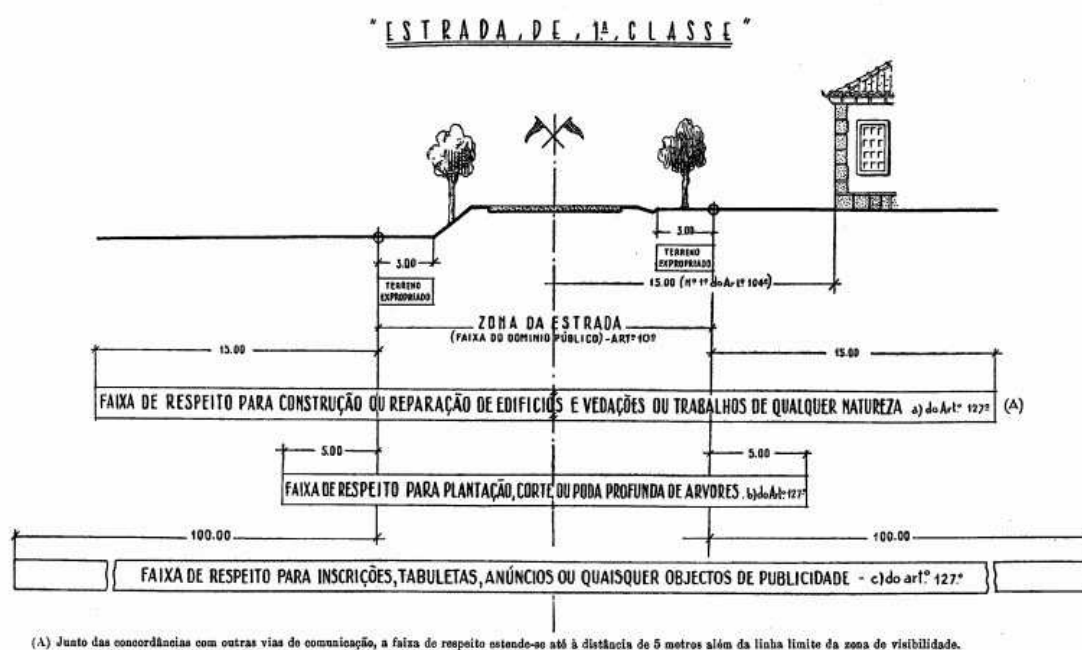


Figura 26: “Zona de estrada” e “faixas de respeito” para uma estrada nacional de 1ª classe segundo o *Estatuto Nacional de Estradas de 1949*²⁴¹

²³⁵ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 379, ———, "Bases para o estudo do plano rodoviário", 29, 30.

²³⁶ "Parecer nº 1526", (1944), 63.

²³⁷ ———, "Principais diplomas que regem a JAE", 37.

²³⁸ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 380.

²³⁹ "Parecer nº 1526", (1944), 61.

²⁴⁰ "Lei nº 2037", (1949), 590, 603, 606, 607, "Parecer da Câmara Corporativa acerca do regulamento das estradas nacionais", (1949), 526-(4)-526-(5), 526-(10), 526-(14).

²⁴¹ "Lei nº 2037", (1949), 614.

O *Estatuto das Estradas Nacionais* actualizou as normas de uso e acesso das zonas marginais e as obrigações dos proprietários de prédios marginais às estradas nacionais, e do uso subterrâneo das estradas para outras infra-estruturas, como as canalizações de águas ou de esgotos²⁴².

Em suma, o plano rodoviário de 1945 (completado com o *Estatuto da Estradas Nacionais*) conjugou o que até então estava desarticulado: classificação de estradas, as suas características técnicas e um plano nacional para o continente português. Seria, até à data, o documento mais completo relativo a uma política rodoviária. Só com o primeiro plano rodoviário, aprovado em 1944 e republicado em 1945, se terá uma noção de rede de estradas mais desenvolvida. João Faria Lapa e Rogério Torroais Valente afirmavam, em finais dos anos cinquenta, que o plano rodoviário de 1945 era aquele que, relativamente a outras vias de transporte, mais se aproximava de uma rede de transporte e mais atenção tinha dos poderes públicos, contrariamente ao que acontecia à ferrovia e à navegação interior²⁴³. No entanto, não referiam que o plano continuava a apresentar, como os anteriores, abundantes ligações à rede de caminhos-de-ferro, sobretudo com os ramais das estradas nacionais que as ligavam às estações.

O plano de 1945 representou, ainda, uma importante mudança na forma de projectar e classificar as estradas, e uma actualização relativamente às disciplinas de estudo do tráfego automóvel: pelo menos em teoria, as estradas adaptavam-se, finalmente, de forma consistente ao automóvel, estando as suas características técnicas, de acordo com o parecer do CSOP, enquadradas dentro do que se praticava nos países de referência europeus e americanos. A actualidade do plano rodoviário viria a verificar-se no Congresso Internacional da Estrada da AIPCR, realizado em Lisboa em 1951, na questão que debateu as características técnicas, cujo relator geral que comparou os relatórios nacionais dos vários países, tinha sido o relator do parecer do CSOP sobre esse plano, sete anos antes²⁴⁴. De destacar a proximidade do valor de algumas características técnicas adoptadas no plano rodoviário português de 1945 ao chamado plano "Peña Boeuf", de 1939, que aprovou a classificação, as características técnicas e a sinalização das estradas espanholas²⁴⁵, o que também foi, pontualmente, assinalado no parecer do CSOP.

O que estava projectado teve, contudo, uma difícil e lenta aplicação na realidade das vias terrestres portuguesas, o que foi salvaguardado numa das disposições transitórias do plano rodoviário de 1945, apesar de uma das críticas do parecer do CSOP referir que não estava definido um regime de transição quanto às estradas a reclassificar ou a desclassificar, nem um regime de

²⁴² Ibid., 600 e seguintes, "Parecer da Câmara Corporativa acerca do regulamento das estradas nacionais", (1949), 526-(9) e seguintes.

²⁴³ Lapa e Valente, "Industrialização e transportes no continente português", 21, 22. Estes autores citavam um outro trabalho de economistas portugueses, que se referiam à inexistência das redes ferroviária e de navegação interior: Moura, Pinto e Nunes, "Estrutura da economia portuguesa": 170.

²⁴⁴ O engenheiro Manuel Duarte Moreira de Sá e Melo foi o relator geral e do relator de Portugal da 5ª questão do Congresso Internacional de Estradas de 1951, que tratava de: a) Características das vias em geral; b) Características das vias urbanas (pavimentos que permitam facilmente a reparação das condutas subterrâneas; canalizações; vias férreas urbanas; fumos (escapes, etc.); visibilidade; inclinação longitudinal; condições a impor aos proprietários marginais para futuras construções). Melo, *5ª Questão. Relatório geral*.

²⁴⁵ Ministério de Obras Públicas, Espanha, *Instrucción de carreteras*, (Burgos: 1939). Esta publicação encontra-se na Doação Duarte Pacheco no Gabinete de Estudos Olisiponenses. Alfonso Peña Boeuf era então o ministro das Obras Públicas do governo franquista.

aplicação das novas características técnicas²⁴⁶: “As estradas e caminhos públicos actuais, de acordo com as conveniências que se forem verificando, irão sendo adaptados às condições estipuladas no presente decreto-lei”²⁴⁷. Em 1946 foi atribuída, por um período de dez anos, uma dotação fixa extraordinária anual de 100.000.000\$00, especialmente dedicada à construção das novas estradas e pontes previstas no plano rodoviário de 1945²⁴⁸, sem prejuízo da dotação fixa ordinária de valor anual de 100.000.000\$00, que tinha sido estabelecida para o decénio subsequente a 1933 e que seria prorrogada até 1947²⁴⁹. Reconhecendo-se também a necessidade de aumentar o financiamento rodoviário, não apenas pelo novo plano em execução, mas também pela degradação da rede de estradas durante a II Guerra Mundial, pela instabilidade dos preços e pelo aumento dos custos das obras de estradas, em 1947 este valor da dotação ordinária anual seria aumentado para 150.000.000\$00, sendo dedicado à conservação corrente, reconstrução e grande reparação de estradas²⁵⁰. Para além destas dotações fixas, houve também dotações eventuais concedidas à JAE, autorizadas por via orçamental²⁵¹. No entanto, apesar destes importantes aumentos de verbas, a JAE reconheceria que o plano rodoviário ia sendo aplicado com alguma demora e argumentaria no sentido de as dotações extraordinárias serem substancialmente aumentadas para se poderem dotar as estradas de características técnicas modernas e completar o plano, considerando as verbas existentes como insuficientes²⁵². Fica-se com uma ideia da lentidão da aplicação das novas características técnicas, pelos dados apresentados em 1953, num documento entregue ao Governo e ao seu chefe²⁵³, assinado pelo então presidente da JAE, Luís da Costa de Sousa Macedo, que reconhecia que faltavam construir mais de 3500 km de estradas nacionais classificadas, que cerca de 50 por cento das existentes tinham pavimento impróprio para os automóveis (o macadame) e que apenas 9 por cento tinha uma faixa de rodagem com largura igual ou superior a 6 metros²⁵⁴. Segundo o plano rodoviário, essa faixa de rodagem era aquela prevista para as estradas de características iguais ou superiores às estradas nacionais de 2ª classe em terreno pouco acidentado, comportando pelo menos duas faixas de circulação de 3 m, uma para cada sentido, o que era então considerado essencial para a circulação, por exemplo, dos veículos pesados. Além disso, muitas estradas mantinham os antigos traçados, não adaptados ao tráfego automóvel, com curvas de raio pequeno (e inferior aos valores definidos pelo plano rodoviário) onde não era possível, por exemplo, o

²⁴⁶ "Parecer nº 1526", (1944), 36, 70.

²⁴⁷ "Decreto-lei nº 34593", (1945), 381.

²⁴⁸ "Decreto-lei nº 35747", *Diário do Governo* nº 155, 1ª Série, de 13/7/1946, Ministérios das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações.

²⁴⁹ "Decreto-lei nº 33132", *Diário do Governo* nº 222, 1ª Série, de 13/10/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁵⁰ "Decreto-lei nº 36506", *Diário do Governo* nº 212, 1ª Série, de 12/9/1947, Ministério das Obras Públicas. Esta dotação ordinária foi inicialmente prevista para o triénio 1948-1950, tendo sido prorrogada em 1949 até 1955. "Decreto-lei nº 37525", *Diário do Governo* nº 182, 1ª Série, de 17/8/1949, Ministério das Obras Públicas. Em 1954 seria aprovado um novo diploma que previa um financiamento a quinze anos (1956-1970).

²⁵¹ Desde a criação da JAE, em 1927, até 1952, estas dotações eventuais, que incluíam as contribuições do Fundo do Desemprego, totalizavam o valor de 196.268.241\$41. Macedo, *O problema rodoviário nacional. Relatório*, 27.

²⁵² *Ibid.*, 43-46.

²⁵³ "Análise do problema rodoviário nacional", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-1D cx. 480, pt. 13, 1953.

²⁵⁴ ———, *O problema rodoviário nacional. Relatório*, 8, 9, 11.

cruzamento em curva deste tipo de veículos²⁵⁵. Apesar terem sido construídas variantes de estradas relativamente às povoações e de terem sido eliminados cruzamentos de nível com linhas férreas, ainda existiam muitas estradas nacionais a atravessarem povoações e o problema das passagens de nível estava longe de estar resolvido²⁵⁶. Os problemas da adaptação das estradas ao tráfego automóvel, requerendo alargamentos, melhorias de traçado ou até construções de auto-estradas nos troços de maior intensidade de tráfego, foram comuns a vários países europeus e americanos no pós-II Guerra Mundial face ao desenvolvimento que a mobilidade automóvel então teve. A JAE afirmava ser “conceito assente” que “a evolução das necessidades rodoviárias” excedia “muito a velocidade de execução das obras”²⁵⁷, usando nos anos cinquenta o exemplo desses países como argumento para um aumento do financiamento rodoviário em Portugal. Esta descrição menos positiva da realidade das estradas portuguesas nos anos quarenta e início dos anos cinquenta contrasta com o discurso em torno das realizações do Estado Novo²⁵⁸, mas não apaga o facto do plano rodoviário de 1945 mostrar uma forte actualização por parte da engenharia rodoviária portuguesa ao nível conceptual e de projecto.

Apesar de sofrer várias alterações nas décadas seguintes, o plano rodoviário de 1945 só seria substituído quarenta anos depois, pelo plano rodoviário de 1985²⁵⁹, tendo sido actualizadas as características técnicas e diminuída consideravelmente a quilometragem de estradas nacionais e aumentada a das estradas municipais para proporções que então se consideravam ser mais adequadas²⁶⁰.

²⁵⁵ Ibid., 16, 17.

²⁵⁶ Tinham sido eliminadas cerca de 125 passagens de nível, mas ainda existiam 361 nas estradas nacionais, sendo que destas 107 encontravam-se nos IP e nas restantes estradas nacionais de 1ª classe. Ibid., 9, 10.

²⁵⁷ Ibid., I.

²⁵⁸ Ver capítulo 6.

²⁵⁹ "Decreto-lei nº 380", *Diário da República* nº 222, 1ª Série, de 26/9/1985, Ministério do Equipamento Social.

²⁶⁰ Com o plano rodoviário de 1945 o número de quilómetros de estradas nacionais classificadas aumentou cerca de 22 por cento, que incluíram a reclassificação de cerca de 1000 km de estradas municipais. O plano rodoviário de 1985 reduziu substancialmente o número de quilómetros de estradas nacionais, tendo cerca de 12000 sido reclassificados como municipais. O plano rodoviário de 1945, com alterações posteriores que sofreu ficou com 21814 km classificados como estradas nacionais, tendo também posteriormente sido classificados outros 35459 km de estradas e caminhos na rede municipal, representando uma proporção da rede nacional e municipal respectivamente de 38 e de 62 por cento. Estas proporções passariam, no plano rodoviário de 1985 a 20 e 80 por cento, respectivamente, com 11500 km de estradas da rede nacional e 45773 km de estradas e caminhos da rede municipal. Junta Autónoma de Estradas, *JAE 60 anos: 1927-1987*, 124.

8 Discurso ruralista – prática elitista: as estradas das Comemorações dos Centenários

No contexto da afirmação do Estado Novo e da sua “obra de renovação e de ressurgimento moral e material, o que está realizado e a projecção no futuro”, o presidente do Conselho, António de Oliveira Salazar, fez publicar na imprensa, em Março de 1938 uma “nota oficiosa” sobre a iniciativa de Comemoração dos Centenários da Fundação e Restauração da Nacionalidade, na qual definia como um dos seus objectivos o “levar os serviços públicos e particulares a acelerar o ritmo da sua actividade, com o intuito de afirmar a capacidade realizadora de Portugal”¹. Esta seria uma acção de propaganda para dentro e para fora do país, em linha com algumas celebrações que vinham acontecendo na Europa dos nacionalismos, através de uma mistura entre a invenção de tradições² e aspectos de modernidade. Para concretizar essa “capacidade realizadora”, das Comemorações deste duplo centenário faziam parte os eventos, como exposições, congressos ou cortejos, e um programa de obras públicas, ou “melhoramentos públicos”, que se pretendia pronto em dois anos³, prazo que, em algumas das obras mais emblemáticas, nomeadamente as estradas, não foi cumprido. Esses “melhoramentos públicos” incidiam, em particular, sobre as cidades de Lisboa e do Porto e seus arredores e incluíam as seguintes obras em estradas: estradas e arruamentos de acesso a Lisboa e ao aeroporto; auto-estrada e estrada marginal Lisboa-Cascais; e avenida marginal do Tejo (na margem Sul)⁴, incluindo a rectificação do troço então existente⁵. Ao programa de Comemorações dos Centenários seriam acrescentados outros “melhoramentos públicos” em 1939, nomeadamente, as obras de construção de pousadas e de estradas classificadas como percursos de turismo, a executar em 1939 e 1940⁶. As pousadas de turismo, da iniciativa do Secretariado de Propaganda Nacional, estavam destinadas a “constituir pequenos modelos de hotéis especialmente adaptados às circunstâncias da vida portuguesa”⁷, sendo mais uma materialização da “política do espírito” de António Ferro⁸.

¹ Ver, por exemplo, “Oito Séculos de Nacionalidade. A Fundação de Portugal e a Restauração da Independência serão comemoradas com o maior relevo em 1939 e 1940”, *Diário de Lisboa*, 27/3/1938.

² O significado do termo “tradição inventada” inclui “tanto as «tradições» que realmente são inventadas, construídas e formalmente institucionalizadas e aquelas que emergem de uma forma menos rastreável dentro de um período breve e datável (...) e que se estabelecem com uma grande rapidez”. Eric J. Hobsbawm, “Introduction: Inventing traditions”, in *The invention of tradition*, ed. Eric J. Hobsbawm e Terence Ranger (Cambridge: Cambridge University Press, 1985), 1.

³ “Decreto-lei nº 28797”, *Diário do Governo* nº 150, Iª Série, de 1/7/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁴ Esta avenida seria localizada no triângulo entre Cacilhas, Trafaria e Caparica, que faria o “pendant” com a obra a efectuar na “Costa do Sol”. Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, 80, 81.

⁵ “Decreto-lei nº 28797”, (1938).

⁶ “Decreto-lei nº 29663”, *Diário do Governo* nº 131, Iª Série, de 6/6/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁷ ———, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, 85.

⁸ A selecção e construção do que seria exposto e reproduzido como produto da cultura popular portuguesa, nomeadamente através da utilização de miniaturas, e a combinação deste lado rústico com os confortos modernos, também abrangeu as pousadas, cuja decoração estava a cargo do Secretariado de Propaganda Nacional. Vera Marques Alves identificou processos de manipulação e selecção de materiais de cultura popular, identificando “um padrão de aproximação à cultura popular, de acordo com o qual, os artefactos e práticas populares que se mostravam vulgares e humildes, monótonos ou frios, desprovidos portanto de poder decorativo e incapazes de causar impacto visual, não eram tidos como representativos da cultura nacional”. Vera Marques Alves, “A poesia dos simples”: arte popular e nação no Estado Novo”, *Etnográfica. Revista do Centro de Estudos de Antropologia Social*, 11, no. 1 (2007): 68, 75.

Estas obras dos Centenários, segundo os *Cadernos do Ressurgimento Nacional* de 1940, “permitiram satisfazer velhas aspirações da Capital do Império”⁹. De facto, projectos como a estrada marginal e a auto-estrada pré-existiram as Comemorações dos Centenários, enquadrando-se num novo impulso de planeamento urbano lançado por Duarte Pacheco em 1934, com a legislação da obrigatoriedade de realização de planos de urbanização para as localidades com mais de 2500 habitantes¹⁰. Ainda antes deste decreto, a mesma ideia de planificação da urbanização já estava a ser pensada para a capital e para os seus arredores, tendo Duarte Pacheco convidado arquitectos urbanistas estrangeiros, nomeadamente, em 1933, o arquitecto urbanista francês Alfred Agache¹¹, vice-presidente da Sociedade Francesa de Urbanistas¹² e, mais tarde, Étienne de Gröer¹³, para o que viriam a ser os planos de urbanização da “Costa do Sol” (a zona entre Lisboa, Estoril e Cascais)¹⁴ e de urbanização de Lisboa¹⁵. O planeamento da urbanização da Costa do Sol, iniciado em 1933 vinha como uma resposta à necessidade de “aproveitamento da larga zona de terrenos que vai ser aberta à urbanização e à exploração turística pela construção da estrada marginal entre Lisboa e Cascais”¹⁶, cujos estudos de campo e de gabinete já estavam a ser feitos. A JAE ficaria encarregada, em 1934, de fazer o levantamento topográfico entre Algés e Cascais para a realização do plano de urbanização e também para a demarcação rigorosa da rede de estradas que serviria a região, tendo a área do levantamento sido aumentada no ano seguinte¹⁷. Em 1935, seria fixada a denominação “Costa do Sol”, zona que seria limitada a Nortepor uma auto-estrada¹⁸, e regulada a forma como se iria projectar o seu plano de urbanização, sendo previsto, para esse efeito, a criação do “Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol”, o que aconteceu no ano seguinte¹⁹. O seu presidente, que seria de livre escolha do ministro das Obras Públicas e Comunicações, viria a ser o brigadeiro Manuel da Silveira e Castro, cargo que acumulou com a presidência da JAE e também com o cargo de director da secção de turismo da Comissão Nacional dos Centenários (e, por inerência, da sua comissão

⁹ Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, 27.

¹⁰ "Decreto-lei nº 24802", (1934).

¹¹ Sobre Alfred Agache ver Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 274, 275.

¹² "Decreto nº 22444", *Diário do Governo* nº 82, 1ª Série, de 10/4/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹³ Sobre Étienne de Gröer ver ———, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 290.

¹⁴ Sobre o Plano de Urbanização da Costa do Sol ver Margarida Pereira, "O processo de decisão na política urbana: o exemplo da Costa do Sol" (Tese de doutoramento, Universidade Nova Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1994), Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 271-286.

¹⁵ Sobre os planos de urbanização de Lisboa ver Carlos Nunes Silva, "Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa: 1926-1974" (Tese de mestrado, Universidade de Lisboa. Faculdade de Letras, 1986), Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 287-301.

¹⁶ "Decreto nº 22444", (1933), 626, "Processo individual de Paulo de Serpa Pinto Marques", (1929-45).

¹⁷ A área onde seria feito o levantamento aéreo passou de 10.000 para 12.000 hectares. "Decreto-lei nº 24453", *Diário do Governo* nº 206, 1ª Série, de 1/9/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, "Decreto nº 25133", *Diário do Governo* nº 60, 1ª Série, de 15/3/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁸ A região da “Costa do Sol” era fixada da seguinte forma: “A região que abrange a parte dos concelhos de Lisboa, Oeiras e Cascais, limitada, ao norte, por uma linha paralela à nova auto-estrada projectada, e a 100 metros para além do seu eixo, e, ao sul, pelo Tejo e oceano”. "Lei nº 1909", *Diário do Governo* nº 116, 1ª Série, de 22/5/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 718.

¹⁹ *Ibid.*, "Decreto nº 26762", *Diário do Governo* nº 159, 1ª Série, de 9/7/1936, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

executiva²⁰), criada a propósito das Comemorações²¹. Pretendia-se, com as amplas funções dadas ao Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol e à sua comissão executiva, que esta fosse uma intervenção preventiva, planeada, que tivesse particular atenção às questões de “embelezamento e melhoramento estético” e às questões de higiene²². Em 1937, era reforçado o princípio de que as Câmaras Municipais de Lisboa, Oeiras e Cascais, municípios onde se incluíam os terrenos pertencentes à “Costa do Sol” não poderiam aprovar nenhuma construção ou modificação importante sem a prévia aprovação do Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol²³. Como este plano foi apenas aprovado em 1948, tendo então sido extinto o respectivo Gabinete²⁴, foram aprovados, entretanto, planos parciais que permitiram que se levasse a cabo a construção de alguns projectos. A estrada marginal e o troço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional foram integrados nesses planos parciais²⁵, acabando por definir a delimitação Sul e Norte da zona da Costa do Sol (Figura 27).



Figura 27: *Planta da Costa do Sol*, direcção dos serviços de construção, Junta Autónoma de Estradas²⁶

Desde pelo menos o Orçamento Geral do Estado de 1936, que se previa a alocação de verbas a estas estradas e também a outras ligações da capital à rede de estradas nacionais²⁷. O plano de urbanização de Lisboa, concluído por Étienne de Gröer e aprovado pela Câmara Municipal de Lisboa em 1948 (embora não aprovado pelo Governo)²⁸, vigorou, na prática, desde os seus primeiros estudos no final dos anos trinta, privilegiando os grandes eixos de comunicação, com uma

²⁰ "Decreto-lei nº 29087", *Diário do Governo* nº 250, 1ª Série, de 28/10/1938, Presidência do Conselho.

²¹ "Portaria [nomeação da Comissão Executiva das Comemorações do Duplo Centenário]", *Diário do Governo* nº 260, IIª Série, de 9/11/1938, Presidência do Conselho.

²² "Decreto nº 26762", (1936), 777.

²³ "Decreto nº 27601", *Diário do Governo* nº 72, 1ª Série, de 29/3/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

²⁴ "Decreto-lei nº 37251", *Diário do Governo* nº 300, 1ª Série, de 28/12/1948, Ministério das Obras Públicas.

²⁵ Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, 80.

²⁶ Paulo de Serpa Pinto Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol", *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, 48 (1940): 517.

²⁷ "Lei nº 1923", *Diário do Governo* nº 293, 1ª Série, de 17/12/1935, Ministério das Finanças, 1898.

²⁸ Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 293.

malha de vias radiais e circulares periféricas, onde se incluíam as ligações às duas novas saídas para Oeste, a auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional e a estrada marginal²⁹.

No final de Maio de 1938, cerca de dois meses depois da publicação da “nota oficiosa” sobre as Comemorações dos Centenários, Salazar faria regressar ao Ministério das Obras Públicas e Comunicações o engenheiro Duarte Pacheco, que dele tinha sido afastado em 1936. Em Abril de 1938, ainda como presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Duarte Pacheco estava já ocupado com a prestação da Câmara no programa de comemorativo, apresentando a proposta de “assegurar as ligações da cidade à auto-estrada Lisboa-Cascais”³⁰.

O ACP pretendeu associar-se a estas celebrações desde o início. Dias depois Salazar ter feito publicar a nota oficiosa, a direcção do ACP enviou-lhe uma exposição, na qual se afirmava “perfeitamente integrado no pensamento e nos intuítos patrióticos que originaram a Nota oficiosa”, dando o seu “mais completo apoio a essa comemoração e ao programa esboçado na referida Nota”³¹. Assumindo-se como representante oficial do automobilismo português e manifestando interesse em cooperar em “tudo o que se refere ao turismo”, colocava-se “incondicionalmente às ordens” do presidente do Conselho, destacando do programa aquilo em que considerava poder contribuir e também o que esperava beneficiar, em termos de apoios: na construção das estradas previstas no programa dos centenários e no estabelecimento de pousadas de turismo; na “construção do circuito automobilístico anexo ao Estádio Nacional” (que o ACP sempre apoiou³², mas que não se concretizou); para a realização da assembleia geral da AIT (que seria novamente adiada para 1947). Na realidade, a participação do ACP acabou por ter lugar a outros níveis: na organização de um evento das comemorações, o “Rallie dos Centenários”, das capitais de distrito à Exposição do Mundo Português³³, ou a organização de parques de estacionamento para os sócios nos locais onde se celebrassem festas importantes das comemorações. O ACP, recorrendo ao discurso formulado pelo Estado Novo sobre a sua obra, glorificava-a através de Salazar e da JAE, mas também sublinhava o regresso de Duarte Pacheco à pasta das Obras Públicas e Comunicações:

Não há, decerto, um só automobilista português, que deixe de sentir-se orgulhoso por concorrer, com a sua cota-parte, para a obra de renovação e aperfeiçoamento das estradas, levada a efeito pelo Governo de Salazar, que soube estabelecer as bases e criar os fundos necessários para que a Junta Autónoma, no decurso de escassos 12 anos, pudesse, da ruína que eram as estradas portuguesas de 1926, ter feito ressurgir uma rede de viação digna dum país europeu.

Não há, decerto, um só automobilista português que desconheça quanto por essa obra se tem interessado, quanto por ela se tem sacrificado, o homem ilustre – pela sua inteligência, pelo seu espírito de iniciativa, pela sua inquebrantável força de vontade – a quem está confiada a pasta das Obras Públicas e Comunicações, o Sr. Engenheiro Duarte Pacheco.

²⁹ Fagundes, "Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»", 374, 375.

³⁰ “No caso respeitante às ligações da cidade à auto-estrada Lisboa-Cascais, caberia à CML a execução dos arruamentos necessários à decretada zona de influência daquele equipamento. Por tal facto, na zona alta da cidade cumpriria à CML executar os arruamentos de acesso à auto-estrada na zona de Campolide, não se descurando contudo os arruamentos de acesso nas zonas do Alto da Ajuda, Restelo, Algés e baixa marginal”. Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 229, 230.

³¹ "Acta nº 1095, 30/3/1938", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII: 21v.

³² "Acta nº 994, 21/11/1935".

³³ Este “Rallie” substituiu outra iniciativa que era o rali até Marrocos, iniciativa adiada por decisão do Presidente do Conselho. "Acta nº 1198, 12/6/1940", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII.

Habitúamo-nos já a que esse homem - «the right man in the right place» - apresente ao País, quase diariamente, uma nova obra efectuada, um novo projecto a executar...³⁴

O apoio do ACP a estas realizações era consistente com o que tinha vindo a defender: o privilegiar a construção de percursos de interesse turístico, particularmente no triângulo Lisboa-Sintra-Cascais e nas ligações a Espanha (particularmente a Sevilha), que configurava um uso elitista dos automóveis particulares, tendo chegado a formalizar, em 1927, uma proposta para a construção de uma estrada que servisse precisamente esse triângulo turístico³⁵.

O programa de construção de estradas das Comemorações dos Centenários, com ênfase para a estrada marginal e a auto-estrada, concretizava um projecto há muito ambicionado e que privilegiava o uso de automóveis particulares por uma “franja social mais elevada”, como afirma Sandra Almeida:

Numa articulação com um outro eixo viário, a turística e panorâmica estrada marginal, a *auto-estrada da Costa do Estoril*, pretendia ser um eixo viário de eleição, a percorrer de automóvel pela franja social mais elevada e com destino ao Estoril e Cascais, as vilas cosmopolitas das termas, do veraneio, dos casinos e das ancestrais famílias europeias que numa Europa em conflito, ali buscavam discrição e diversão³⁶.

No parecer do CSOP relativo ao ante-projecto da estrada de turismo entre Algés e Cascais de 1934, em que se basearia o projecto da estrada marginal, um dos vogais que o aprovou, o engenheiro António dos Santos Viegas³⁷, afirmava que esta era uma construção de luxo, expressando-se nestes termos:

(...) a obra proposta não é uma “estrada” de interesse público mas uma “obra” de luxo que interessa uma limitada região dos subúrbios da Capital.

- Que é uma obra dispendiosa na construção e dispendiosa na conservação. Não se limita esta a uma conservação de estrada propriamente dita, mas inclui conservação de jardins e obras de arte com especiais ornamentações estéticas, quebra-vagas e canalizações duplas.

- Que parte dessas obras de ajardinamento não pode deixar de considerar-se um pouco hipotética na possibilidade de conservação e dependente da obra de abastecimento de água que se projecta fazer desta zona, água naturalmente de preço elevado por vir a ser água canalizada em pressão do abastecimento da cidade de Lisboa.

- Que a imposição dos encargos desta construção de luxo e da sua conservação não parece dever ser feita por intermédio da Junta Autónoma de Estradas à totalidade do país, quando são tão limitados os recursos disponíveis para atender à maior parte das suas necessidades vitais e isto em um país pobre de conforto, mas contribuinte por igual e isto obrigará certamente o Governo a decretar disposições especiais para a distribuição destes encargos³⁸.

O reconhecimento de que esta era uma “construção de luxo”, que interessava apenas a uma minoria, escapava à retórica dos discursos oficiais que negavam a existência de obras que privilegiavam determinada classe social. No âmbito da exposição dos *Quinze anos de Obras Públicas*, montra da obra do regime, Marcelo Caetano, então presidente da comissão executiva da União Nacional, e António de Oliveira Salazar fizeram discursos nesse sentido. Dizia então Marcelo Caetano, relegando para segundo plano uma crítica que tinha validade:

Hão-de pois continuar a dizer que o Estado Novo é um regime governado em proveito de uma classe ou de um grupo, e que descurou o nível de vida do povo português. Debalde nós procuraremos pegar-lhes nas mãos e trazê-los aqui, a ver esta pequena parcela do esforço produzido, para, em presença do conjunto de

³⁴ "Mais quinze mil contos concedidos pelo Governo para melhoramento das estradas de turismo. Decreto 29224", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 12 (1938).

³⁵ "Acta nº 607, 22/2/1927", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 60.

³⁶ Itálico no original. ———, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 54.

³⁷ Sobre António dos Santos Viegas ver acima nota 124 do capítulo 3.

³⁸ Conselho Superior de Obras Públicas, "Parecer nº 381", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da EN6, estrada marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1810]*, 1934, 66.

estradas, dos portos, das barragens para irrigação e para produção de electricidade, das escolas, dos hospitais, dos quartéis, das casas económicas e de tudo o mais que nestes pavilhões se ostenta, lhes podermos perguntar se isto foi feito para beneficiar algumas pessoas, ou alguns grupos, ou algumas classes em especial; se com todo este trabalho se teve em mira servir caciques, ou lisonjear ricos, ou favorecer amigos; se esta obra não é uma obra eminentemente e desinteressadamente nacional com cuja realização nunca se procurou captar votos e antes muitas vezes se sacrificaram interesses de partidários e adeptos. Nós sabemos que os nossos adversários não têm experiência de obras públicas, coitados: no tempo em que detiveram o Poder neste País, nem lhes sobrava o dinheiro, nem a competência, nem o tempo, gasto todo em discussões parlamentares, tumultos e revoluções³⁹.

Também o presidente do Conselho afirmou, no encerramento dessa exposição:

Debalde se procuraria o traço que denotasse uma preferência de região, uma classe favorecida, o exclusivismo duma necessidade pública ou privada. A quem tiver observado sem prevenções o que se expôs e representa sem contestação o que se fez não se deparará só a nota aristocrática do palácio restaurado, nem só o castelo ou monumento secular, nem só o templo carregado de história e de arte, mas tudo o que é a vida real de um indivíduo ou de um povo no seu mourejar diário, na sua alegria e na sua dor, na sua ânsia de elevação material ou moral, no seu desejo de imortalidade⁴⁰.

Paradoxalmente, a estrada marginal Lisboa-Cascais e a auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional faziam parte da afirmação da “capacidade realizadora de Portugal”⁴¹, ou seja, eram obras de carácter excepcional onde a tecnologia e a materialidade eram postas ao serviço da construção de um sublime tecnológico realizado pelo homem⁴², o que seria amplamente celebrado e evocado (e descontextualizado do resto da realidade do país) nas várias publicações de celebração da obra do regime, incluindo os relatórios plurianuais e outras publicações da JAE. O conjunto auto-estrada e viaduto Duarte Pacheco, o parque florestal de Monsanto (e a sua arborização), o Estádio Nacional e a estrada marginal foram “obras-símbolo” do regime⁴³. A estrada de turismo Lisboa-Cascais, mais conhecida por “marginal”, seria considerada de “incontestável valor turístico”⁴⁴ e um “miradouro magnífico do estuário do Tejo até à sua foz e da costa do mar até Cascais”⁴⁵. A auto-estrada era uma outra saída de Lisboa, permitindo “uma circulação automóvel rápida, segura e intensa”⁴⁶, ligando Lisboa com a estrada marginal, servindo o parque florestal de Monsanto e o Estádio Nacional. José Leite de Vasconcelos, também se referiria a estas duas estradas de uma forma que se aproxima à noção de sublime tecnológico, na sua *Etnografia Portuguesa*, publicada em 1941, data em que ainda estavam a ser construídas: “Neste momento rasgam-se largas estradas que provêm Lisboa de saídas que correspondem às exigências do trânsito, sem descurar o aproveitamento das belezas naturais. Tenho sobretudo em mente as duas estradas que ligam a capital ao Estoril e a Cascais: uma que margina a «Costa do Sol» e a auto-estrada donde se disfrutam magníficos panoramas”⁴⁷. Estas foram obras que serviram uma classe privilegiada e que se destacaram pelo seu carácter excepcional, também no quadro da engenharia rodoviária portuguesa. Se a celebração da

³⁹ *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*, 207, 208.

⁴⁰ *Ibid.*, 248.

⁴¹ "Oito Séculos de Nacionalidade. A Fundação de Portugal e a Restauração da Independência serão comemoradas com o maior relevo em 1939 e 1940".

⁴² Nye, *American Technological Sublime*.

⁴³ Pereira e Fernandes, "A arquitectura do fascismo em Portugal".

⁴⁴ Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, 26, 27.

⁴⁵ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 45.

⁴⁶ Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, 26, 27, Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 46.

⁴⁷ José Leite de Vasconcelos, "Reflexões atinentes à civilização material do 5º Período, a qual faz contrastar este período com todos os anteriores", in *Etnografia Portuguesa* (Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1980 [1941]), 741.

capacidade realizadora dos portugueses do passado era um dos discursos dominantes das Comemorações dos Centenários, à capacidade realizadora dos portugueses do presente podiam os engenheiros da JAE associar-se, enaltecendo o seu trabalho. O engenheiro Paulo de Serpa Pinto Marques, um dos autores do ante-projecto da estrada marginal, tendo depois chefiado essa obra, afirmava no *Boletim da Ordem dos Engenheiros*:

O superior tato de Sua Excelência o Presidente da República, a sábia, prudente e persistente governação de Sua Excelência o Presidente do Conselho, a clara visão, interesse e dinamismo de Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a organização e actividade da Junta Autónoma de Estradas, as qualidades de trabalho e de adaptação de todos os que intervieram no estudo e realização das obras, incluindo engenheiros, arquitectos, empreiteiros e operários, foram os elementos bases em que foi possível alicerçar a obra que se descreveu. Além da sua directa finalidade económica, esta obra representa uma prova de quanto vale a união, disciplina, organização e facultades de realização dos portugueses. O seu resultado permite confiar com segurança no futuro de Portugal⁴⁸.

O ministro Duarte Pacheco, num breve discurso na sessão de encerramento da Exposição do Mundo Português, que também se inseriu nas Comemorações dos Centenários e cujo encerramento foi no mesmo dia, 2 de Dezembro de 1940, também se referia à “capacidade realizadora” revelada nessa exposição:

(...) Síntese magnífica do esforço heróico da nossa gente através dos seus oito séculos de História, ela própria constituirá para o futuro uma página da História Pátria pelo que exprime da capacidade realizadora, espírito patriótico e cristão da geração de 40, da sua fina espiritualidade e poder criador. Símbolo da obra de continuidade histórica do Estado Novo – Estado que o saber e o fervoroso patriotismo de Salazar alicerçaram, ela teve o aplauso unânime e entusiástico de todos os portugueses. Glória a todos os seus realizadores – artistas, técnicos, trabalhadores. (...) ⁴⁹.

Este discurso foi também captado no programa de “melhoramentos públicos”, nos quais se incluíam a estrada marginal e a auto-estrada. A realização destas obras só foi possível por vários regimes especiais para a sua execução. A estrada marginal e a auto-estrada entre Lisboa e Cascais viriam a ser classificadas como estradas nacionais em 1942, mantendo estas designações mercê as suas “características especiais”⁵⁰. As designações de ambas as estradas só se alterariam com a nova classificação definida no plano rodoviário de 1945, ficando com a classificação respectiva de Estrada Nacional nº 6 e nº 7 (EN 6 e EN 7), ou seja, sendo incluídas entre os 18 IP do país, o que foi criticado pelo CSOP, que afirmou não reunirem as condições para tal, isto é, não serem vias de comunicação de grande interesse nacional e base de apoio a toda a rede:

(...) a EN nº 6 (troço Algés-Cascais) por se tratar de uma Avenida Marginal de acesso e de ligação das praias compreendidas num pequeno percurso – 25 km – e com um traçado em planta sensivelmente paralelo à EN nº 7 – “Auto-Estrada” – atingindo por vezes a distância que as separa, um valor muito reduzido – da ordem do 1 km⁵¹.

O parecer do CSOP não foi, porém, acolhido. A estrada marginal e a auto-estrada foram integradas no plano rodoviário como IP, mas não tinham nada a ver com as restantes estradas nacionais, quer pelas suas características técnicas, pelo seu tipo de pavimento e, conseqüentemente, pelos seus custos (por exemplo, os seus perfis transversais permitiam que, para cada sentido,

⁴⁸ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 542.

⁴⁹ Duarte Pacheco, "Sessão solene de encerramento da Exposição do Mundo Português, realizada no Pavilhão de Honra, em 2 de Dezembro de 1940. Palavras de Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas e Comunicações", *Revista dos Centenários*, 24 (1940): 21.

⁵⁰ "Decreto-lei nº 32108", *Diário do Governo* nº 147, 1ª Série, de 26/6/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 508.

⁵¹ "Parecer nº 1526", (1944), 26.

houvesse pelo menos duas faixas de circulação). Para além da excepcionalidade das características técnicas destas estradas, houve outros regimes de excepção que se lhes aplicaram.

Com a justificação da urgência das obras das Comemorações dos Centenários, que deveriam ficar prontas em dois anos, foi criado, em 1938, um regime especial de expropriações, consideradas de “utilidade pública”, para evitar “delongas”⁵². O diploma que publicou este regime confirmou uma vontade de planeamento urbano em larga escala, centralizadora e autoritária, com “zonamentos socialmente definidos”, apenas possível de realizar-se em ditadura⁵³ sendo o “arranque político e jurídico do Plano de Urbanização da Cidade de Lisboa”, que estava então em estudo e que definia a zona de Belém como “linha de fronteira e ponto de partida para o plano de urbanização da Costa do Sol e por isso mesmo o ponto de arranque da estrada marginal”⁵⁴. Este regime baseava-se na experiência feita com o regime excepcional de expropriações para a construção do parque florestal de Monsanto, definido em 1934⁵⁵, que, na prática, retirava poder negocial aos proprietários, o que deu origem a várias reclamações⁵⁶. Eram estabelecidas “comissões de três árbitros”, um indicado pela entidade adquirente, outro pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça e o terceiro designado para cada prédio, por escolha do respectivo proprietário, que fixariam os preços das aquisições ou expropriações. Destas comissões de arbitragem fizeram parte, para as expropriações para a construção da estrada marginal e do troço da auto-estrada de Lisboa ao Estádio Nacional, alguns dos engenheiros da JAE que foram responsáveis por essas obras, como Paulo de Serpa Pinto Marques (estrada marginal) e Fernando Coutinho da Silveira Ramos (auto-estrada)⁵⁷. Se não houvesse unanimidade seria tomada a média aritmética dos laudos que mais se aproximassem, não havendo recurso da arbitragem⁵⁸. Entre 1938 e 1943, ao abrigo deste regime excepcional, foram expropriados em Lisboa cerca de 1300 hectares de terreno de “forma autoritária e surda”⁵⁹.

Nos primeiros anos, em que houve maior investimento, estas obras representaram uma importante verba nas despesas da JAE, chegando a um terço das despesas totais dos serviços de construção. Em 1939, 1940 e 1941, o custo das obras com a estrada marginal e o troço da auto-estrada de Lisboa até ao Estádio Nacional, que incluía a construção do viaduto sobre o vale de Alcântara (depois chamado Duarte Pacheco), representou, respectivamente, 29, 35 e 17 por cento do total da despesa gasta pela direcção dos serviços de construção da JAE, que tinha a seu cargo a

⁵² "Decreto-lei nº 28797", (1938).

⁵³ Fagundes, "Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»", 375-377.

⁵⁴ Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 238, 239.

⁵⁵ Ver "Decreto-lei nº 24625", *Diário do Governo* nº 257, Iª Série, de 1/11/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁵⁶ ———, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 239-241.

⁵⁷ Fernando Coutinho da Silveira Ramos foi nomeado árbitro, em 1939, da comissão encarregada de fixar o preço das indemnizações a atribuir às aquisições ou expropriações necessárias à execução da auto-estrada, substituindo Manuel Duarte Moreira de Sá e Melo, que tinha sido nomeado Comissário-Adjunto da Exposição do Mundo Português. Paulo de Serpa Pinto Marques também chegou a fazer parte da comissão análoga a esta para as expropriações necessárias à execução da estrada marginal entre 1940 e 1943. "Processo individual de Fernando Coutinho da Silveira Ramos [DSCO./18./10840/]", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1935-60, "Processo individual de Paulo de Serpa Pinto Marques", (1929-45).

⁵⁸ "Decreto-lei nº 28797", (1938).

⁵⁹ ———, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 242.

construção e a grande reparação de todas as estradas nacionais do continente⁶⁰. Nos três anos seguintes, até à abertura da auto-estrada em 1944, essa percentagem baixaria, mas ainda representava entre 15 e 8 por cento⁶¹. Para estas obras houve também a publicação de medidas avulsas que facilitaram, por exemplo, os pagamentos de estudos e projectos⁶², e foram também alvo de dotações especiais⁶³.

Outras medidas de carácter excepcional, já na fase da construção, foi a autorização, em Outubro de 1938, para o começo das obras da estrada marginal e da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional sem que tivessem todos os projectos que faziam parte dos planos gerais aprovados e a autorização da simplificação ou dispensa de formalidades legais para essas obras, o que foi extensível também às obras do Estádio Nacional⁶⁴, cuja construção fora decidida em 1935 e integrada no planeamento urbano da Costa do Sol⁶⁵.

Também a regulação do trânsito foi excepcional. Após a abertura da circulação do troço da auto-estrada entre o viaduto Duarte Pacheco, em Lisboa, e o Estádio Nacional saiu um despacho ministerial regulando a sua circulação, destinando-a exclusivamente à "viação acelerada", ou seja a veículos automóveis (que, entretanto, tinham ganho esta designação, anteriormente era apenas dada aos caminhos-de-ferro)⁶⁶. Estava assim proibido o trânsito de peões, ciclistas, cavaleiros, animais, veículos de tracção animal, tractores e outras máquinas. O princípio da estrada para circulação rápida de automóveis sobrepunha-se ao da estrada como via pública, acessível a todos. Eram também proibidas manobras de inversão de marcha, estacionamento e era determinado o uso exclusivo dos acessos determinados para as entradas e saídas dos veículos. Também os acessos marginais dos terrenos confinantes à auto-estrada ficavam limitados⁶⁷. Quanto à estrada marginal, após alguns protestos expressos na revista do ACP relativamente a uma circulação nessa via menos disciplinada, quer por parte de condutores de automóveis, quer por parte de outros utilizadores da estrada, como os peões, seria publicada uma nota da DGSV que estipulava alguns regulamentos de circulação para a marginal⁶⁸: a circulação de peões teria de ser feita nos passeios e bermas da estrada e o seu atravessamento na perpendicular, normas já previstas no código da estrada, mas cuja desobediência, nos troços da estrada marginal, seria sujeita a multa efectiva. Para acederem à praia da Parede ou para atravessarem a estrada, os peões deveriam, como os carrinhos para doentes nessa localidade,

⁶⁰ Para o total da despesa da direcção dos serviços de construção em 1939, 1940 e 1941 ver as contas da gerência para esses anos em Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941". Para uma discriminação dos valores gastos na estrada marginal, na auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional e viaduto de Alcântara entre 1935 e 1947 ver ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 40.

⁶¹ Essa percentagem continuaria a baixar após 1944. Ver ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 23-25, 40.

⁶² "Decreto-lei nº 28861", *Diário do Governo* nº 165, Iª Série, de 19/7/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁶³ "Decreto-lei nº 29227", *Diário do Governo* nº 283, Iª Série, de 7/12/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁶⁴ "Decreto-lei nº 29043", *Diário do Governo* nº 233, Iª Série, de 7/10/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁶⁵ "Decreto-lei nº 24933", *Diário do Governo* nº 8, Iª Série, de 10/1/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁶⁶ "Despacho ministerial [normas regulamentares do trânsito na auto-estrada de Lisboa a Cascais]", *Diário do Governo* nº 183, Iª Série, de 19/8/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁶⁷ "Lei nº 2037", (1949), 604.

⁶⁸ "O trânsito na estrada marginal", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1941).

usar as passagens inferiores. A DGSV e a JAE também trocaram ofícios sobre a regulação da circulação na estrada marginal, tendo a JAE defendido que não julgava necessário impor restrições ao trânsito de automóveis pela existência de vários desses carrinhos com doentes, provenientes de dois sanatórios na Parede, porque estes usariam a passagem inferior, defendendo, inclusive, a proibição da sua circulação ou atravessamento sobre a faixa de rodagem “quer por razões de segurança, quer por razões de aspecto, dado que convém que a Estrada Marginal não constitua o passeio predilecto dos doentes”⁶⁹, enfatizando o que era o seu entendimento da função turística e da necessidade de manter o bom aspecto da estrada.

Outros regulamentos seriam perfeitamente excepcionais dentro do quadro da regulação das restantes estradas a cargo do Estado, como por exemplo: duas linhas de trânsito (ou faixas de circulação) para cada direcção, sendo prescrito que os veículos deveriam circular pela linha de trânsito mais à direita, usando a da esquerda apenas para ultrapassagens (todas as restantes estradas nacionais tinham apenas uma linha de trânsito para cada direcção e por isso esta questão não se colocava)⁷⁰. Para além disso, foi proibido o trânsito de automóveis ligeiros ou pesados para o transporte de mercadorias em dois importantes e extensos troços da estrada marginal⁷¹. Em 1948, foi também proibido o ensino da condução na estrada marginal⁷². Apesar de passar por povoações, não se estabeleciam limites de velocidade para a marginal, o que não acontecia nas outras estradas nacionais quando atravessavam localidades, sendo apenas prescrito que na aproximação das casas “os condutores de automóveis reduzirão a velocidade a um limite que lhes permita a paragem instantânea quando seja necessário”⁷³, ou seja, deixando uma medida de segurança entregue à capacidade de autocontrolo dos condutores. De referir, contudo, que um dos engenheiros da JAE autores do ante-projecto desta estrada, realizado em 1934 e que chefiou a sua construção, Paulo de Serpa Pinto Marques, defendia que deveria ser estabelecido um limite de velocidade para a estrada marginal devido à existência de cruzamentos de nível com outras estradas e de atravessamentos de peões que não puderam ser suprimidos⁷⁴.

Os projectos e a fiscalização da construção das estradas das Comemorações dos Centenários estavam a cargo da direcção dos serviços de construção da JAE. Para o caso da estrada marginal Lisboa-Cascais e para o lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional criaram-se, respectivamente, as 19ª e 20ª secções de construção, com engenheiros que vinham dos seus serviços de construção. Entre os que chefiaram estas secções estavam os engenheiros da JAE que

⁶⁹ Paulo de Serpa Pinto Marques, "Ofício nº 187/42 de 4/3/1942, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822]*, 1941.

⁷⁰ "O trânsito na estrada marginal".

⁷¹ Os troços eram entre o começo da avenida da Índia até à ponte sobre o rio Jamor e de Paços de Arcos até à passagem de nível da Parede. As alternativas para os automóveis de carga eram o antigo percurso de Lisboa a Cascais, passando por Santo Amaro, Belém, Algés e Dafundo e depois por Oeiras, Carcavelos e Parede. Ibid.

⁷² "Portaria nº 12547", *Diário do Governo* nº 209, 1ª Série, de 7/9/1948, Ministério das Comunicações.

⁷³ "O trânsito na estrada marginal".

⁷⁴ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 515, 516.

tinham elaborado os ante-projectos dessas estradas, Paulo de Serpa Pinto Marques e Fernando Coutinho da Silveira Ramos⁷⁵.

Após a reorganização da JAE, em 1945, que extinguiu as secções de construção, os trabalhos relativos a estas estradas continuaram a ser serviços especiais da repartição técnica da direcção dos serviços de construção, tendo passado, em 1948, para a direcção de estradas do distrito de Lisboa⁷⁶.

Os processos de construção foram muito mais mecanizados do que era comum nas restantes estradas do país. Os trabalhos de construção de terraplenagens e de pavimentos foram realizados com máquinas apropriadas⁷⁷ e com o recurso também de mão-de-obra forçada, nomeadamente de presos⁷⁸, ao exemplo do que acontecia nos Estados Unidos⁷⁹.

Todo este conjunto de elementos, o regime de expropriações e outras medidas avulso de carácter excepcional, as características técnicas e o regime de circulação, o custo, dotações e esforço organizacional da direcção dos serviços de construção da JAE dariam a estas duas estradas, a estrada marginal e a auto-estrada Lisboa-Cascais um carácter ímpar que perduraria durante anos no quadro da engenharia rodoviária portuguesa.

Por iniciativa da 19ª secção de construção da JAE foi feito um recenseamento do tráfego nos dois sentidos da estrada marginal e da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional, com registo horário, no dia 10 de Junho de 1944, Dia de Portugal (oficiosamente nomeado Dia da Raça), no âmbito da inauguração do Estádio Nacional, em que foram condecorados engenheiros da JAE envolvidos

⁷⁵ Fernando Coutinho da Silveira Ramos nasceu em Lisboa, em 1910. Formou-se engenharia civil pela Universidade do Porto, em 1935, ano em que entrou para a JAE para os serviços de construção. Foi revisor de projectos em 1936 e 1937. Em 1938 foi nomeado adjunto da 19ª secção de construção, onde esteve até Março de 1939. Em Fevereiro de 1939 foi nomeado chefe da 20ª secção de construção criada para a construção da auto-estrada entre Lisboa e o Estádio Nacional. Deixou esta chefia em 1941 após ter sido nomeado director de estradas de Viseu, função que acumulou com a 16ª secção de construção também em Viseu. Em 1943 era director de estradas de Lisboa (interino), funções que acumulou com a chefia da 6ª secção de construção, também em Lisboa. Retomando os trabalhos efectuados anteriormente relativamente às ilhas adjacentes (em 1935 esteve, com Raúl Mesquita Lima numa missão à ilha da Madeira para elaborar o relatório do plano da rede complementar de estradas desse arquipélago), seria, em exclusivo, de 1948 a 1960, data da sua aposentação por incapacidade, chefe da delegação de estradas das Ilhas Adjacentes. Vinha acumulando este cargo com o de director de estradas de Lisboa desde 1944. "Processo individual de Fernando Coutinho da Silveira Ramos [DSCO./18./10840/]", (1935-60).

⁷⁶ Ordem de Serviço nº 2, de 1/7/1948, assinada pelo Presidente da JAE, Luis de Sousa Macedo consultada em "Processo individual de António Nobre de Castilho [DSCO./18./10831/]", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1942-75.

⁷⁷ Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, 95.

⁷⁸ Por exemplo, no lanço da auto-estrada entre o viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional, foi usado o trabalho de presos da cadeia de Monsanto. Na estrada marginal foi usado o trabalho de albergados do Albergue de Mendicidade da Mitra, que tiveram de ser interrompidos por estarem instalados precariamente e por ter acabado a verba para esse efeito. Manuel Honório de Matos Viegas, "Relatório final da Administração directa dos trabalhos de remoção de terras do escorregamento da Pimenteira, autorizada por N.S. nº 775 de 28/3/1941, assinado a 31/5/1945 pelo Engenheiro Chefe, Interino, da 20ª Secção dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Administrações directas- Auto estrada na Pimenteira [DSCO./01./1893/]*, 1945, "Estrada marginal Lisboa-Cascais. Obras complementares executadas pela brigada de albergados", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Administrações directas [DSCO./01./1877/]*, 1941.

⁷⁹ Usar condenados na construção e reparação de estradas, que nos EUA tinha sido baptizado com o lema "Fazer homens e estradas", já tinha sido defendida pelo engenheiro Ezequiel de Campos em 1923. Ezequiel de Campos afirmava que havia "inestimável vantagem de confiar a valorização individual dos condenados e das estradas a meios mecânicos novos, com organização de trabalho rendosa e educadora". Fernando Rosas, ed., *Ezequiel de Campos, Textos de economia e política agrária e industrial (1918-1944)*, Obras clássicas do pensamento económico português (Lisboa: Banco de Portugal, 1998), 147.

nestas obras, sendo esperado que traduzisse a “capacidade máxima de circulação destas duas vias”⁸⁰. A JAE viria a publicar os resultados no relatório plurianual em 1947, claramente no sentido de valorizar essas obras do regime, de mostrar e justificar a sua capacidade de tráfego, cuja intensidade nesse dia foi claramente extraordinária⁸¹, tendo para tal contribuído os transportes organizados pelo GITA, a pedido da DGSV⁸².

8.1 As estradas de turismo em Portugal nos anos trinta e quarenta

O turismo foi uma das principais funções iniciais do automobilismo, que, apesar de variações ao longo do tempo, perdurou. A criação e denominação de “estradas de turismo” colocam a ênfase nesta função, incorporando nas estradas o ponto de vista do turista e das suas expectativas. Desde o início do século XX que houve a preocupação de construir estradas que integrassem a perspectiva do turista em automóvel. Por exemplo, o *Touring Club* de França terá sido o principal promotor, na primeira década do século XX, da construção da estrada do “corniche de l’Estérel”, bordejando o mar entre Cannes e La Napoule, entre outras estradas de turismo, mobilizando vários recursos e, sobretudo, criando uma nova forma de fazer turismo⁸³. O turismo automóvel passou a pressupor, também, os arranjos marginais da estrada, nomeadamente preservando ou implantando árvores⁸⁴.

Em Portugal a primeira vez que se propôs uma estrada com a classificação especial e inédita de “estrada de turismo”⁸⁵ foi a propósito do ante-projecto, realizado em 1934, da estrada Algés-Cascais, que seria a base para a construção da estrada marginal Lisboa-Cascais. Dois anos depois, no I Congresso Nacional de Turismo, foi proposto que a classificação de estradas incluísse as “estradas de turismo” e que na JAE se criasse uma “Direcção de Estradas de Turismo”⁸⁶, ou que as “estradas destinadas ao turismo” fossem encaradas de forma excepcional no quadro das restantes estradas do país, nomeadamente: que passassem a estar a cargo da JAE (o que implicaria que as que não fossem estradas nacionais fossem reclassificadas); que na sua pavimentação se empregassem sempre os “mais modernos sistemas”; que tivessem uma largura superior à que estava regulamentada, que os seus perfis e planta continuassem a ser rectificadas, a sua arborização e os arranjos marginais fossem feitos por forma a “acabar com o mau aspecto da maior parte das imediações das estradas”; que fossem construídas auto-estradas, após o estudo da sua necessidade, para o desenvolvimento do turismo; ou que se promovesse a assistência em estrada para os

⁸⁰ José Estevam Abranches Couceiro do Canto Moniz, “Ofício nº 138, de 27/5/1944, assinado engenheiro chefe (interino) da 19ª Secção de Construção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lança entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1814/]*, 1944.

⁸¹ No dia 10 de Junho de 1944, nestas duas estradas e nos seus dois sentidos foram transportadas mais de 90 mil pessoas e circularam mais de 12 mil veículos automóveis. Junta Autónoma de Estradas, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947”, 41.

⁸² Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis, “Boletim: número especial dedicado à inauguração do Estádio Nacional”, (Porto: Lit. Nacional, 1944).

⁸³ Bertho Lavenir, *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*, 207-215.

⁸⁴ Por exemplo, nos anos vinte a construção de uma estrada na Califórnia que atravessava uma floresta de sequóias era visto como um acto de preservação e de turismo ambiental, atitude que viria a mudar nas décadas seguintes. Veja-se o artigo de Barnett, “Drive-By Viewing: Visual Consciousness and Forest Preservation in the Automobile Age”. Este artigo cruza História da Tecnologia com História Ambiental e mostra como a relação entre tecnologia e natureza é variável (por vezes é interpretada como simbiótica, outras vezes como concorrente).

⁸⁵ “Parecer nº 381”, (1934), 52.

⁸⁶ Salgado, “Estradas de turismo”, 3, 4.

turistas⁸⁷. Era normal que as auto-estradas também fossem consideradas estradas de turismo, se bem que com características técnicas diferentes, porque também serviam essa função, sobretudo no caso das primeiras auto-estradas que foram abertas, nos anos vinte, de ligação entre Milão e os lagos da região da Lombardia.

No I Congresso Nacional de Turismo (1936), apesar de terem sido apresentadas comunicações sobre várias partes do país, Lisboa teve a maior atenção, especialmente nos temas de transporte, mobilidade e desenvolvimento de infra-estruturas. Em meados dos anos trinta, Lisboa continuava a ser imaginada como “cais da Europa”, designação que tinha sido usada no início do século pela SPP, porque seria o ponto de ligação das Américas ao resto da Europa, através do comboio de luxo “Sud-Express” que ia de Lisboa a Paris⁸⁸. Várias comunicações apresentaram, por isso, a importância da melhoria dos transportes para permitir aos turistas, mesmo àqueles que estivessem apenas em trânsito, visitar Lisboa e os seus arredores, particularmente o triângulo de turismo Lisboa-Sintra-Cascais. A zona Lisboa-Sintra-Cascais, e em especial a zona à volta do Estoril, era considerada uma das principais zonas de turismo para estrangeiros em Portugal continental⁸⁹. Algumas das comunicações defendiam o desenvolvimento das infra-estruturas e a construção de auto-estradas nesta região⁹⁰, outras a necessidade de construção e reparação das saídas de Lisboa⁹¹, outras defendiam a necessidade de adopção dos planos de urbanização nas cidades de Lisboa e do Porto⁹². Relativamente a Lisboa, esses interesses foram atendidos pelo desenvolvimento da “Costa do Sol”, nomeadamente da sua rede de estradas⁹³, cuja oportunidade era resumida pelo engenheiro Paulo de Serpa Pinto Marques desta forma:

A suavidade do clima, própria de uma instância de Inverno, o grande número de praias utilizáveis no Verão, a beleza e o recorte da costa, a proximidade de Lisboa, onde terminam linhas férreas internacionais e carreiras marítimas e aéreas internacionais e transoceânicas, a proximidade de pontos de grande interesse turístico e de reputação mundial, tal como Sintra, são elementos que, justificando o desenvolvimento passado, são basilares para a previsão do que deverá vir a ser a Costa do Sol e a sua futura rede de estradas. Mas a tudo isto há que acrescentar certas sujeições de carácter militar, e as bases de urbanização da região, estabelecidas de forma a aproveitar no máximo as suas condições naturais e a tornar possível, economicamente, a realização de todas as diferentes e necessárias redes complementares de abastecimentos e esgotos⁹⁴.

Outras regiões do país estavam dependentes da classificação para terem “estradas de turismo”. Em Dezembro de 1938 foi publicado um decreto que deu à JAE uma dotação extraordinária de 15.000.000\$00 “destinada a intensificação do trabalho de arranjo, embelezamento e beneficiação das estradas que constituem percursos de turismo e para construção de estradas da mesma natureza”, que poderiam ter características excepcionais, e cujos trabalhos deveriam estar concluídos

⁸⁷ *Relatório do I Congresso Nacional de Turismo*, 149-153.

⁸⁸ Brito, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, 574.

⁸⁹ Lapa, “O caminho de ferro, elemento de turismo”, 4.

⁹⁰ Salvador de Sá Nogueira, “O papel do porto de Lisboa no turismo nacional” (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).

⁹¹ José Duarte Ferreira, “Projecto da organização do turismo em Portugal” (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).

⁹² *Relatório do I Congresso Nacional de Turismo*, 120.

⁹³ No Porto também seria planeada uma estrada marginal (a estrada marginal do Douro), que só seria concluída já nos anos cinquenta (apesar da sua construção ter começado no início dos anos quarenta).

⁹⁴ Marques, “A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol”: 509.

em 1940⁹⁵. Estes percursos seriam escolhidos em função do seu interesse “do ponto de vista paisagístico, histórico, artístico ou climático”⁹⁶. O diploma, apesar de não o referir explicitamente, estava em diálogo com o programa das Comemorações dos Centenários. Assim, como aconteceu com as obras comemorativas previstas, as estradas de turismo seriam também alvo de medidas excepcionais: à JAE era permitido adoptar as características que achasse mais convenientes à sua função e a execução podia dispensar as formalidades legais ou regulamentares, tendo em vista o cumprimento do prazo⁹⁷. De facto, em Junho de 1939, as estradas de turismo seriam incluídas nos “melhoramentos públicos” a realizar no âmbito do programa das comemorações⁹⁸. Em Fevereiro desse ano, foi publicada uma lista de 22 percursos de turismo distribuídos pelo país, até então estavam classificadas como municipais, e que foram reclassificadas como estradas nacionais por serem consideradas estradas de turismo⁹⁹. Em Julho, também vários percursos na Serra da Estrela¹⁰⁰ foram classificados como estradas nacionais pelo seu interesse turístico e pelo interesse de ligar, através da “viação ordinária”, várias das suas povoações¹⁰¹. Em ambos os casos percebia-se a falta de um critério uniformizador de um plano geral das estradas nacionais e de uma definição das suas características técnicas, que estes diplomas não concretizavam, dizendo apenas que a JAE adoptaria as consideradas suficientes aos novos meios de viação. Esta situação só se alteraria com o plano rodoviário de 1945.

Na sequência destes diplomas foram construídas estradas de turismo perto de Vouzela, para a Senhora do Castelo, num percurso que “mostra aos viajantes um dos panoramas mais belos sobre o vale do Vouga”, para o Caramulinho, para o Farol e o sítio da Nazaré e, finalmente, para Outão, pelo Convento da Arrábida, que oferecia a “travessia da Serra da Arrábida”¹⁰². A construção de estradas de turismo continuou a ser feita nos anos quarenta, nomeadamente no Minho, em Bragança, ou na zona das termas do Gerês¹⁰³.

Estas estradas de turismo contribuíam para a “criação ou modificação de panoramas”, como afirmava José Leite de Vasconcelos:

Nos pontos melhores da estrada, criaram-se mirantes, fontes, cruzeiros, capelinhas, legendas em azulejos, e aqui está como os panoramas se valorizam tornando-se mais conhecidos e visitados. Aberta a estrada, vêm as excursões, os passeios e as fotografias, os filmes, os artigos na imprensa, e o panorama, até então desconhecido, passou a ser admirado por muita gente, que não só elogia senão que faz dele propaganda intensa e desinteressada¹⁰⁴.

⁹⁵ "Decreto-lei nº 29224", *Diário do Governo* nº 283, Iª Série, de 7/12/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁹⁶ *Ibid.*, 1584.

⁹⁷ *Ibid.*, 1585.

⁹⁸ "Decreto-lei nº 29663", (1939).

⁹⁹ "Despacho [mapa das estradas de turismo]", *Diário do Governo* nº 46, IIª Série, de 25/2/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

¹⁰⁰ Para o desenvolvimento da rede de estradas na Serra da Estrela nos anos imediatamente anteriores e à luz das acções tomadas pela Comissão de Iniciativa da Covilhã e da JAE, no âmbito dos melhoramentos rurais, ver Sandra Isabel Pinto Silva, "O turismo na Serra da Estrela: a comissão de iniciativa da Covilhã, 1929-1936" (Tese de mestrado, Universidade de Aveiro, 2005), 57-81.

¹⁰¹ "Decreto-lei nº 29763", (1939).

¹⁰² Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 21.

¹⁰³ ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 44.

¹⁰⁴ Leite Vasconcelos cita nesta passagem António Montez, quer era funcionário da Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses. Vasconcelos, "Reflexões atinentes à civilização material do 5º Período, a qual faz contrastar este período com todos os anteriores", 739.

8.2 A estrada marginal Lisboa-Cascais

A estrada marginal Lisboa-Cascais teve, sobretudo, a motivação turística (embora fosse também apresentada como resposta ao aumento populacional nessa zona¹⁰⁵) de ligar aquela que era considerada uma das principais zonas de turismo, os Estoris e Cascais, e as várias praias nessa costa, à capital. As iniciativas para a melhoria das ligações rodoviárias entre Lisboa e Cascais vinham, pelo menos, desde 1918, quando foi nomeada uma comissão que propôs a execução de seis variantes à estrada então existente, que teriam uma largura de 8 m¹⁰⁶, valor acima daquele legislado para as características técnicas das estradas nacionais de 1ª ordem (que era de 6,6 m). Apesar de estas variantes não terem sido executadas na íntegra, privilegiou-se, nos anos seguintes, o “triângulo de turismo” Lisboa-Estoril-Sintra. Em 1924, apesar da escassez das dotações para as estradas dada à AGET, este triângulo absorveu toda a verba relativa à construção e reparação de estradas¹⁰⁷. A importância das estradas de turismo continuou a ser reforçada com a criação da JAE. No seu primeiro relatório (1931) afirmava-se que “[a]s zonas de turismo Lisboa-Sintra-Cascais, Figueira da Foz-Coimbra e o triângulo Coimbra-Luso-Penacova-Coimbra, foram objecto de grande reparação e o último também da construção de troço que faltava para o concluir”¹⁰⁸. Particularmente, o triângulo de turismo Lisboa-Sintra-Cascais beneficiou de “pavimentos aperfeiçoados” como o betão de cimento, aplicado em 2 km e a aplicação de betuminoso por penetração em 18 km¹⁰⁹. Para além da melhoria dos pavimentos, era sublinhada, também, a necessidade de um melhor traçado, quer com propostas de construção de uma nova estrada, quer com propostas de supressão dos cruzamentos de nível com linhas férreas. Em Fevereiro de 1927, a direcção do ACP decidira propor à AGET, a escassos meses da sua extinção, a realização uma estrada que servisse o triângulo turístico Lisboa-Sintra-Cascais:

Começou-se por discutir a vantagem enorme que adviria para o automobilismo da capital e até a própria economia do país, a construção duma estrada que ficasse servindo Cascais, Sintra e todas as terras intermediárias por meio da ramificação da estrada principal.

Este brilhantíssimo plano largamente discutido e apreciado por toda a Direcção, foi resolvido por unanimidade que fosse apresentado ao Exmo. Senhor Administrador Geral das Estradas e Turismo, instando-se junto de S. Exª que aproveitando os alvites e indicações do ACP, desse corpo e vida à ideia, que, a transformar-se em realidade, tem a vantagem de nem sequer ir pesar sobre os magros recursos de que S. Exª dispõe para esse fim, mas ao contrário viria constituir uma receita inexplorada até agora¹¹⁰.

Em 1928, a Sociedade do Estoril apresentou projectos de variantes à estrada que, então, ligava Lisboa a Cascais, tendo em vista a supressão de passagens de nível, obras que seriam comparticipadas pela própria Sociedade, pela JAE, pela Direcção Geral de Caminhos-de-Ferro e pelas Câmaras Municipais respectivas¹¹¹. Em 1931, foi, finalmente, decidida a construção de uma

¹⁰⁵ Nas primeiras três décadas do século XX o concelho de Lisboa apresentou um acréscimo de população de 68,5 por cento e a maioria dos seus concelhos envolventes, como Sintra, Loures e Vila Franca de Xira apresentaram valores menores. Os concelhos de Cascais e Oeiras (concelhos que integram as áreas da Costa do Sol, juntamente com o de Lisboa), pelo contrário, aumentaram mais que a capital, registando aumentos de, respectivamente, 182 e 142 por cento. Pereira, "O processo de decisão na política urbana: o exemplo da Costa do Sol", 70.

¹⁰⁶ "Parecer nº 381", (1934), 8, 9.

¹⁰⁷ Peres, *História de Portugal*, 519.

¹⁰⁸ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31", 32.

¹⁰⁹ Ibid.

¹¹⁰ "Acta nº 607, 22/2/1927": 60.

¹¹¹ "Parecer nº 381", (1934), 11.

nova estrada entre Lisboa e Cascais, com “características modernas”, proporcionando “aos viajantes a ocasião de admirarem o belo panorama que o Tejo, com o seu estuário, primeiro, e o Oceano, depois, lhe oferecem”¹¹², tendo a JAE elaborado as *Bases para o projecto da Estrada de Turismo entre Lisboa e Cascais*¹¹³. Este documento, que estaria na base do ante-projecto da “estrada de turismo” de Algés a Cascais, foi concluído, em 1934, pelos engenheiros da JAE, Paulo de Serpa Pinto Marques e Fernando Cezar dos Santos Silva (com o visto do director dos serviços de construção, o engenheiro Jorge Moreira), ambos recebendo um louvor, assinado pelo ministro Duarte Pacheco, pelo “trabalho excepcional”, onde muitas dificuldades tinham sido vencidas¹¹⁴. O ante-projecto foi, ainda, submetido à comissão de revisão de projectos da JAE¹¹⁵ e ao parecer do CSOP, que o aprovou por unanimidade, sugerindo poucas alterações¹¹⁶. Paulo de Serpa Pinto Marques, que viria, como já indicado, a chefiar a 19ª secção de construção (estrada marginal), começou a realizar estudos de campo para a marginal em 1930, tendo realizado os estudos de gabinete em 1933, em regime de acumulação com as suas outras funções na JAE¹¹⁷. O despacho de Duarte Pacheco no parecer do CSOP sobre este ante-projecto, datado de 9 de Novembro de 1934, reconhecia o “notável ante-projecto” que mereceu do “douto” CSOP “uma apreciação lisonjeira” e determinava que se elaborasse “urgentemente o projecto definitivo tomando-se em consideração as observações do Conselho (...) e bem assim os estudos feitos no gabinete do urbanista Agache sobre a continuação da estrada além do Passeio Maria Pia, em Cascais...”¹¹⁸.

O traçado teria a extensão de cerca de 19,7 km e seria “marginal, por razões de turismo e de conveniência para a facilidade de comunicações entre as diversas povoações, permitindo o desenvolvimento das praias da Costa do Sol”, sendo as suas características “especiais”, “por se destinar (...), sobretudo, ao trânsito automóvel”¹¹⁹. Confirmando as especificidades da marginal, o parecer do CSOP sobre o ante-projecto, não as confundia com as de uma auto-estrada, nomeadamente pelas características do seu traçado e do seu perfil longitudinal e por se conservarem

¹¹² ———, “Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935”, 51.

¹¹³ “Parecer nº 381”, (1934), 11. Estas bases foram publicadas na revista do ACP, por iniciativa do então delegado do clube na JAE, o engenheiro Carlos Santos. Jorge Arsénio de Oliveira Moreira, Paulo de Serpa Pinto Marques e Fernando Santos Lobo, “Estradas. Bases para o projecto de uma estrada de turismo entre Lisboa e Cascais”, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1931).

¹¹⁴ “Processo individual de Paulo de Serpa Pinto Marques”, (1929-45).

¹¹⁵ Álvaro José de Magalhães Figueiredo e Raúl de Mesquita Lima, “Parecer nº 121 da Comissão de Revisão de 19/7/1934”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Pareceres da Comissão de Revisão e do Conselho Superior de Obras Públicas [DSCO././21./11997]*, 1934.

¹¹⁶ O parecer do CSOP sobre o ante-projecto da estrada de turismo Algés-Cascais foi assinado a 18/10/1934 e foi aprovado por unanimidade pelos seguintes vogais: António dos Santos Viegas, Alberto Ferreira Craveiro Lopes de Oliveira, Álvaro de Souza Rego, António Taveira de Carvalho (vice-presidente da JAE), Jorge Arsénio de Oliveira Moreira (director dos serviços de construção da JAE), Teotónio dos Santos Rodrigues e António Bonfim Barreiros. “Parecer nº 381”, (1934).

¹¹⁷ Em 1929 e 1930 fez trabalhos nos distritos de Guarda, Vila Real, Viana do Castelo e Setúbal tendo em 1930 realizado também o trabalho de campo para elaboração das bases do ante-projecto da estrada de turismo Algés-Cascais no distrito de Lisboa. Em 1931 e 1932 fez trabalhos de projectos para o distrito de Aveiro e Viseu, tendo em 1931 também elaborado as bases para o projecto da estrada de turismo entre Algés (portas de Lisboa) e Cascais (cidadela). Em 1933 o único trabalho feito fora do distrito de Viseu foi o “estudo de gabinete do projecto da estrada de turismo Lisboa-Cascais e de reconhecimento de estradas da Costa do Sol (Distrito de Lisboa)”. “Processo individual de Paulo de Serpa Pinto Marques”, (1929-45).

¹¹⁸ Despacho ministerial de 9/11/1934 exarado no “Parecer nº 381”, (1934).

¹¹⁹ “Parecer nº 121 da Comissão de Revisão de 19/7/1934”, (1934), 1.

no domínio público (que apresentavam como sinónimo de ser isenta de portagem)¹²⁰. A directriz seria marginal também para ser a “lógica continuação da Avenida da Índia de Alcântara a Algés”¹²¹. O único percurso em que se afastaria desta orientação seria no último lanço, da Bafureira a Cascais, para evitar expropriações custosas previsíveis por causa das várias edificações de valor elevado existentes nessa zona litoral, tendo mesmo sido proposta uma solução que desdobrou a estrada em dois ramos, um para cada sentido¹²². Esta nova estrada de turismo previa a substituição quase integral da única estrada então existente que ligava directamente a Costa do Sol com Lisboa, a EN 11-1^a, cujo traçado era considerado inapropriado e perigoso para o tráfego existente, pela sua largura, perfil longitudinal, suas curvas e seis passagens de nível¹²³, apesar de ter partes com pavimentos aperfeiçoados¹²⁴. A EN 11-1^a ilustrava a realidade das estradas portuguesas nos anos trinta: em estradas de maior tráfego, como era o caso¹²⁵ (ainda que sobretudo aos domingos), os pavimentos eram muitas vezes aperfeiçoados, mantendo-se, contudo, um traçado defeituoso. O ante-projecto previa que o traçado não tivesse passagens de nível, que não interferisse com os núcleos de fortificações da Frente Marítima de Defesa de Lisboa e que o seu perfil transversal fosse completamente excepcional relativamente ao que então se praticava em Portugal para as restantes estradas nacionais, que estavam sujeitas à legislação de 1918: com dezasseis metros de plataforma, dos quais doze eram destinados à faixa de rodagem e os restantes quatro a passeios, e com curvas de grandes raios e trainéis suaves¹²⁶. Para o cálculo das características das curvas (sobrelevações e raios), considerou-se uma velocidade máxima dos veículos de 80 km/h¹²⁷, valor que seria, onze anos mais tarde, legislado no plano rodoviário de 1945 para as estradas nacionais de 1^a classe. A largura da plataforma permitia a existência de quatro faixas de circulação, regra geral com 3 m de largura cada, de acordo com o que tinha sido fixado no Congresso Internacional de Estradas de Washington (1930)¹²⁸, particularmente para o “tráfego normal e velocidades de circulação não excessivas”¹²⁹. Embora os autores do ante-projecto apresentassem cálculos para a capacidade potencial da estrada, que o parecer do CSOP considerava de pouco interesse porque não concebia que aqueles cenários de tráfego fossem atingidos, não foram, realmente, os níveis de tráfego, para os quais não havia

¹²⁰ "Parecer nº 381", (1934), 12, 13.

¹²¹ Ibid., 12.

¹²² Ibid., 21.

¹²³ "Parecer nº 121 da Comissão de Revisão de 19/7/1934", (1934), 2.

¹²⁴ A estrada que a “estrada marginal” veio substituir era a estrada nacional nº 11, de 1^a classe (segundo a classificação de 1933) e tinha como pavimentos calçadas à portuguesa, macadame revestido com betuminoso e betão de cimento num pequeno troço de experiência entre Estoril e Cascais. "Parecer nº 381", (1934), 8.

¹²⁵ No ante-projecto de 1934 referia-se que apesar da mistura de trânsito rápido com trânsito lento, nomeadamente hipomóveis, já se tinha registado nessa estrada um trânsito horário de 250 veículos e diário de 1500 veículos. Ibid.

¹²⁶ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935", 51, 52, ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 45, 46, "Parecer nº 381", (1934), 13-15. O traçado previa que 60 por cento fossem rectas e 40 por cento fossem curvas, com um raio mínimo empregado, em apenas três curvas, de 100 metros. Previa ainda que apenas um troço de pouco mais de 70 m tivesse um trainel de 8 por cento, tendo os restantes a inclinação máxima de 6 por cento. Ibid., 23, 24.

¹²⁷ "Parecer nº 381", (1934), 23, 57.

¹²⁸ Ibid., 14.

¹²⁹ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 519.

previsões sustentadas¹³⁰, que justificaram a construção de quatro faixas de circulação, duas para cada sentido, mas sim o facto de a estrada, embora pensada para o turismo automóvel, ter de servir, cumulativamente, todos os géneros de veículos, devendo os mais lentos circular nas faixas mais externas (nomeadamente os hipomóveis), que também serviriam para estacionamento, e os mais rápidos nas faixas internas¹³¹. Este princípio, formulado em 1934, não seria mantido quando a regulação da circulação da estrada marginal começou a restringir o acesso a alguns veículos, logo em 1941, como foi o caso da proibição da circulação dos veículos para o transporte de mercadorias em alguns dos seus troços¹³². A justificação para a construção, regra geral, de passeios de 2 m para cada lado em toda a extensão da estrada, característica também excepcional, era dada pela necessidade de acesso às praias e pela futura urbanização que seria realizada marginalmente àquela estrada¹³³. Sob os passeios construir-se-iam as canalizações de gás, água, ou de esgotos, os cabos eléctricos ou telefónicos¹³⁴. Tendo em conta que esta estrada atravessaria conjuntos de casas previamente existentes e outros a construir, faria sentido a construção de passeios nos locais onde estes estivessem previstos, embora não fora das localidades, onde normalmente não existiam¹³⁵. Para a realização do traçado e dos perfis transversais e longitudinal que permitissem estas condições estava prevista a construção de várias pontes, viadutos e pontões, de nove passagens inferiores para peões¹³⁶ (para o acesso à praia¹³⁷) e ainda escavações e aterros que movimentariam vários milhares de metros cúbicos de terra¹³⁸.

Para além dos dois engenheiros da JAE envolvidos no seu ante-projecto, também os arquitectos Luís Cristino da Silva e Vasco Pereira de Lacerda Marques assinaram partes relativas a algumas pontes e à arquitectura das obras e ajardinamentos¹³⁹. Mais tarde, já na fase da construção, seria pedida a colaboração do arquitecto Inácio Peres Fernandes, que tinha ingressado na JAE em Julho de 1939¹⁴⁰, que defendeu este ter sido um modelo de colaboração entre engenheiros e arquitectos, dando “uma unidade de concepção que a torna uma estrada realmente notável, quer no País, que no estrangeiro”¹⁴¹. Desde a realização do ante-projecto que se esperava que a estrada marginal fosse um “elemento primacial na urbanização da Costa do Sol”¹⁴², cujo plano de urbanização estava em estudo, contemplando o estabelecimento de ligações a outras estradas, parques de

¹³⁰ Os cálculos para a capacidade da estrada eram feitos em função da velocidade adoptada pelos veículos (quanto menor a sua velocidade, maior o número de veículos que poderiam circular por hora). "Parecer nº 381", (1934), 15, 54.

¹³¹ *Ibid.*, 13.

¹³² "O trânsito na estrada marginal".

¹³³ Na apreciação deste ante-projecto o parecer do CSOP recomendou que se optasse que a regra geral para a dimensão dos passeios em cada lado fosse de 1,5 m para prevenir futuros custos mais onerosos de conservação. "Parecer nº 381", (1934), 14, 55.

¹³⁴ *Ibid.*, 27, 28.

¹³⁵ Fora das localidades não havia passeios. Esta característica que veio desde o século XIX continuou a ser definida, regra geral, nas características técnicas das estradas do século XX. Santa-Rita, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*, 62.

¹³⁶ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 522-527.

¹³⁷ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 45, 46.

¹³⁸ "Parecer nº 381", (1934), 3, 4, 29-34.

¹³⁹ *Ibid.*, 5.

¹⁴⁰ "Processo individual de Inácio Peres Fernandes", (1939-68).

¹⁴¹ Ministério das Obras Públicas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*.

¹⁴² "Parecer nº 381", (1934), 5.

estacionamento, jardins, iluminação, esgotos, água, gás e energia, telégrafos e telefones, sendo e o seu custo total inicialmente previsto de 35.000.000\$00¹⁴³. No entanto, entre 1935 e 1947 foi gasto quase o dobro deste valor¹⁴⁴.

Havia uma preocupação com o “bom aspecto do conjunto”¹⁴⁵, materializado com os projectos de arborização e ajardinamento¹⁴⁶ e com a melhoria do aspecto dos prédios confinantes com a estrada, ou seja, no ante-projecto estava prevista: a proibição de construções do lado Sul da estrada; a imposição de deixar em frente das edificações uma zona ajardinada de pelo menos 3 metros; a subordinação a “características estéticas consoante os diferentes locais”; a fixação da altura máxima dos muros e vedações e mesmo do seu tipo¹⁴⁷.

No ante-projecto, a estrada marginal foi dividida em quatro lanços cuja construção seria independente (Algés a Paço de Arcos; Paço de Arcos a S. Julião da Barra; S. Julião da Barra a Bafureira; e Bafureira a Cascais) e a sua execução foi definida em três fases¹⁴⁸. Ao fim da primeira fase, cuja duração seria de três anos e que implicaria a execução de terraplenagens, muros, obras de arte, pavimentação em camada de fundação e respectiva protecção superficial e obras acessórias, a estrada estaria em boas condições para o trânsito¹⁴⁹. Na segunda fase seria feito o revestimento da faixa de rodagem, que teria de ser realizado dois anos após a primeira fase para uma conveniente consolidação da plataforma da estrada. Durante os dois anos em que o processo de consolidação natural da camada de fundação se daria, esta seria protegida por um revestimento superficial temporário. Foi considerada a possibilidade da utilização de betão de cimento pelos autores do ante-projecto, mas apenas para este efeito, porque entendiam que essa técnica não estava ainda estabilizada¹⁵⁰, apesar de ser a técnica mais usada para o pavimento definitivo nas auto-estradas realizadas em Itália ou na Alemanha, o que foi assim comentado no parecer do CSOP:

Concorda o Conselho que avisadamente adiaram os autores deste estudo, para a época da execução, a solução definitiva sobre a natureza do revestimento da fundação, em que a técnica respectiva, em constante evolução, ainda se não fixou e poderá até ao momento oportuno trazer ensinamentos que convenha aproveitar.

Com efeito, os satisfatórios resultados da experiência bem recentemente realizada com o emprego do asfalto na constituição do pavimento da auto-estrada de Paderne a Veneza confirmam o acerto do adiamento deliberado.

Como é sabido, para as estradas desta natureza vinha sendo utilizado, como de uso quase exclusivo, o pavimento de betão armado¹⁵¹.

A direcção dos serviços de construção da JAE continuaria a explorar o assunto do uso de betão de cimento para a pavimentação das estradas. Em Setembro de 1938, Paulo de Serpa Pinto Marques realizou uma missão à Alemanha, juntamente com os engenheiros Manuel Duarte Moreira

¹⁴³ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935", 2, "Parecer nº 121 da Comissão de Revisão de 19/7/1934", (1934). Para uma discriminação deste orçamento por lanços de estrada e por fases de construção ver "Parecer nº 381", (1934), 45.

¹⁴⁴ Entre 1935 e 1947 foram gastos na construção da estrada marginal 61.692.301\$00. ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947", 40.

¹⁴⁵ ———, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 45.

¹⁴⁶ "Parecer nº 381", (1934), 38.

¹⁴⁷ *Ibid.*, 7.

¹⁴⁸ Estes lanços teriam a extensão, em metros de, respectivamente, 5448, 55; 4055,05; 4231,85; e 5953,75. *Ibid.*, 7, 16-23.

¹⁴⁹ A segunda fase duraria dois anos incluía também a pavimentação dos passeios. Finalmente, na terceira fase, que duraria um ano, far-se-ia o ajardinamento, a arborização e a iluminação. *Ibid.*, 44.

¹⁵⁰ *Ibid.*, 25, 26.

¹⁵¹ *Ibid.*, 58.

de Sá e Melo e Raúl de Mesquita Lima, então, respectivamente, director de estradas do distrito de Lisboa e adjunto do director dos serviços de construção, para estudar o sistema de construção de estradas neste país, que usava esse tipo de pavimento. Esta visita de estudo veio na sequência de um convite dirigido ao Ministério de Duarte Pacheco pelo inspector geral das auto-estradas alemãs, Fritz Todt, no mês anterior, e incluía visitas ao “Laboratório do solo e aos trabalhos de modificação da capital do *Reich* e o conhecimento dos planos que com este fim estão elaborados”¹⁵². O interesse pelas estradas alemãs também se aplicava às estradas ordinárias. Em 1939, Jorge Moreira, director dos serviços de construção da JAE, fazia circular pelos serviços de construção e de pontes uma nota de serviço com a tradução de um excerto de um artigo da *Revue Générale des Routes* sobre as especificações dos pavimentos de betão de cimento aplicados nessas estradas¹⁵³. Este tipo de pavimento acabou por não ser escolhido para o pavimento definitivo da estrada marginal Lisboa-Cascais, mas viria a sê-lo para o lanço da auto-estrada Lisboa-Cascais de Lisboa ao Estádio Nacional. Para a estrada marginal foi escolhido o revestimento em betuminoso, apesar das circunstâncias da guerra durante as quais decorreu a sua aplicação terem feito aumentar substancialmente o custo, devido ao aumento dos transportes e do betume¹⁵⁴. De notar que, enquanto este tipo de revestimento de custo acrescido era empregado na estrada marginal, escasseava nas restantes estradas nacionais.

O ante-projecto de 1934 previa um intervalo de dois anos entre a finalização da camada de fundação e a aplicação do revestimento definitivo da camada de desgaste, período que foi encurtado por substituição do processo de “consolidação natural” pelo processo de “compactação” mecânica, que, devido ao desenvolvimento dos estudos em mecânica dos solos, viria a tornar-se o processo mais comum nos anos cinquenta¹⁵⁵. O engenheiro Paulo de Serpa Pinto Marques resumiu assim esse processo de compactação das terraplenagens:

Esta compactação foi feita empregando determinadas quantidades de água e máquinas diversas, tais como cilindros de pés de carneiro rebocados por tractores, pilões e vibradores mecânicos; estas máquinas foram empregadas, ora umas ora outras, consoante a natureza dos terrenos ... (...).

¹⁵² "Processo individual de Paulo de Serpa Pinto Marques", (1929-45).

¹⁵³ Foi traduzido e resumido um excerto de um artigo publicado na *Revue Générale des Routes*, nº 157, de Janeiro de 1939, acerca das características dos pavimentos de betão de cimento empregados nas estradas alemãs, como sejam a constituição e espessura das camadas de desgaste e de fundação; o tipo de cimento usado (Portland), a sua dosagem e a sua armadura; as juntas de dilatação; e a regularidade mínima aceitável do pavimento. "Nota de Serviço nº 355 (circular), 16/2/1939, assinada pelo Engenheiro Director dos Serviços de Construção, Jorge Moreira, dirigida a todas as Secções de Construção, Divisão de Pontes e Reparação Técnica", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Bibliografia [DSCO././18./10456/]*.

¹⁵⁴ O custo do betume passou de \$50 para \$937 por quilograma entre a elaboração do orçamento e a altura em que foi empregado na estrada, correspondendo a uma diferença de 357.362\$00 nos 714.725 quilos adquiridos. Paulo de Serpa Pinto Marques, "Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Firma Waldemar J. d'Orey, segundo o contracto nº 991, de 11/5/939, assinado em 28/11/1941 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1813/]*, 1941, 35, 36.

¹⁵⁵ No relatório português apresentado sobre a 2ª Questão, relativa ao progresso no estudo dos solos entre os congressos internacionais de estradas de Haia (1938) e Lisboa (1951) era dada esta explicação: “A *consolidação* natural foi, durante muito tempo, o processo único de construir aterros; deixavam-se, para isso, as terraplenagens sem revestimento, expostas a algumas estações chuvosas. Somente depois de terminado o processo de consolidação se procedia à pavimentação. Modernamente, sobretudo para abreviar os prazos de execução, este processo está quase completamente abandonado e substituído pela *compactação* dos aterros, de modo que a pavimentação se segue imediatamente às terraplenagens” (itálicos no original). Oliveira *et al.*, "Relatório de Portugal (2ª Questão)", 19.

Infelizmente, a urgência e as dificuldades próprias da obra, (...) não permitiram que este trabalho de compactação fosse conduzido e realizado de forma que possa considerar-se perfeito; no entanto, já representa um benefício em relação aos métodos correntes de execução de aterros¹⁵⁶.

Nos contratos assinados em 1939 com os empreiteiros que realizariam os lanços da estrada de turismo Lisboa-Cascais já estava discriminado que os trabalhos de pavimento iniciar-se-iam quando a fiscalização aprovasse a compactação das terraplenagens e que os trabalhos de revestimento iniciar-se-iam imediatamente a seguir aos trabalhos da camada de fundação e de semi-penetração betuminosa, embora com o aval do engenheiro fiscal da JAE¹⁵⁷. Este encurtar de tempos foi também uma exigência para que estes lanços (com excepção de alguns dos seus troços) pudessem ser abertos à circulação ainda em 1940, objectivo previsto no lançamento dos “melhoramentos públicos” do programa das Comemorações dos Centenários, em que estas obras estavam incluídas.

Por este motivo, o tipo de pavimento e as técnicas usadas na estrada marginal foram também excepcionais (como eram o traçado e a largura da plataforma) relativamente às práticas correntes nas restantes estradas nacionais: o terreno dos aterros foram compactados mecanicamente e o pavimento foi executado em quatro camadas, uma de fundação e drenagem, outra de recarga, outra de desgaste do tipo semi-penetração betuminosa e, finalmente, uma com revestimento betuminoso superficial com material de agregação de basalto¹⁵⁸. Ainda assim, este pavimento era considerado provisório, sendo de esperar a execução de um pavimento definitivo, de custo mais elevado, num prazo de “alguns anos”, quando os principais assentamentos do subsolo se tivessem dado¹⁵⁹.

Os estudos para o projecto definitivo da estrada de turismo foram realizados por uma brigada de estudos da JAE, chefiada pelo engenheiro António Pedro Gouveia, entre 1936 e 1938, sendo realizados vários ajustes, nomeadamente no que respeita a acordos com outras entidades, como a Câmara Municipal de Lisboa e o Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol, entretanto criado¹⁶⁰. Para o funcionamento desta brigada foi necessário o reforço de verbas¹⁶¹. Em Novembro de 1938, meses depois da aprovação do primeiro projecto definitivo de um lanço da estrada de turismo Lisboa-Cascais, seria constituída uma secção de trabalhos dos serviços de construção, com o número 19, para “tornar mais expeditos os trabalhos”¹⁶². Através de concursos públicos, ou de outras

¹⁵⁶ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 520.

¹⁵⁷ "Contrato nº 964, entre a JAE e a firma Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções, assinado a 25/1/1939", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822/]*, 1939, 10-11v, 17v-20, "Contrato nº 991, entre a JAE e a firma Waldemar J. d'Orey, Limitada, assinado a 11/5/1939", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da EN6, estrada marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1810/]*, 1939, 3v, 11-12, 17-19.

¹⁵⁸ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 46. Para um detalhe sobre as características das camadas do pavimento previstas no ante-projecto ver "Parecer nº 381", (1934), 24-26.

¹⁵⁹ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 520-522.

¹⁶⁰ Ver, particularmente, os relatórios mensais dos “trabalhos efectuados pela Brigada de Estudos da Estrada de Turismo Lisboa-Cascais” de Agosto de 1936 a Outubro de 1938 e os ofícios constantes em "Documentação relativa à elaboração do projecto de construção, criação e relatórios da Comissão para Estudo dos Problemas da Estrada Marginal e dos Diferentes Serviços Representados", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Estrada Marginal [DSCO././21./11415/]*, 1935-48.

¹⁶¹ Ibid.

¹⁶² A esta secção foram atribuídos inicialmente a fiscalização da empreitada da construção do lanço da Estrada de Turismo Algés-Cascais, entre a Praia de Santo Amaro em Oeiras e Cascais, e estudo da parte restante da

vias no caso de estes não serem bem-sucedidos, foi adjudicada a empreiteiros a construção dos lanços desta estrada de turismo, que não correspondiam exactamente aos definidos no ante-projecto.

O primeiro lanço a ter o seu projecto definitivo pronto, o lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais, foi aprovado por Duarte Pacheco, em 1938, sem necessidade de novo parecer do CSOP¹⁶³, sendo aberto um concurso público para a sua execução¹⁶⁴. O contrato para “a execução da empreitada de construção de terraplenagens, pavimento a macadame por duas camadas, sendo a de desgaste por semi-penetração betuminosa e aplicação superficial, obras de arte e acessórias da Estrada de Turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais e outros trabalhos indicados no mapa respectivo”, adjudicada à Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções, foi assinado em 25 de Janeiro de 1939, por 10.569.000\$00¹⁶⁵. Esta sociedade viria a mudar de nome, em Setembro desse ano, para Sociedade Portuguesa de Construções e Obras Marítimas “Emport”¹⁶⁶. Segundo o contrato firmado, os trabalhos deveriam começar no prazo de dez dias a contar da data de consignação da empreitada, o que se deu no início de Março de 1939¹⁶⁷, e deveriam estar concluídos no prazo de 540 dias, incluindo domingos e dias feriados (sensivelmente um ano e meio).

mesma. Quando foi criada a 19ª secção de construção, a sua constituição era a seguinte: os engenheiros António Pedro Gouveia, Fernando Coutinho da Silveira Ramos e Carlos Estevam Abranches Coutinho do Canto Moniz, o primeiro como chefe e os outros dois como adjuntos, e os desenhadores Manuel Monteiro de Lemos e Cezar Welencamp. Para além destes, a secção era ainda constituída pelos seguintes assalariados: os engenheiros Afonso Ponces de Serpa e Luis de Sousa Faião Pádua Soares, os desenhadores António Alves dos Santos, Armando António Garcia e Franklim Gomes Costa, o escriturário Alberto Silva de Azevedo e Castro e o contínuo José Martins. "Nota de Serviço nº 2208, 8/11/1938, assinada pelo Engenheiro Director dos Serviços de Construção, Jorge Moreira, dirigida ao Engenheiro Chefe da Repartição Técnica", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Estrada Marginal [DSCO././21./11415]*, 1938.

¹⁶³ Ver despacho de Duarte Pacheco de 14/7/1938 exarado num officio sobre o projecto definitivo do lanço da Estrada de Turismo Algés-Cascais compreendido entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais, que o aprovou com dispensa de novo parecer do CSOP, determinando que fosse aberto concurso público para a sua execução. Manuel da Silveira e Castro, Paulo de Serpa Pinto Marques e José Estevam Abranches Couceiro do Canto Moniz, "Officio nº 252, 28/5/1938, assinado pela Comissão de Revisão da JAE dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da EN6, estrada marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1810]*, 1938.

¹⁶⁴ O concurso público para a construção deste lanço foi realizado em 28/9/1938, tendo sido apresentadas as propostas das seguintes empresas: A Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções, Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, 10.569.000\$00; João Augusto de Sousa, 11.100.000\$00; Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Limitada, 13.280.672\$00; e Francisco Guerreiro Ferreira Júnior, 11.100.000\$00 (este último pedindo um prazo de conclusão dos trabalhos mais alargado que aquele indicado nas condições anexas do programa, de 1100 dias). Jorge Arsénio de Oliveira Moreira, José Guilherme Costa Coutinho de Vilhena e António Pedro Gouveia, "Auto de abertura de propostas, apresentadas em concurso público em 28/9/1938 para a arrematação da empreitada de construção de terraplenagens, pavimento a macadame por duas camadas, sendo a de desgaste por semi-penetração betuminosa e aplicação superficial, obras de arte e acessórias da Estrada de Turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais e outros trabalhos indicados", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822]*, 1938.

¹⁶⁵ "Contrato nº 964, entre a JAE e a firma Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções, assinado a 25/1/1939", (1939).

¹⁶⁶ "Primeiro termo adicional ao contrato nº 964 de 25/1/1939, assinado a 29/9/1939", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822]*, 1939.

¹⁶⁷ "Auto de Consignação, em 2/3/1939, da empreitada de construção Estrada Marginal Lisboa-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822]*, 1939.

O segundo lanço cuja execução de obras foi contratualizada foi o entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras. Para a execução das obras de “construção de terraplenagens, pavimento a macadame por duas camadas, sendo a de desgaste por semipenetração betuminosa e aplicação superficial, obras de arte e acessórias” deste lanço foi contratada, perante o insucesso do concurso público anteriormente realizado para execução dessas obras¹⁶⁸ a firma Waldemar J. d’Orey, Limitada¹⁶⁹. O contrato foi assinado em 11 de Maio de 1939, por 14.536.472\$00. A JAE deveria, no entanto, entregar o projecto revisto do primeiro troço do lanço ao empreiteiro no prazo de 60 dias a contar da adjudicação e a firma Waldemar J. d’Orey deveria completar a obra no prazo de 400 dias, incluindo na contagem domingos e dias feriados (sensivelmente 13 meses)¹⁷⁰.

Ambos os contratos discriminavam todos os procedimentos das obras, a qualidade e características dos materiais, bem como o detalhe das características técnicas da estrada (sobrelevações nas curvas mediante o seu raio, abaulamento da faixa de rodagem, concordâncias de trainéis e de alinhamentos rectos e curvos), sendo necessária a presença nas obras de um engenheiro fiscal da JAE que aprovasse as várias etapas das obras e os materiais usados. Os contratos também detalhavam os procedimentos relativamente às terraplenagens¹⁷¹ e à execução do pavimento, que deveria iniciar-se segundo indicação do engenheiro fiscal. Quanto ao pavimento, detalhavam-se os procedimentos quanto à camada de fundação, que seria em macadame, à camada de desgaste por semi-penetração betuminosa, que seria seguida pelo revestimento superficial betuminoso¹⁷². O contrato do lanço do Bom Sucesso à Praia de Santo Amaro de Oeiras, de Maio de 1939, foi redigido de forma muito semelhante ao contrato do lanço da Praia de Santo Amaro de Oeiras a Cascais, assinado em Janeiro desse ano. As diferenças residiam nas condições especiais em que o contrato com a empresa Waldemar J. d’Orey foi assinado, devido ao insucesso do concurso público, tendo estipulado bases aceites pelo ministro Duarte Pacheco que não se encontravam no contrato de Janeiro com a Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções. No contrato de Maio, o tempo de execução era também mais curto, por os trabalhos começarem mais tarde, faltando por isso menos tempo para as Comemorações dos Centenários. Nesse contrato era explicitado que os trabalhos de revestimento betuminoso iniciar-se-iam “imediatamente” após a conclusão da semi-penetração betuminosa e eram discriminados os equipamentos e maquinaria usados e a opção da

¹⁶⁸ No concurso público foi realizado em 10/3/1939 a construção do lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras foi apresentado com a base de licitação de 14.536.472\$00, tendo apresentado propostas as empresas Mesquita, Lda., pelo valor de 16.784.200\$00 e Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções, pelo valor de 16.809.131\$00, e ainda algumas condições que alteravam o projecto inicial. A empresa Waldemar J. D’Orey propôs-se, depois do concurso público, a realizar estas obras pelo valor da base de licitação de acordo com umas “bases” aprovadas pelo ministro Duarte Pacheco a 27/3/1939 e que viriam a constituir o fundamento do contrato nº 991, celebrado em 11/5/1939. "Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Firma Waldemar J. d’Orey, segundo o contracto nº 991, de 11/5/939, assinado em 28/11/1941 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE", (1941), 1-4.

¹⁶⁹ "Contrato nº 991, entre a JAE e a firma Waldemar J. d’Orey, Limitada, assinado a 11/5/1939", (1939).

¹⁷⁰ *Ibid.*, 3v, 4v.

¹⁷¹ "Contrato nº 964, entre a JAE e a firma Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções, assinado a 25/1/1939", (1939), 10-11v, "Contrato nº 991, entre a JAE e a firma Waldemar J. d’Orey, Limitada, assinado a 11/5/1939", (1939), 11-12.

¹⁷² "Contrato nº 964, entre a JAE e a firma Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções, assinado a 25/1/1939", (1939), 17v-20, "Contrato nº 991, entre a JAE e a firma Waldemar J. d’Orey, Limitada, assinado a 11/5/1939", (1939), 17-19.

sua aquisição pela JAE no fim das obras, o que não acontecia no contrato de Janeiro¹⁷³. Enquanto o contrato de Janeiro incluía uma cláusula que determinava que os ensaios de quaisquer materiais fossem feitos, a custo do empreiteiro, no Laboratório de Ensaios e Estudo de Materiais, sempre que o engenheiro fiscal o entendesse¹⁷⁴, essa cláusula não existia no contrato de Maio talvez pela exiguidade do tempo para a execução de lanço contratualizado com a empresa Waldemar J. d'Orey.

Os trabalhos do lanço da Praia de Santo Amaro de Oeiras a Cascais foram iniciados em 2 de Dezembro de 1938, mais de um mês antes da assinatura do contrato, tendo terminado em 30 de Setembro de 1941¹⁷⁵. No mês seguinte, o troço Estoril-Cascais seria entregue à direcção de estradas do distrito de Lisboa¹⁷⁶, que, a partir daí, ficaria responsável pela sua conservação, tendo sido o auto de recepção definitiva do lanço da Praia de Santo Amaro de Oeiras a Cascais lavrado em Março de 1942¹⁷⁷. Os atrasos desta obra, que deveria ter sido concluída em Setembro de 1940, deveram-se a vários factores, segundo o relatório final desta empreitada, imputáveis quer à JAE, quer ao empreiteiro, quer a outras circunstâncias: não estarem completamente expropriados todos os terrenos necessários e terem sido mandados executar trabalhos não previstos no contrato inicial; não estarem previstas dificuldades causadas pela existência de inúmeras canalizações e condutas subterrâneas; alterações ao projecto, que implicaram novos estudos; ter sido pedida ao empreiteiro a execução de diferentes tarefas, não previstas no contrato inicial, em simultâneo com as do contrato; terem surgido várias dificuldades criadas pela guerra; e o empreiteiro ter uma "deficiente organização de trabalhos, para obra tão extensa e tão cheia de dificuldades"¹⁷⁸. O relatório final apresentava, ainda, outros problemas com o empreiteiro, surgidos desde o início, relativamente ao horário de trabalho dos operários, que não queriam "aceitar o horário de trabalho de sol a sol, normal nos trabalhos de estradas", e que se foram agravando até ao fim da obra devido às alterações ao projecto, ao atraso das expropriações e a outras questões contratuais, nomeadamente o aumento dos preços causado pela guerra¹⁷⁹. Apesar de todas estas dificuldades, no lanço entre a praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais, havia um projecto definitivo aprovado e foi assinado um auto de consignação dos trabalhos, não tendo, apesar dos atrasos nas expropriações, sido interrompidos os

¹⁷³ "Contrato nº 991, entre a JAE e a firma Waldemar J. d'Orey, Limitada, assinado a 11/5/1939", (1939), 2v-3v.

¹⁷⁴ "Contrato nº 964, entre a JAE e a firma Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções, assinado a 25/1/1939", (1939), 9 v.

¹⁷⁵ Paulo de Serpa Pinto Marques, "Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Sociedade Portuguesa de Construções e Obras Marítimas "Empor" segundo contracto nº 964 de 25/1/1939, assinado em 3/3/1942 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1822]*, 1939, 2.

¹⁷⁶ João Rangel de Lima e Paulo de Serpa Pinto Marques, "Auto de entrega em 20/10/1941, à Direcção de Estradas do Distrito de Lisboa, do troço da Estrada Marginal entre Cascais e Estoril", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1822]*, 1941.

¹⁷⁷ Jorge Arsénio de Oliveira Moreira, João Rangel de Lima e Paulo de Serpa Pinto Marques, "Auto de recepção em 20/3/1942 dos trabalhos de construção do lanço da Estrada Marginal Lisboa-Cascais, entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais e outros trabalhos indicados no mapa respectivo, executados pela firma Sociedade Portuguesa de Construções e Obras Marítimas Empor", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1822]*, 1942.

¹⁷⁸ "Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Sociedade Portuguesa de Construções e Obras Marítimas "Empor" segundo contracto nº 964 de 25/1/1939, assinado em 3/3/1942 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE", (1939), 2, 3.

¹⁷⁹ *Ibid.*, 3, 4.

trabalhos¹⁸⁰. No lanço entre o Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras, as irregularidades começaram logo no facto de a obra não ser adjudicada em concurso público e acabar por se basear em vários procedimentos informais, nomeadamente o não ter sido assinado o auto de consignação conforme estava previsto no contrato, a partir do qual contaria o tempo da sua execução¹⁸¹. Houve várias irregularidades e alterações no projecto deste lanço, nomeadamente novas obras que foram incluídas no contrato, como a execução das obras de arte do rio Jamor, a passagem superior de Caxias, a ponte da Ribeira da Barcarena, a ponte da ribeira da Lage, a passagem superior do Estoril, a execução dos edifícios para a habitação do Faroleiro da Gibalta, para as instalações do Instituto de Socorros a Náufragos de Paço de Arcos, as obras de modificação do Aquário Vasco da Gama e vários trabalhos de demolição¹⁸². A construção deste lanço teve de conviver com várias dificuldades derivadas das “condições muito especiais” impostas, que foram assim enumeradas pelo engenheiro Paulo de Serpa Pinto Marques no relatório final da sua execução, e que justificaram a fixação do valor pago ao empreiteiro em 22.765.555\$68¹⁸³, cerca de 57 por cento acima da base da licitação apresentada em concurso público para esta obra:

Ter sido superiormente determinado pelo Governo que esta obra seria integrada no grupo das obras Comemorativas dos Centenários pelo que lhe foi fixado um muito pequeno prazo de execução, no qual se incluiu um Inverno, que foi rigoroso.

Não estar o projecto respectivo completamente estudado e elaborado tendo sofrido inúmeras alterações mesmo na parte estudada, o que não permitiu a elaboração de um seguro e pormenorizado plano de trabalhos.

Não estarem feitas todas as expropriações ao longo do traçado, o que exigiu interrupções em certos trabalhos e alterações frequentes no desenvolvimento da obra.

Não terem sido previamente, por falta de tempo, fixados de acordo com todas as entidades com que colidia a construção da Estrada Marginal, os diversos detalhes de certas obras, o que exigiu que o seu estudo e as negociações necessárias aos respectivos acordos, que foram inúmeros, fossem feitos durante a construção o que acarretou algumas suspensões de trabalhos e por vezes, até, alterações às obras previstas, no sentido de serem atendidas as exigências dos outros serviços. Estão essencialmente neste caso as negociações e acordos levados a efeito com o Ministério das Finanças, com o Ministério da Guerra, com o Ministério da Marinha, com a Câmara Municipal de Lisboa, com a Direcção Geral de Caminhos-de-Ferro, com a Comissão de Fiscalização das Obras de Abastecimento de Águas à Cidade de Lisboa, com a Administração Geral dos CTT, com a Sociedade Estoril, com as Companhias Reunidas de Gás e Electricidade, com a Companhia dos Telefones, etc, etc.

Terem sido executados os trabalhos mediante um contrato, em regime especial de administração, o que muito facilitou a execução de variantes e alterações às obras projectadas.

Terem sido, durante as obras, mandados executar nas mesmas condições do contrato inicial inúmeros trabalhos, de entre os quais se destacam os que correspondem às obras de arte e às edificações.

Terem decorrido parte das obras numa época de guerra, que além de ter originado a subida no preço dos transportes e de certos materiais, ainda dificultou a sua aquisição¹⁸⁴.

Esta é uma boa sùmula de como o processo de construção se baseou em vários imprevistos e improvisos, encurtando significativamente o tempo da obra previsto no ante-projecto¹⁸⁵, à força de

¹⁸⁰ Ibid.

¹⁸¹ "Exposição da firma Waldemar d'Orey, Lda. de 24/1/1940 dirigida ao presidente da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, EN6, *Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1814/]*, 1940.

¹⁸² "Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Firma Waldemar J. d'Orey, segundo o contracto nº 991, de 11/5/939, assinado em 28/11/1941 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE", (1941), 4, 23-26.

¹⁸³ ———, "Auto de recepção em 1/5/1942 dos trabalhos de construção do lanço da Estrada Marginal Lisboa-Cascais, entre Bom Sucesso e Santo Amaro de Oeiras, executados pela firma Waldemar J. d'Orey, Limitada", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, EN6, *Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1813/]*, 1942.

¹⁸⁴ "Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Firma Waldemar J. d'Orey, segundo o contracto nº 991, de 11/5/939, assinado em 28/11/1941 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE", (1941), 28, 29.

várias condições arbitrárias¹⁸⁶ e excepcionais na execução, em particular o trabalho dos operários sem descanso semanal, o elevado número de horas de trabalho de cada turno (superior a oito) e o trabalho nocturno¹⁸⁷. No lanço entre o Bom Sucesso e a praia de Santo Amaro de Oeiras chegaram a estar, em simultâneo, 2500 operários a trabalhar¹⁸⁸, tendo, por vezes, surgido conflitos sobre o prolongamento dos turnos pela noite dentro¹⁸⁹. Antes e depois da assinatura do contrato com a Waldemar J. d'Orey houve que rever alguns troços e propor variantes, por exemplo, por questões que ainda surgiam com a Frente Marítima de Defesa de Lisboa (e a sua base de torpedos), com o Grupo de Defesa Submarina da Costa, com outras entidades e, também, com alguns proprietários particulares, pela necessidade de contornar edificações, garantir determinadas serventias, negociar expropriações, surgindo frequentemente na procura de soluções uma preocupação em valorizar os pontos de vista criados a partir da estrada¹⁹⁰. O critério para a escolha do traçado da estrada marginal apontava precisamente esses objectivos: “apresentar bons pontos de vista, não ser monótono e exigir o mínimo possível de demolições de casas”¹⁹¹. O volume de terras movimentadas para a execução das terraplenagens, só no lanço entre o Bom Sucesso e a praia de Santo Amaro de Oeiras (sem contar com obras de arte e obras acessórias, como muros), foi de 317.680,5 m³, quase o dobro do inicialmente previsto por terem sido feitas alterações ao projecto, sobretudo para melhorar o seu “aspecto”, “vistas” ou “perspectiva”¹⁹².

¹⁸⁵ Se se considerasse as três fases previstas no ante-projecto de forma cumulativa (sem considerar as sobreposições que poderiam ser planeadas) a duração da construção da estrada de turismo Algés-Cascais seria de seis anos.

¹⁸⁶ Por exemplo, no caso da negociação da deslocação dos cabos telefónicos aéreos da empresa The Anglo Portuguese Telephone Co, Limited para condutas colocadas no subsolo dos passeios, em que o litígio sobre quem pagaria estas despesas, a The Anglo Portuguese Telephone Co, Limited ou a JAE, foi resolvido por Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, publicado na IIª Série do *Diário do Governo*. Este acórdão acabou por considerando “que o Senhor Ministro [Duarte Pacheco] recorrido não podia por acto unilateral da sua vontade, resolver a questão de que tratam os autos”, anulando o despacho do ministro que determinou que a The Anglo Portuguese Telephone Co, Limited arcasse com todas as despesas. “Processo respeitante aos trabalhos executados pela JAE para deslocação das instalações da The Anglo Portuguese Telephone Co Ltd”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, EN6, *Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1814/]*, 1943-44.

¹⁸⁷ Para além dos conflitos laborais, houve acidentes de trabalho que afectaram trabalhadores e pessoas estranhas à obra, tendo sido pagos 503.243\$95 em prémios de seguro do pessoal. “Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Firma Waldemar J. d'Orey, segundo o contracto nº 991, de 11/5/939, assinado em 28/11/1941 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE”, (1941), 61, 62.

¹⁸⁸ “Exposição da firma Waldemar d'Orey, Lda. de 24/1/1940 dirigida ao presidente da JAE”, (1940).

¹⁸⁹ Em 21/8/1940 o engenheiro adjunto da 19ª Secção José Estevam Couceiro do Canto Moniz fez uma participação na qual relatou que o encarregado da empresa Waldemar J. d'Orey, Lda. Duarte de Almeida Belo se tinha recusado a realizar uma tarefa (acabamento da chapa hidráulica) para conclusão da passagem superior de Caxias, argumentando que os trabalhadores estavam cansados (seriam 00h30), tendo abandonou a obra, que continuou e foi concluída às 3h da manhã. Nesta participação foi ainda referido que “cerca de uma e meia da manhã, e já depois deste facto se ter passado, Sua Excelência o Senhor Ministro esteve no local da Obra, tendo exteriorizado a sua satisfação pelo andamento que este trabalho levou e pelo facto de estar a ser concluída tão importante Obra”. Paulo de Serpa Pinto Marques, “Ofício nº 462 de 23/8/1940, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, EN6, *Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1814/]*, 1940.

¹⁹⁰ Ver documentação existente em EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da EN6, estrada marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1810/]*, 1934-39.

¹⁹¹ Marques, “A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol”: 516.

¹⁹² Por exemplo, a diminuição da inclinação dos taludes, “de forma a melhorar-se a perspectiva da Estrada”, a escavação de todo o terreno a Sul da Estrada, na Giribita e no Alto das Maias, “para se melhorarem as vistas para o lado do Rio Tejo”; a elevação da rasante em aterro junto de Algés e junto do Rio Jamor, na Cruz

A empresa Waldemar J. d'Orey apontou várias vezes para a quase impossibilidade de cumprir o prazo de abertura durante as Comemorações dos Centenários (que, segundo o programa oficial, publicado nos jornais em Fevereiro de 1940, previa para 24 de Junho desse ano o passeio inaugural pela estrada marginal), por faltarem várias expropriações e obras anteriores à sua e pelo facto de o betuminoso ter de ser aplicado durante o Verão e a JAE se atrasar na sua entrega¹⁹³. Apesar de todas estas dificuldades, o lanço da estrada foi aberto à circulação em Outubro de 1940 (com excepção do troço de passagem por Paço de Arcos), cumprindo o objectivo do Governo¹⁹⁴, tendo, nos anos seguintes, continuado as obras, nomeadamente de acabamentos de obras de arte e de obras acessórias e os trabalhos de arborização, projectados pelo engenheiro agrónomo e silvicultor José Pacheco Torres, da JAE¹⁹⁵. De facto, quando, em Maio de 1942, os trabalhos executados pela empresa Waldemar J. d'Orey foram considerados em condições de serem recebidos, estavam ainda em execução vários outros trabalhos a cargo de outros tarefeiros¹⁹⁶.

Foram realizadas estimativas sucessivas, desde Maio de 1941, sobre os trabalhos por concluir nos dois lanços da estrada marginal e nas suas obras complementares ou acessórias, que procediam à revisão do custo estimado, sempre crescente, listando os vários problemas que surgiam, alguns devidos às circunstâncias da guerra: novos trabalhos listados, aumento dos preços, falta de calceteiros, falta de gasolina, de pneus e de carvão para pôr em funcionamento os camiões de serviço às obras, tendo alguns passado a ser equipados com gasogénios¹⁹⁷. Estes trabalhos foram realizados por tarefeiros por administração directa, pelo menos até 1949, data até à qual houve reforços de verbas, embora menores, para as obras de acabamento¹⁹⁸. As negociações com outras entidades com que a estrada marginal colidia foram extensas, como no caso do Ministério da Guerra,

Quebrada, a remoção para depósito de um grande volume de terras que escorregaram na Boa Viagem e na Giribita, e pequenas modificações locais, tendentes a "melhorar o aspecto dos terrenos anexos à Estrada e a adoçar as mudanças de traineis e as concordâncias com os arruamentos e estradas secundárias". "Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Firma Waldemar J. d'Orey, segundo o contracto nº 991, de 11/5/939, assinado em 28/11/1941 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE", (1941), 5.

¹⁹³ "Exposição da firma Waldemar d'Orey, Lda. de 24/1/1940 dirigida ao presidente da JAE", (1940), "Exposição da firma Waldemar d'Orey, Lda. de 28/2/1940 dirigida ao presidente da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1814/]*, 1940.

¹⁹⁴ "Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Firma Waldemar J. d'Orey, segundo o contracto nº 991, de 11/5/939, assinado em 28/11/1941 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE", (1941).

¹⁹⁵ Os trabalhos de arborização foram realizados a partir de 1943, tendo as verbas de ser sucessivamente reforçadas pela dificuldade da fixação da vegetação. EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Administrações directas- Arborização da estrada marginal Lisboa-Cascais [DSCO./01./1893/]*, 1943-47.

¹⁹⁶ "Auto de recepção em 1/5/1942 dos trabalhos de construção do lanço da Estrada Marginal Lisboa-Cascais, entre Bom Sucesso e Santo Amaro de Oeiras, executados pela firma Waldemar J. d'Orey, Limitada", (1942).

¹⁹⁷ A primeira estimativa relativamente às obras de acabamento dos dois lanços da estrada marginal foi de 3.590.000\$00, a segunda de Junho de 1942 acrescentou a esse valor 700.000\$00 e a terceira de Agosto de 1942 acrescentou a esses valores 900.000\$00. Ver (bem como outros documentos constantes da mesma pasta) Paulo de Serpa Pinto Marques, "Estimativa do custo dos trabalhos começados e por concluir, em Agosto de 1942 (Terceira estimativa), assinada em 8/9/1942 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Estrada marginal, lanço do Bom Sucesso a Santo Amaro de Oeiras, acabamento de diversos trabalhos [DSCO./01./1895/]*, 1942.

¹⁹⁸ Fernando Barbosa Perdígão, "Ofício nº 319 de 8/8/1949, assinado pelo Engenheiro Director Interino da Direcção de Estradas do Distrito de Lisboa, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Estrada marginal, lanço do Bom Sucesso a Santo Amaro de Oeiras, acabamento de diversos trabalhos [DSCO./01./1895/]*, 1942.

para decidir o destino de terrenos e vários edifícios (demolição, melhoramento ou cedência ao MOPC), como por exemplo um paiol, uma feitoria, vários fortes, mas também a disciplinação da circulação de hipomóveis militares e de soldados, que teriam de aprender as regras de trânsito¹⁹⁹. A JAE realizou as negociações com estas entidades e levou a cabo as expropriações a particulares dos terrenos necessários à construção da estrada, muitas delas realizadas já durante a construção dos dois lanços, tendo algumas levantando questões e demorado anos a serem resolvidas²⁰⁰.

A JAE foi muito além das suas competências na construção da estrada marginal, não se limitando a questões relacionadas com a zona da plataforma da estrada, que incluía a faixa de rodagem, os passeios ou a sinalização rodoviária, com os taludes, que incluíam a sua arborização, ou com as passagens superiores e inferiores para veículos e peões, como também se preocupou com o destino e resolução das várias situações dos terrenos e edificações marginais à estrada, sobretudo tendo em vista aquilo que defendia ser o seu fim turístico e o seu necessário bom aspecto. Os terrenos e edifícios expropriados pela JAE e temporariamente em sua posse e aqueles que tiveram de ser demolidos e depois reconstruídos foram gradualmente entregues a outras entidades, com a mediação do Ministério das Finanças, sobretudo a partir de 1944²⁰¹. Alguns desses terrenos também seriam vendidos, por exemplo, para a construção de um edifício dos correios no Estoril ou para a Sociedade Nacional de Tipografia, que adquiriu dois terrenos para alargamento da Colónia Balnear Infantil do Século²⁰². A JAE foi um dos órgãos responsáveis pelo início de urbanização da Costa do Sol, dando um significado literal à afirmação que, no ante-projecto, previa que a estrada marginal fosse um “elemento primacial na urbanização da Costa do Sol”²⁰³, tendo tido um papel executivo e de supervisão de toda a zona envolvente da estrada. Por exemplo, perante o pedido de instalação de uma barraca de madeira de um particular para uso privado junto a uma das praias, a 19ª secção de construção emitiu um parecer, em 1944, no qual afirmava que essa autorização não deveria ser dada,

¹⁹⁹ "Relatório assinado em 31/3/1941 pelo delegado do Ministério da Guerra, Joaquim António Rodrigues de Oliveira Junior, Tenente de Engenharia e o delegado da JAE do MOPC, Paulo de Serpa Pinto Marques", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1813/]*, 1941.

²⁰⁰ Ver, por exemplo, José Estevam Abranches Couceiro do Canto Moniz, "Informação de 18/8/1949, assinada pelo Engenheiro Director do Distrito da Guarda, dirigida ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1823/]*, 1945.

²⁰¹ Dos edifícios reconstruídos foram entregues em 1944 o novo edifício de residência do Faroleiro, na Gibalta, o novo edifício do Instituto de Socorros a Náufragos. O forte da Giribita, depois de vários ofícios trocados sobre as suas futuras funções (nomeadamente a proposta para a instalação de um “restaurante característico” para o turismo) foi entregue, em 1947, à Associação Naval de Lisboa, para ali instalar um centro de vela. O Forte de S. Pedro da Cadaveira (Estoril) e sua esplanada foram entregues, em 1948, à “Colmeia – Organização da Associação Nacional dos Parques Infantis”. O antigo Forte de Nossa Senhora das Mercês ou Calazete, em Oeiras, foi entregue, em 1952, à Brigada Naval da Legião Portuguesa. Ver os vários ofícios e autos de entrega e cessão destes edifícios na pasta EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1814/]*, 1944-52.

²⁰² António Pedro Gouveia, "Ofício nº 746 de 27/12/1939, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1822/]*, 1941, "Escritura realizada em 12/3/1945 entre António Luiz Gomes, Director Geral da Fazenda Pública e a Sociedade Nacional de Tipografia, representada pelo seu Administrador Delegado, João Pereira da Rosa", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1823/]*, 1945.

²⁰³ "Parecer nº 381", (1934), 5.

chamando a atenção para a necessidade de não se abrir “o precedente de se deixarem construir barracas deste género ao longo da Costa do Sol, (...) o que além de ser inconveniente para a valorização desta região, é contrário ao critério que tem sido seguido até hoje, de acabar com aquelas barracas”²⁰⁴. Também sobre a regulação da circulação foram trocados, em 1941, ofícios com a DGSV sobre a sinalização e a marcação na estrada das linhas de circulação, nomeadamente a da divisão do meio da estrada, vista como medida de segurança e de disciplina dos automobilistas e sobre a necessidade de regular o estacionamento na estrada marginal²⁰⁵. Numa altura em que as marcas rodoviárias (sinalização pintada na faixa de rodagem) ainda não estavam reguladas, a estrada marginal teria as traços longitudinais contínuos que dividiriam a faixa de rodagem ao meio (nos dois sentidos) e traços longitudinais “interrompidos” entre as faixas de circulação no mesmo sentido de trânsito²⁰⁶. A DGSV informava que, após inicialmente se terem registado vários desastres (alguns fatais) por indisciplina dos automobilistas, a circulação já se encontrava regular na estrada marginal, pela intensificação do policiamento e fiscalização de trânsito, sobretudo aos domingos e feriados, dias de maior intensidade de tráfego. O engenheiro Paulo de Serpa Pinto Marques, perante a proposta da DGSV de proibir o estacionamento na estrada marginal criando mais parques de estacionamento, ou de pelo menos, limitá-lo a uma das faixas de circulação no lado da terra afirmava:

(...) 3º O estacionamento ao longo da Estrada deve ser regulado. (...)

a) Locais onde haja tendência a múltiplas paragens prolongadas, junto de praias, etc.

Nestes locais devem ser executados parques de estacionamento, de dimensões convenientes, pois só assim se julga possível e razoável interditar nas zonas próximas o estacionamento de veículos na faixa de rodagem. Estas zonas deverão ser indicadas com os convenientes sinais.

b) Estacionamento ao longo da Estrada.

Dada a impossibilidade de se ter ao longo de toda a Estrada, parques de estacionamento, julga-se não poder deixar de se considerar e aceitar o estacionamento ocasional nas zonas onde não exista nas proximidades qualquer parque de estacionamento.

Nestas zonas, conviria que o estacionamento prolongado fosse feito somente do lado Norte, quer por motivos de agrado de visitas, quer por que se facilitaria a circulação no sentido Cascais-Lisboa.

Como as características de turismo da Estrada aconselham aos utilizantes a curta paragem para observar os pontos de vista interessantes e acontecendo que o trajecto de Cascais para Lisboa é o mais convidativo à paragem pela maior proximidade a que se passa das arribas, julga-se inconveniente a obrigatoriedade de paragem do lado Norte para quem se dirige a Lisboa.

Esta paragem, além de desagradável e incómoda, não é segura visto que tal facto acarreta duas manobras na Estrada o que é inconveniente grave para a circulação, especialmente quando o tráfego é intenso.

Assim julga-se aceitável e proveitoso dentro do aspecto de conjunto que possam ser feitas paragens curtas do lado Sul, em todos os pontos que não fiquem situados junto de parques de estacionamento existentes desse lado.

4º Para complemento dos parques de estacionamento já executados ou a executar há necessidade de os dotar de convenientes árvores para sombra, pois de contrário a *intensidade do Sol ou prejudica grandemente os automóveis ou faz com que os seus proprietários os cubram para os defender, do que resulta um aspecto pouco agradável.*

²⁰⁴ Paulo de Serpa Pinto Marques, "Ofício nº 2, de 4/1/1944, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, EN6, *Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1814/]*, 1943-44.

²⁰⁵ Ver, por exemplo, "Ofício de 1/7/1941, assinado pelo Engenheiro-Director Geral da Direcção Geral dos Serviços de Viação, Polícia de Viação e Trânsito, dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822/]*, 1941.

²⁰⁶ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 529.

Esta secção está a estudar por intermédio do Engenheiro Silvicultor da Junta as espécies que poderão dar satisfação àquele objectivo, o que é de difícil resolução dada a proximidade do mar e a natureza do subsolo²⁰⁷.

Este excerto revela uma preocupação com a incorporação do ponto de vista do turista, particularmente do turismo automóvel, materializado no traçado da estrada, na construção de obras acessórias, como parques de estacionamento e miradouros, e na regulação da sua circulação. Em Julho de 1940, o mesmo engenheiro Paulo Marques, um dos co-autores do ante-projecto de 1934, onde se justificava a necessidade da existência de duas faixas de circulação para cada sentido pela necessidade de a estrada ter de servir “cumulativamente para todos os géneros de veículos”²⁰⁸, pedia a proibição da circulação de hipomóveis na nova estrada de turismo pelas seguintes razões:

Estando destinada à Estrada Marginal uma importante finalidade de trânsito, conjugada com objectivos de turismo e convindo dar aos inúmeros utilizantes da Estrada, as máximas condições de segurança e de interesse, esta Secção sugere a V. Ex^a que seja proibido, na Estrada Marginal Lisboa-Cascais, o trânsito de hipomóveis.

Esta sugestão tem diferentes aspectos, a saber:

Segurança de trânsito – (...) [as diferentes velocidades dos automóveis e dos hipomóveis, particularmente problemáticas nas subidas];

Turismo – O mau aspecto que apresentam as estradas com tráfego hipomóvel, especialmente pela sujidade que os animais deixam no pavimento, aconselham que não circulem nesta Estrada, que tem características especiais de turismo, veículos de tracção animal;

Económico – (...) [manutenção do pavimento e dos passeios seria melhor se não circulassem veículos com aros metálicos];

(...)

Resumindo, esta Secção sugere:

1) Que seja proibido o trânsito de hipomóveis na Estrada Marginal Lisboa-Cascais;

2) Que seja estudado e realizado o melhoramento das ruas, estradas e caminhos existentes, capazes de constituírem trajectos apropriados para aquele género de veículos, paralelamente à Estrada Marginal Lisboa-Cascais²⁰⁹.

A lentidão dos veículos de tracção animal atrapalharia a circulação automóvel, mas já outros automóveis pararem e estacionarem, ainda que temporariamente, numa das faixas de circulação externas da estrada era considerado um seu uso normal e desejável. De notar, também, que, paradoxalmente, a escolha da camada de desgaste a betuminoso, um material importado, ainda para mais em tempo de guerra, era mais favorável ao uso da estrada por outros veículos que não apenas os automóveis, ao contrário do betão de cimento, particularmente adaptado para estradas para uso exclusivo de automóveis.

²⁰⁷ (itálicos nossos) "Ofício nº 187/42 de 4/3/1942, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", (1941).

²⁰⁸ "Parecer nº 381", (1934), 12.

²⁰⁹ Paulo de Serpa Pinto Marques, "Ofício nº 406 de 31/7/1940, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, EN6, *Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1814/]*, 1940.

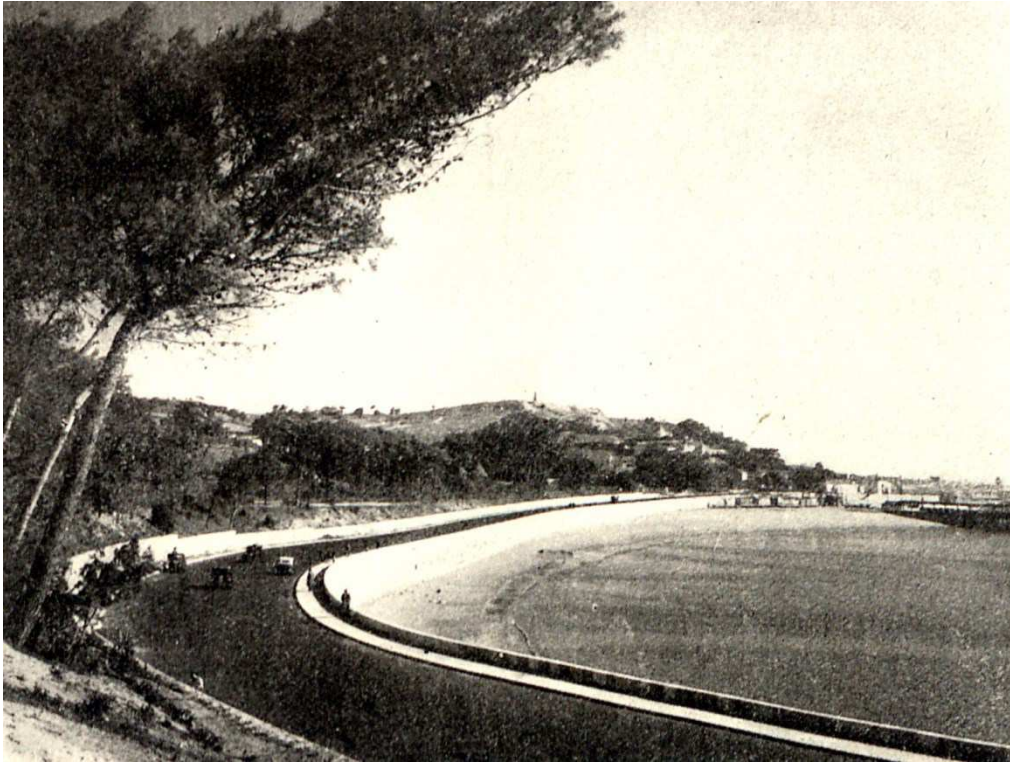


Figura 28: Estrada Marginal Lisboa-Cascais contornando a praia do Lagoal em Caxias²¹⁰

O facto de esta estrada de turismo ter sido encarada como uma obra icónica do regime, integrada no programa das Comemorações dos Centenários, levou a uma obra caracterizada pelo excesso, pela arbitrariedade e pelo imprevisto, que, contudo, manteve e reforçou o objectivo de servir uma cultura de turismo automóvel.

8.3 O lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional

Quando foi aprovada a Lei nº 1909 de 1935, relativa à urbanização da zona denominada “Costa do Sol”, que seria delimitada a Norte por uma linha a 100 m do eixo da prevista auto-estrada²¹¹, já eram conhecidos projectos e algumas concretizações noutros países europeus relativamente à construção de auto-estradas. Durante o período entre as duas guerras mundiais, particularmente entre 1931 e 1936, foram discutidos planos para auto-estradas europeias, que se inseriam na estratégia de redução do desemprego provocado pela crise mundial com a construção de infra-estruturas, em congressos internacionais de auto-estradas (*Congrès International des Autoroutes*) e foi criado o *Bureau Internationale des Autoroutes*²¹², mas Portugal estava praticamente

²¹⁰ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 521.

²¹¹ "Lei nº 1909", (1935), 718.

²¹² O *Bureau Internationale des Autoroutes* foi fundado em 1931 na sequência do primeiro congresso internacional de auto-estradas realizado em Genebra entre 31 de Agosto e 2 de Setembro de 1931. O seu director executivo foi Lucien Lainé, um industrial francês director da *Compagnie des Autoroutes*, e o seu presidente honorário foi Piero Puricelli. O segundo destes congressos foi realizado em Milão em Abril de 1932, onde foi aprovado um plano para as auto-estradas europeias que finalmente incluía uma ligação a Portugal, em concreto de Madrid a Lisboa. Esta organização onde estavam representados construtores de estradas, deu depois origem ao *Office Internationale des Autoroutes*, que se extinguiu no início dos anos trinta. Em 1934 e 1936 ainda seriam feitos planos de auto-estradas europeias, com fortes agendas nacionalistas, por exemplo, pelo italiano Piero Puricelli e pelo alemão Kurt Kaftan, este último seguindo as ordens de Fritz Todt, o inspector geral das estradas alemãs nomeado pelo regime Nazi. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 103-116.

ausente desses mapas²¹³. Nestes planos, a mobilidade rodoviária para o longo curso era privilegiada e, por isso, estavam projectadas auto-estradas e não estava prevista complementaridade com qualquer outro modo de transporte. A construção de uma rede de auto-estradas na Europa, extremamente cara, não se materializou nestas décadas embora tenham sido levados a cabo alguns projectos nacionais (na Itália, Alemanha e Holanda²¹⁴), mas a sua discussão revelou mudanças no pensamento europeu sobre a mobilidade. A maioria destes planos não saiu do papel, porque grande parte dos envolvidos nas discussões, nomeadamente nos congressos da AIPCR, preferiam a reconstrução e melhoria da rede ordinária de estradas existente, o que aconteceu em vários países, do que a construção de auto-estradas caras que teriam pouca utilização, porque seriam construídas antes de haver tráfego que as justificasse²¹⁵. Encontram-se ecos dessa discussão nas publicações ligadas ao sector automóvel em Portugal. A revista *O Volante* comentava, em 1926, o Congresso Internacional de Estradas da AIPCR que nesse ano tinha tido lugar em Milão, e que tinha proporcionado aos congressistas visitas à recentemente inaugurada (em 1924) “autostrada” entre Milão e Varese, com cerca de 60 km de percurso. Publicava também o comentário de congressistas da Inglaterra e dos EUA, que discordavam do conceito de auto-estrada, porque ia contra o princípio da estrada como via pública, acessível a todos:

É curioso conhecer a opinião dos delegados ingleses e norte-americanos sobre o problema das auto-estradas, emitida no Congresso Internacional, ultimamente realizado em Milão.

Tanto ingleses como americanos manifestaram a mais entusiástica admiração pelo trabalho já realizado em Itália, mas o inglês que falou em nome do seu país, declarou que o Parlamento não aprovou as leis relativas ao assunto: «A Estrada deve unir e não dividir. A estrada reservada constitui uma separação, nunca uma união, o que é contrário à opinião inglesa».

O americano, por seu lado, declarou (...) [que] não seria justo empregar em estradas especiais o dinheiro que todos pagam! Pelo que se vê, tanto ingleses como os norte-americanos ainda não estão convencidos. Gente prática como são, algum inconveniente vêem eles na realização da experiencia italiana nos seus países. Não será o receio de prejudicar a indústria dos caminhos-de-ferro?²¹⁶

E continuava, num artigo publicado num número seguinte, a dividir-se entre a admiração da obra italiana e as limitações da sua aplicação a outros países, sendo uma das mais importantes os seus elevados custos:

Isso que se fez já em Itália, da estrada-pista, a estrada macia, limpa, reservada aos automóveis, policiada, com seus postos de reabastecimento e um serviço de sinais precioso para o automobilista, representa, sem dúvida alguma, um enormíssimo progresso. (...)

Entretanto, em França a Federação dos Clubs Automobilistas, cuja assembleia geral se realizou ultimamente, mostra-se partidária da execução dum programa de estradas económicas de preferência a um de estradas cujo custo seja muito elevado. Em presença da exiguidade de dotações para conservação das estradas, os automobilistas preferem uma boa porção de quilómetros modestos, embora de viabilidade suficiente, a uma porção de quilómetros de estradas-pistas cujo preço é infinitamente maior.

Se a ideia não for posta em prática na França, como em outros países, não é porque, não se lhe reconheçam todas as vantagens, mas pela impossibilidade de dispor dos meios necessários²¹⁷.

²¹³ De acordo com o estudo realizado sobre estes planos por Frank Schipper. Ibid., 83-120.

²¹⁴ Ver, por exemplo, Thomas Zeller, "Building and Rebuilding the Landscape of the Autobahn, 1930-70", in *The world beyond the windshield: roads and landscapes in the United States and Europe*, ed. Christof Mauch e Thomas Zeller (Athens, Ohio: Ohio University Press, 2008), Massimo Moraglio, "A rough modernization: landscapes and highways in twentieth-century Italy", in *The world beyond the windshield: roads and landscapes in the United States and Europe*, ed. Christof Mauch e Thomas Zeller (Athens, Ohio: Ohio University Press, 2008), Mom, "Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility".

²¹⁵ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 118, Mom, "Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility": 762, 763.

²¹⁶ "O problema das auto-estradas", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 7 (1926).

²¹⁷ "A estrada-pista", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 9 (1926).

O financiamento e a limitação do uso das auto-estradas a um grupo de utilizadores foram discutidos na “6ª Questão” deste congresso onde as conclusões reflectiram o resultado das negociações dos países a favor e contra as auto-estradas²¹⁸:

As auto-estradas, frequentadas quase unicamente por uma única categoria de pessoas, não devem ser construídas nem pagas por instituições públicas, porque estas, através dos impostos, fá-las-iam pagar pela população em geral. No entanto, tendo em conta a vantagem que as estradas ordinárias retirariam da diminuição do tráfego, as instituições públicas devem concorrer nas despesas na justa medida; o Estado deve reservar o direito de retomar a posse das auto-estradas, bem como de participar nas vantagens ou benefícios. De momento, a construção de auto-estradas e a sua exploração será deixada a uma sociedade privada (...). Quanto às regras de polícia e de circulação, elas serão deixadas aos cuidados do Estado, dentro do interesse público²¹⁹.

A construção de auto-estradas continha em si várias relações com aspectos extremamente importantes do sistema da automobilidade não relacionadas apenas com o seu financiamento ou com o colocar em causa o princípio do uso público das vias de comunicação. Por um lado, apresentava diferentes soluções para problemas das redes de estradas ordinárias como os conflitos entre o transporte motorizado e outros utilizadores da estrada (normalmente mais lentos), os problemas de segurança causados pelos cruzamentos de nível (quer com outras estradas, quer com comboios) e causados pelo trânsito fazer-se em direcções contrárias, sem separação física. Estes argumentos faziam parte do discurso sobre a segurança, que considerava serem as auto-estradas um tipo de estradas mais seguras, que era normalmente associado a um discurso sobre o primado da velocidade, característica “à qual se deverão subordinar todas as demais características [da estrada], que ficarão assim harmoniosas e de fácil percepção”, e também à “capacidade de tráfego” das estradas e à “economia” de tempo, retórica presente no projecto da auto-estrada Lisboa-Cascais²²⁰. Por outro lado, a construção de auto-estradas fez também parte da discussão sobre a mobilidade de longo curso e, conseqüentemente, do “debate de coordenação” entre estradas e caminhos-de-ferro, no âmbito do qual foi aprovada legislação para limitar o raio de acção do transporte rodoviário comercial (autocarros e camiões)²²¹. Este novo tipo de estradas também viria a ter uma relação estreita com a mobilidade de médio curso, influenciando, particularmente, os fenómenos de suburbanização através das auto-estradas construídas para assegurar a ligação entre as grandes cidades e as suas periferias²²².

Os princípios fundamentais que vieram a definir as auto-estradas modernas foram criados pelas “parkways” dos EUA: a limitação do acesso dos moradores, a restrição a apenas uma classe de tráfego, a separação de faixas e a construção de rampas de acesso e de saída²²³. De acordo com Clay McShane, os “parkways” projectados por Robert Moses inspiraram as *autostrada* italianas, as *autobahns* alemãs, e o próprio sistema de estradas americano, fornecendo um modelo duradouro para o século XX²²⁴. Efectivamente, Piero Puricelli, conhecido como “o pai das auto-estradas” por ter

²¹⁸ Ver também ———, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”: 756.

²¹⁹ Excerto do texto da “Questão 6” do Congresso internacional de estradas de Milão, realizado em 1926, citado em Corté, “Un siècle de congrès mondiaux de la route”: 32.

²²⁰ Marques, “A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol”: 510-514.

²²¹ Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”: 771.

²²² Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*, 283.

²²³ McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, 39, 40.

²²⁴ *Ibid.*, 223.

sido o autor dos projectos das primeiras auto-estradas construídas na Europa, mais precisamente em Itália²²⁵, inspirou-se numa viagem realizada aos Estados Unidos no início dos anos vinte²²⁶. Este engenheiro e proprietário de uma empresa construtora de estradas projectou as primeiras auto-estradas italianas de Milão aos lagos no Norte da Lombardia, que eram importantes locais de turismo, em 1922, primeiro ano do regime fascista, de quem teve um grande apoio, tendo sido financiadas por uma sociedade formada por vários empresários dessa região²²⁷. Apesar de quer economicamente (eram portajadas), quer em termos de tráfego, estes primeiros troços não terem atingido os valores previstos, outras regiões e empresas emularam o projecto, tendo sido abertos à circulação, entre 1924 e 1936, um total de 514 km de auto-estradas em Itália com fins turísticos ou de ligação entre cidades com fortes relações comerciais²²⁸. Os fins propagandísticos do regime fascista também não foram despendidos, sobretudo ao defender a originalidade do que teria sido uma invenção italiana, sem dar crédito às influências anteriores ou aos debates sobre estradas para uso exclusivo de automóveis que decorreram noutros países²²⁹. Mussolini expressava o que era considerada uma “vanguarda do mundo” desta forma: “[a *autostrada*] é uma grandiosa antecipação italiana e um sinal seguro do nosso poder construtivo digno dos antigos filhos de Roma”²³⁰. As *autostrade* tinham quatro faixas de circulação, mas apenas uma faixa de rodagem, apresentavam longos alinhamentos rectos (por vezes de mais de uma dezena de quilómetros) e tinham perfis longitudinais com poucos declives, implicando grandes trabalhos de movimento de terras em aterros e escavações²³¹, porque se basearam nos parâmetros dos projectos para as linhas de caminhos-de-ferro²³². Estas características não seriam reproduzidas nas auto-estradas alemãs, que apresentariam duas faixas de rodagem, separadas por uma faixa central, cada uma com duas faixas de circulação, e cujo traçado acompanhava a morfologia do terreno, o que era visto como uma preocupação ambiental, ligada à arquitectura paisagista²³³. Tanto as auto-estradas italianas como as alemãs foram pavimentadas com lajes de betão de cimento, que tinham juntas transversais²³⁴.

O debate em torno do projecto alemão da associação “HaFraBa”, nome composto pelas iniciais das principais cidades envolvidas, Hamburgo, Frankfurt e Basileia (na Suíça), por onde

²²⁵ A maioria dos troços de auto-estrada construídos nos anos vinte e trinta em Itália foram projectados por Piero Puricelli, que foi também um dos autores de um projecto de uma rede europeia de auto-estradas. Ver mapa desse projecto em Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 105, Claudio Pavese, "The making of the Italian motorway network (1924-1974)", *TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 10 (2006): 108.

²²⁶ Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, 104, Pavese, "The making of the Italian motorway network (1924-1974)": 98.

²²⁷ Empresários esses que, regra geral, tinham fortes interesses no sector automóvel e das estradas, como sejam fabricantes de pneus, de lubrificantes ou de cimento. ———, "The making of the Italian motorway network (1924-1974)": 99.

²²⁸ As auto-estradas construídas em Itália que abriram à circulação neste período foram as seguintes: Milão-Lagos da Lombardia, em 1924/25, 84,8 km; Bergamo-Milão, em 1927, 48,9 km; Roma-Ostia, em 1928, 22,5 km; Brescia-Bergamo, em 1931, 45,2 km; Turim-Milão, em 1932, 125,8 km; Florença-Mar (perto de Viareggio), em 1933, 91,5 km; Veneza-Pádua, em 1933, 24,6 km; Génova-Valle de Po, em 1935, 50 km; Nápoles-Pompeia, em 1936, 20,9 km. *Ibid.*, 100-103.

²²⁹ Lando Bortolotti, "Origine e primordi della rete autostradale in Italia: 1922-1933", *Storia urbana*, 59 (1992): 36-40.

²³⁰ *Ibid.*, 35.

²³¹ Pavese, "The making of the Italian motorway network (1924-1974)": 103.

²³² Zeller, *Driving Germany: the landscape and the German autobahn, 1930-1970*, 48.

²³³ *Ibid.*, 79-126, Pavese, "The making of the Italian motorway network (1924-1974)": 109.

²³⁴ ———, "The making of the Italian motorway network (1924-1974)": 103.

passaria a estrada, destinada a uso exclusivo de automóveis, que cruzaria a Alemanha de Norte a Sul, precedeu a construção das depois denominadas *autobahn* pelo regime nazi. Esta associação foi criada em Frankfurt, em 1926 e a estrada, projectada para uso exclusivo dos automóveis e sem cruzamentos de nível, inspirada nas *autostrade* italianas, tinha o objectivo de promover as relações comerciais entre estas cidades e revitalizar comercialmente os portos alemães do mar do Norte²³⁵. Piero Puricelli contribuiu para o financiamento dos estudos desta auto-estrada, tendo completado o projecto original até Génova em 1927²³⁶. No entanto, o projecto encontrou várias oposições, nomeadamente dos caminhos-de-ferro²³⁷. Só com a chegada do partido Nazi ao poder as *autobahn* se tornariam num projecto do regime, de construção pública, ligado a uma política de motorização popular defendida por Hitler e materializada no projecto *Volkswagen* (inspirado no modelo de produção em massa fordista, com um carro desenhado pelo engenheiro Ferdinand Porsche), que, ao contrário das auto-estradas não teve sucesso neste período²³⁸. Baseando-se inicialmente nos projectos da HaFraBa (mas eliminando as portagens previstas) e começando em 1933 com a construção do lanço Frankfurt-Darmstadt, inaugurado em 1935²³⁹, as *autobahn* foram inicialmente orientadas pelos engenheiros dos caminhos-de-ferro. No final de 1941 e início de 1942, quando o inspector geral das estradas alemãs, Fritz Todt, ordenou que a construção das auto-estradas fosse suspensa, estavam completamente construídos 3625 km, dos quais apenas 560 km tinham sido construídos após o início da guerra, tendo cerca de 800 km em construção sido abandonados²⁴⁰. Apesar de os fins militares²⁴¹ e o combate ao desemprego²⁴², terem sido considerados como principais motivações para a construção das auto-estradas pelo regime nazi, alguns historiadores, como Thomas Zeller ou Richard Vahrenkamp, questionam essa interpretação, propondo como principais objectivos a propaganda do regime, da sua capacidade de realização (dos engenheiros, arquitectos paisagistas, da tecnologia em “harmonia” com a natureza como expressão do nacionalismo alemão) e de propaganda ligada à promoção do turismo automóvel (em automóveis particulares e autocarros)²⁴³.

A Holanda foi o terceiro país europeu a construir auto-estradas, propondo, em 1936, um plano de 1200 km, tendo os troços já prontos em 1938 sido visitados pelos engenheiros presentes na conferência da AIPCR em Haia²⁴⁴. Gijs Mom apresenta a Holanda como uma excepção para necessidade de haver um regime autoritário central (como os regimes Nazi e Fascista,

²³⁵ Richard Vahrenkamp, "Automobile tourism and Nazi propaganda: Constructing the Munich-Salzburg *Autobahn*, 1933-1939", *The Journal of Transport History*, 27, no. 2 (2006): 21.

²³⁶ Pavese, "The making of the Italian motorway network (1924-1974)": 105.

²³⁷ Zeller, *Driving Germany: the landscape and the German autobahn, 1930-1970*, 49.

²³⁸ *Ibid.*, 51, 52.

²³⁹ Vahrenkamp, "Automobile tourism and Nazi propaganda: Constructing the Munich-Salzburg *Autobahn*, 1933-1939": 22, Zeller, *Driving Germany: the landscape and the German autobahn, 1930-1970*, 57-59.

²⁴⁰ ———, *Driving Germany: the landscape and the German autobahn, 1930-1970*, 59.

²⁴¹ Por exemplo, a construção do primeiro segmento para Viena da auto-estrada entre Alemanha e Áustria começou um mês depois de a Alemanha ter invadido a Áustria. Mom, "Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility": 762.

²⁴² Ver, por exemplo, Pavese, "The making of the Italian motorway network (1924-1974)": 109.

²⁴³ Zeller, *Driving Germany: the landscape and the German autobahn, 1930-1970*, Vahrenkamp, "Automobile tourism and Nazi propaganda: Constructing the Munich-Salzburg *Autobahn*, 1933-1939".

²⁴⁴ Mom, "Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility": 762.

respectivamente) para a construção de auto-estradas neste período²⁴⁵. Apesar de, normalmente, não aparecer qualquer referência a Portugal na bibliografia sobre as auto-estradas europeias no período entre as duas guerras mundiais, Portugal foi um dos países que, sob ditadura, projectou uma auto-estrada nos anos trinta, de Lisboa a Cascais. Nesta década houve vozes em Portugal a defender a construção de auto-estradas, com agendas diferentes. Por exemplo, na revista da Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus, um autor defendeu, em 1935, a construção de uma auto-estrada, “com a largura de 15 a 20 metros, que atravessasse o país de Norte a Sul, com os convenientes ramais”²⁴⁶, que seria o “centro das comunicações nacionais”, contribuindo para o desenvolvimento do automobilismo, do turismo e também para a defesa nacional²⁴⁷. Neste período, e concluído em 1944, da auto-estrada Lisboa-Cascais, foi construído apenas o lanço de oito quilómetros, entre Lisboa e o Estádio Nacional. Apesar de terem sido realizados projectos para a sua continuação²⁴⁸, esta só viria a verificar-se nos anos setenta, tendo o número de quilómetros de auto-estradas em Portugal sido reduzido até 1980²⁴⁹. O lanço construído nos anos quarenta tinha uma ligação à estrada marginal, ao Estoril e Cascais, zonas consideradas então de grande interesse turístico. Como no caso das auto-estradas italianas, alemãs e holandesas construídas nos anos vinte e trinta, não havia tráfego que justificasse esta estrada²⁵⁰.

Apesar do ante-projecto inicial da auto-estrada se designar “Lisboa-Cascais”, o traçado ia da Cruz das Oliveiras (na zona de Monsanto) a um ponto próximo da povoação da Alapraia (de onde partiriam duas estradas de acesso ao Estoril e à estrada de Sintra), a nordeste e a pouca distância de S. João do Estoril²⁵¹ e, talvez por isso, também se encontre a designação de auto-estrada “Lisboa-Estoril”, o que por vezes gerava algumas dúvidas²⁵². Foi o engenheiro da JAE Fernando Coutinho da Silveira Ramos quem elaborou o ante-projecto, em 1937, e, juntamente com Raúl Mesquita Lima, o projecto do lanço da Cruz das Oliveiras ao Estádio Nacional, estando em comissão de serviço no Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol para este efeito de Outubro de 1937 a Outubro de 1938, regressando à JAE para a execução desse lanço e chefiar a 20ª secção de construção

²⁴⁵ Ibid.

²⁴⁶ Adriano do Paço, “O automobilismo como factor económico”, *Auto: revista mensal patrocinada e recomendada pela Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e pelas principais organizações de Táxis*, 6 (1935): 86.

²⁴⁷ Ibid.

²⁴⁸ Ver, por exemplo, a apreciação de um parecer do CSOP de 1944 sobre o projecto do lanço de Linda-a-Pastora a Vila Fria com a extensão de 2233,61m da Auto-estrada Lisboa-Cascais”. Conselho Superior de Obras Públicas, “Parecer nº 1522”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Colecção de pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas [DSCO././21./11996/]*, 1944.

²⁴⁹ Nos anos cinquenta foi discutida e estudada a construção de auto-estradas em Portugal, em particular no eixo Lisboa-Porto e nos anos sessenta foram construídos alguns quilómetros das auto-estradas do Norte e do Sul. Em 1972 seria feito o contrato para a construção sob concessão de mais 346 km, que permitiriam terminar a auto-estrada do Norte (Lisboa-Porto), levar a auto-estrada do Sul até Setúbal, terminar a auto-estrada Lisboa-Cascais e ainda construir uma auto-estrada entre Porto e Famalicão (que depois seria estendida a Braga e Guimarães), que deveriam estar prontos no final de 1981. Contudo, devido a diversos factores, estas construções depararam-se com dificuldades e em 1979 o número total de quilómetros de auto-estradas no continente português era de 74. Pinheiro, “Transportes”, 365, “Decreto nº 467”, *Diário do Governo* nº 272, 1ª Série, de 22/11/1972, Ministério das Obras Públicas.

²⁵⁰ Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”: 762, 763.

²⁵¹ Conselho Superior de Obras Públicas, “Parecer nº 888”, Arquivo Histórico de Obras Públicas, 1938, 3.

²⁵² “Parecer nº 1522”, (1944), 5.

(auto-estrada) de 1939 a 1941²⁵³. Viria a ser agraciado por este trabalho com o Grau de Oficial da Ordem de Cristo, condecoração entregue, como já referido, na cerimónia de inauguração do Estádio Nacional a 10 de Junho de 1944. O projecto deste lanço foi apreciado, em 1938, pelo CSOP, que o aprovou por unanimidade com algumas reservas²⁵⁴. A única crítica directa do CSOP ao projecto era o facto de estar incompleto, sem alguns elementos, como os projectos de obras de arte, mas acabava por criticar sobretudo a opção de construção desta auto-estrada. Apesar de habilmente referir que a decisão da sua construção (e dos pontos principais do seu traçado) ter sido decidida e “sancionada superiormente”, ou seja, pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações e, por isso, estaria “fora do alcance de qualquer apreciação por parte do Conselho”²⁵⁵, este parecer de dez páginas gastava cerca de seis a discutir, não o lanço entre a Cruz das Oliveiras e o Estádio Nacional, que era o projecto que estava a ser apreciado, mas toda a auto-estrada Lisboa-Cascais.

O CSOP tinha presente as práticas sobre auto-estradas realizadas em Itália e na Alemanha, com as quais não havia forma de comparar este projecto, pela sua limitada dimensão e pelas suas características:

Tiveram as auto-estradas a sua primeira aplicação, há uma dezena de anos, quando sob a égide do grande estadista italiano, Mussolini, foi inaugurada a chamada auto-estrada de Milão aos Lagos. Estabelecidas as suas características pelo notável engenheiro Piero Puricelli, autor do projecto, iniciou-se a sua construção nos meados de 1923. (...) Caracteriza-se esta auto-estrada, a primeira construída, por grandes alinhamentos rectos que chegam a atingir 18 quilómetros, ligados por curvas de raios superiores a 400 metros, e por trainéis de inclinações que não ultrapassam 3%. Destina-se a ligar Milão com a região turística já acidentada, dos Baixos Alpes italianos. Foi dotada de uma sinalização especial, diurna e nocturna, de uma rede telefónica privativa, de casas para cantoneiros, de depósitos para abastecimento de veículos, de postos de socorros, etc. A sua largura é de 14 metros à saída de Milão e de 11 metros nos troços extremos. O seu custo regulou por cerca de um milhão de liras por quilómetro. Há poucos anos aumentou a Alemanha a densidade das suas vias de comunicação construindo uma extensa rede de estradas exclusivamente destinadas a automóveis, de características que permitem, principalmente, um avultado tráfego. Razões estritamente militares parece que muito influíram nesta deliberação.

Pouco mais se tem feito na Europa sobre este assunto. Em França e na Inglaterra o exemplo dado por outros países em matéria de auto-estradas não encontrou terreno favorável²⁵⁶.

O parecer do CSOP criticava, por exemplo, a localização da auto-estrada Lisboa-Cascais e as características do seu traçado:

Destina-se a auto-estrada a servir exclusivamente a Costa do Sol e especialmente, a região dos Estoris, em cuja orla deve terminar. Mantendo em perfil transversal as características de auto-estrada, tem início num dos pontos mais elevados localizado dentro do contorno da Capital, dirige-se ao Estádio Nacional, perto da foz da ribeira do Jamor, e segue depois pouco afastado da costa, a um a dois quilómetros aproximadamente bastante próximo da faixa extrema, já povoada, das povoações da Costa do Sol, até aos Estoris. (...)

Eis sumariamente descrito o ante-projecto da auto-estrada de Lisboa a Cascais. As suas principais características são: perfil transversal permitindo separar hermeticamente o trânsito ascendente do descendente; curvas de raio médio; inclinações bastante fortes para uma boa via de comunicação ordinária; extensão total muito pequena, - apenas 17 quilómetros, ou seja uns poucos minutos de duração de percurso²⁵⁷.

Mais à frente, o CSOP desenvolve os argumentos contra a construção desta auto-estrada:

²⁵³ "Processo individual de Fernando Coutinho da Silveira Ramos [DSCO./18./10840/]", (1935-60).

²⁵⁴ O parecer do CSOP resultante da apreciação pela 1ª secção (estradas e caminhos-de-ferro) e pela sua 1ª subsecção da 4ª secção (urbanização) foi assinado em 31/8/1938 por Alberto Ferreira Craveiro Lopes de Oliveira (Presidente), António dos Santos Viegas, Francisco Maria Henriques, Raúl da Costa Couvreur, António Eugénio de Carvalho e Sá, Luiz da Costa Amorim, Francisco Augusto Homem da Silveira Sampaio de Almeida e Melo, Manuel da Silveira e Castro (presidente da JAE), Fernando Galvão Jácome de Castro (como representante do director geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais), Rodrigo Severiano do Vale Monteiro (como representante do director geral dos Caminhos de Ferro) e Carlos Chambers Ramos. "Parecer nº 888", (1938).

²⁵⁵ Ibid., 5, 6.

²⁵⁶ Ibid., 4, 5.

²⁵⁷ Ibid., 3, 4.

As auto-estradas constituem barreiras, de atravessamento difícil e sempre dispendioso, que dificultam as relações entre as duas partes das zonas que separam. Esquemáticamente as suas entradas devem ficar afastadas das zonas urbanas de maior movimento, a que devem ser contudo ligadas por meio de feixes divergentes de comunicações que todas essas zonas atinjam. (...)

A directriz da auto-estrada segue paralelamente à estrada marginal a uma distância compreendida entre um a dois escassos quilómetros. Uma estrada reservada apenas ao trânsito automóvel (...) [que será], pelo menos numa grande parte do seu percurso, um obstáculo ao desenvolvimento urbano. A directriz escolhida poderá asfixiar, mais tarde, a natural expansão de algumas povoações da Costa do Sol.

(...) A sua directriz, muito cingida à zona costeira da Costa do Sol, atravessa por esse motivo a parte mais atormentada das linhas de água que a sulcam perpendicularmente e obriga a um percurso declivoso que se não compadece com as facilidades que da auto-estrada se exige. Em resumo, da directriz escolhida poderá em alguns casos resultar um pequeno lucro de tempo, mas dela não se obtém um traçado adequado com a comodidade de trânsito e economia de tráfego que constituem características fundamentais das auto-estradas²⁵⁸.

Apesar destas críticas, Duarte Pacheco aprovaria o projecto, com excepção do troço da travessia do vale do Jamor²⁵⁹, que teria de ser revisto, e a construção da auto-estrada arrancaria no ano seguinte. A auto-estrada Lisboa-Cascais teria início no viaduto sobre o vale de Alcântara e por objectivo “estabelecer a ligação rápida do centro da cidade com o Estádio Nacional e em especial com as praias do Estoril e Cascais” e “limitar a zona turística da «Costa do Sol» de harmonia com a Lei nº 1909”, sendo uma das suas finalidades principais a turística²⁶⁰. Pretendia-se permitir uma “circulação automóvel rápida, segura e intensa”, tendo a velocidade base do traçado, para o cálculo das suas características sido definida em 120 km/h²⁶¹. A localização para o começo do seu traçado foi fixada por determinação ministerial, tendo em conta o estudo realizado para o Plano de Urbanização da Costa do Sol por Alfred Agache, um apologista da auto-estrada²⁶², estabelecendo um fácil acesso ao parque florestal de Monsanto²⁶³. Essa localização implicava a construção de uma ponte sobre o vale de Alcântara, que, por ser uma obra de arte complexa, foi projectada e adjudicada separadamente em relação ao lanço da auto-estrada a construir, que previa outras obras de arte e acessórias, mas de tipos mais correntes. A auto-estrada e o viaduto sobre o vale de Alcântara seriam empreitadas diferentes, mas foram contratualizadas na mesma altura.

A construção do lanço compreendido entre o vale de Alcântara e o Estádio Nacional foi adjudicada, por concurso público²⁶⁴, à empresa Moniz da Maia, Limitada, em contrato celebrado em 5 de Abril de 1939, por 13.997.379\$41²⁶⁵. O contrato previa todas as obras de construção desse lanço

²⁵⁸ Ibid., 5, 6.

²⁵⁹ Despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações Duarte Pacheco exarado em 22/11/1938 no *ibid.*

²⁶⁰ "Parecer nº 1522", (1944), 1, 10.

²⁶¹ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 531, 532.

²⁶² Agache considerava a auto-estrada como um “elemento precioso para a prosperidade” da região. Pereira, "O processo de decisão na política urbana: o exemplo da Costa do Sol", 131. Ver também Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 277, 278.

²⁶³ "Parecer nº 888", (1938), 5.

²⁶⁴ Os outros concorrentes para além da empresa a que foi adjudicada a empreitada foram: Sociedade Metropolitana e Colonial de Construções, Lda. (SOMEC), por 36.114.459\$00 e Waldemar d'Orey, Limitada, por 15.817.722\$88. A Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções também participou no concurso, mas foi excluída. "Relação dos concorrentes ao concurso público realizado no dia 15/2/1939, para a arrematação da empreitada de construção completa do lanço da Auto-Estrada Lisboa-Cascais, entre a Ponte de Alcântara e Linda-a-Velha", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824]*, 1939.

²⁶⁵ "Contrato nº 980 de 5/4/1939, para a execução da empreitada construção completa do lanço da auto-estrada Lisboa-Cascais, compreendido entre o Viaduto sobre o Vale de Alcântara e Linda-a-Velha e outros trabalhos indicados no mapa respectivo, adjudicada à firma Moniz da Maia, Limitada", EP - Estradas de Portugal, S.A.,

da auto-estrada, incluindo as obras de arte e acessórias e as rampas de acesso. Definia, ainda, as características técnicas da faixa de rodagem (inclinação transversal nos alinhamentos rectos e curvos, sobrelevações na curvas, curvas de raio variável na concordância entre os alinhamentos rectos e curvos), os materiais a empregar (sua natureza, procedência, qualidade e dimensões) e os procedimentos para a execução das obras. Estipulava também o perfil normal da auto-estrada, que foi concretizado como previsto²⁶⁶, com uma plataforma de 22 m de largura total distribuídos da seguinte forma²⁶⁷:

- a) Faixa central enrelvada, 3 m;
- b) Duas guias de betão de cimento com revestimento de betão asfáltico, com a largura de 40 cm cada, 80 cm;
- c) Duas faixas de rodagem com a largura de 7,5 m cada, 15 m (estas faixas de rodagem seriam independentes);
- d) Duas guias laterais de betão de cimento com revestimento de betão asfáltico, com a largura de 1 m cada, 2 m;
- e) Duas bermas enrelvadas com 60 cm de largura, 1,2 m.

O pavimento das duas faixas de rodagem teria, como camadas de fundação e de desgaste, betão de cimento com 22 cm de espessura, assentes sobre areia e executadas mecanicamente²⁶⁸, solução diferente daquela proposta no projecto de 1938, de macadame revestido com um tapete betuminoso²⁶⁹. Cada faixa de rodagem teria uma junta longitudinal pintada numa largura de doze centímetros para definir as duas faixas de circulação, sendo também adoptadas juntas transversais para “permitirem as variações devidas à temperatura e darem uma certa maleabilidade ao conjunto das lajes”²⁷⁰. As rampas de acesso teriam uma faixa de rodagem de 7 m e bermas de 1 m em cada lado e o seu pavimento seria de macadame na camada de fundação e betão asfáltico na camada de desgaste²⁷¹. Para as estradas secundárias que se cruzavam com a auto-estrada e que iriam ser alvo de rebaixamentos, como a estrada de Queluz ou a antiga estrada da Circunvalação, o pavimento seria em macadame²⁷². O ramo de acesso do Estádio Nacional à auto-estrada seria pavimentado

Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO./01./1824]*, 1939.

²⁶⁶ Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 46, Melo *et al.*, *Relatório de Portugal (5ª Questão)*, 6.

²⁶⁷ "Contrato nº 980 de 5/4/1939, para a execução da empreitada construção completa do lanço da auto-estrada Lisboa-Cascais, compreendido entre o Viaduto sobre o Vale de Alcântara e Linda-a-Velha e outros trabalhos indicados no mapa respectivo, adjudicada à firma Moniz da Maia, Limitada", (1939), 2.

²⁶⁸ A camada de fundação seria em betão de 250 kg por metro cúbico e teria a espessura de 15 cm; a camada de desgaste seria em betão de 350 kg por metro cúbico e teria a espessura de 7 cm. Para ambos os betões as dimensões e quantidades da pedra britada e da areia a adicionar seria decididas após ensaios laboratoriais. O betão deveria ser fabricado em betoneiras mecânicas providas de mecanismos automáticos de carga e descarga. O processo de aplicação do betão também foi detalhado no contrato. *Ibid.*, 2v, 13-15. Ver também Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 536-539.

²⁶⁹ "Parecer nº 888", (1938), 8.

²⁷⁰ ———, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 538.

²⁷¹ "Contrato nº 980 de 5/4/1939, para a execução da empreitada construção completa do lanço da auto-estrada Lisboa-Cascais, compreendido entre o Viaduto sobre o Vale de Alcântara e Linda-a-Velha e outros trabalhos indicados no mapa respectivo, adjudicada à firma Moniz da Maia, Limitada", (1939), 3, 16v, 17.

²⁷² *Ibid.*, 17v.

com cubos de granito²⁷³. O pavimento da faixa de rodagem da auto-estrada foi o único elemento que apresentou alguns problemas na sua construção, sobretudo no primeiro troço deste lanço, nomeadamente as lajes de betão de cimento estarem fendilhadas²⁷⁴. O relator do relatório final desta empreitada explicou as opções feitas sobre esse assunto pela 20ª secção de trabalhos:

Esta Secção atendendo a que poderia ser regularizada posteriormente, a superfície do pavimento que não ficasse perfeita logo de início e tendo em consideração o facto de não haver de início, nem pessoal já adestrado, nem um conhecimento perfeito dos métodos de trabalho mais adequados ao equipamento mecânico que pela primeira vez estava sendo empregado em Portugal e ainda o curto prazo de execução imposto à obra e a necessidade de colher elementos de estudos para execução de futuras obras, resolveu não suspender a construção de pavimento naquelas condições mas, antes, procurar de acordo com o empreiteiro conseguir obter melhoria de execução, o que na realidade se verificou²⁷⁵.

O carácter inédito, na engenharia rodoviária portuguesa, da aplicação de betão de cimento numa extensão tão grande e, simultaneamente, do uso de processos mecânicos, levaram a que a execução deste pavimento fosse encarado como um laboratório. Para além dos ensaios previstos sobre granulometria e resistência, foi feito o registo “para cada laje, do dia, hora, características do tempo, natureza e dosagens dos materiais e outras indicações convenientes”, usando, em troços diferentes britas de calcário, basalto e seixo, tendo em vista o estudo do seu desgaste com o tempo e o tráfego²⁷⁶.

Tal como na estrada marginal Lisboa-Cascais, o lanço da auto-estrada entre o viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional teve características geométricas e técnicas e pavimento completamente excepcionais no panorama das estradas nacionais em Portugal. As faixas de rodagem da auto-estrada eram da mesma largura que as das auto-estradas alemãs, embora a plataforma destas fosse ligeiramente mais larga (24 m), porque a zona central de separação tinha 5 m em vez de 3 m, e maiores que as das auto-estradas holandesas que tinham 6,25 m de largura, embora a sua plataforma fosse maior (25 m) por as suas bermas serem mais largas²⁷⁷. A emulação das auto-estradas alemãs era assumida por se considerar que “nestas os diferentes problemas com a viação automóvel foram devidamente estudados e resolvidos”²⁷⁸.

Os trabalhos foram consignados, parcialmente, ainda antes da realização do contrato, em 30 de Março de 1939, numa parte do troço entre a Cruz das Oliveiras (Monsanto) e Linda-a-Velha²⁷⁹. Contudo, o projecto da auto-estrada teria de ser revisto, devido à necessidade de deslocar a auto-

²⁷³ "Requerimento de 8/3/1941 da Empresa Moniz da Maia, Lda dirigido ao Presidente da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional [DSCO././01./1896/]*, 1941.

²⁷⁴ Manuel Honório de Matos Viegas, "Relatório final da empreitada de construção do lanço compreendido entre o vale de Alcântara e o Estádio Nacional da auto-estrada Lisboa-Cascais (contrato nº 980 de 5/4/1939 e tarefas complementares), assinado em 28/2/1944 pelo Engenheiro Chefe (Interino) da 20ª Secção de Construção da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional [DSCO././01./1896/]*, 1944.

²⁷⁵ Ibid., (sem paginação).

²⁷⁶ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 539.

²⁷⁷ O perfil transversal com 25 m era o da auto-estrada Haia-Amesterdão, cuja inauguração se deu durante o Congresso Internacional de Estradas em Haia, em 1938. Já a auto-estrada Haia-Roterdão tinha uma plataforma com 34 m. Andrade, "VII Congresso Internacional da Estrada": 66, ———, "VIII Congresso internacional da Estrada": 557, 568.

²⁷⁸ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 531.

²⁷⁹ "Primeiro auto de consignação, em 30/3/1939, de parte dos trabalhos da empreitada de construção do lanço da Auto-estrada Lisboa-Cascais, compreendido entre o viaduto de Alcântara e Linda-a-Velha", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.

estrada de uma zona em que o solo não era considerado firme, sendo aprovado o “projecto da variante da Pimenteira”, junto ao projectado viaduto de Alcântara, em Maio de 1939²⁸⁰. Outras alterações ao projecto inicial deveram-se à alteração da concepção do Estádio Nacional, nomeadamente o aumento da área do conjunto do projecto. No parecer do CSOP, que avaliou, em 1938, o projecto do lanço da auto-estrada entre a Cruz das Oliveiras e o Estádio Nacional, era referido que um dos elementos que faltava ao projecto submetido para a apreciação, sem o qual esta seria incompleta, era a planta do estádio com a indicação das suas estradas para avaliar a posição dos nós de ligação em Linda-a-Pastora e Linda-a-Velha e o estudo sobre a ribeira do Jamor²⁸¹. As alterações provocadas pelas mudanças no Estádio Nacional levaram à avaliação pela comissão de revisão da JAE de dois novos projectos de variantes de troços da auto-estrada entre Caselas e Carrascal e entre Carrascal e o Estádio Nacional, respectivamente em Maio e Novembro de 1939²⁸².

Um segundo auto de consignação dos trabalhos seria celebrado em 21 de Julho de 1939, cobrindo todos os trabalhos entre o viaduto de Alcântara e o Carrascal, ou seja, 5101,95 m de auto-estrada (incluindo o troço da primeira consignação), e as pontes da Cruz das Oliveiras, do Casal das Oliveiras, sobre a estrada de Queluz, da Circunvalação, aqueduto sobre as ribeiras de Algés e da Outorela e passagem inferior no caminho da Outorela²⁸³. Alguns dos projectos para estas obras seriam aprovados meses depois da assinatura da consignação, entre Outubro e Dezembro de 1939²⁸⁴.

O projecto da nova variante entre o Carrascal e o Estádio Nacional, executada devido a alterações na disposição do conjunto do Estádio Nacional, foi elaborado pelos engenheiros da JAE Fernando Coutinho da Silveira Ramos e Luís de Sousa Faião Pádua Soares²⁸⁵ e tinha a extensão de

²⁸⁰ Manuel da Silveira e Castro, Jorge Arsénio de Oliveira Moreira e Álvaro José de Magalhães Figueiredo, "Ofício nº 926 de 9/5/1939 da Comissão de Revisão da JAE, dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.

²⁸¹ "Parecer nº 888", (1938), 2.

²⁸² Manuel da Silveira e Castro, Jorge Arsénio de Oliveira Moreira e António Carneiro Denere, "Ofício de 11/5/1939 da Comissão de Revisão da JAE, dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939, Manuel da Silveira e Castro, Paulo de Serpa Pinto Marques e António Carneiro Denere, "Ofício de 30/11/1939 da Comissão de Revisão da JAE, dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.

²⁸³ "Segundo auto de consignação, em 21/7/1939, de parte dos trabalhos da empreitada de construção do lanço da Auto-estrada Lisboa-Cascais, compreendido entre o viaduto de Alcântara e Linda-a-Velha", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.

²⁸⁴ Ver documentos constantes da pasta EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939-74.

²⁸⁵ Luis de Sousa Faião Pádua Soares nasceu em Caria, em 1913. Formou-se em engenharia civil pela FEUP em 1938, data em que entrou para a JAE como assalariado para os serviços de construção. Trabalhou na 19ª, passando para a 20ª secção de construção em Fevereiro de 1939, tendo regressado à 19ª secção dos serviços de construção em Outubro de 1944. Em Setembro de 1945 acumulou o cargo de adjunto da 19ª secção com o de chefe da 20ª secção, substituindo Manuel Honório de Matos Viegas. Deixou a chefia destas obras em 1947. Nesse ano realizou, em Maio, uma visita em serviço oficial a Espanha com outros engenheiros (Jorge Moreira, Francisco Araújo, Edgar Cardoso, Francisco Santos, Alberto Zuquete e José Oliveira e Sousa). Por sua iniciativa saiu da JAE para a Direcção Geral dos Serviços Industriais do Ministério da Economia em 1949. "Processo

3005,05 m. Foi aprovado por Duarte Pacheco em Fevereiro de 1940²⁸⁶. O troço tinha várias mudanças no traçado: a passagem da auto-estrada a Norte de Linda-a-Velha (em vez de a Sul); a construção de um aterro para a travessia, pela zona Norte, do vale do Jamor, em vez de um viaduto de betão armado; a deslocação do nó do Estádio Nacional para lá de Linda-a-Pastora, “permitindo-lhe um ramal de acesso, pouco extenso, estudado em conjunto com a ligação vinda da estrada marginal”²⁸⁷. Eram também definidas as características do traçado (raios mínimos de 700 m, concordâncias parabólicas entre curvas circulares e alinhamentos rectos, trainéis inferiores a 6 por cento) e era apresentado o volume de terras a deslocar, que só para este troço, em escavações e aterros, atingiam os valores de, respectivamente 289.065 e 217.115 metros cúbicos²⁸⁸.

Os trabalhos a mais e a menos que surgiram com a revisão e aprovação de novos projectos foram inicialmente contratualizados, em Setembro de 1939, num termo adicional ao contrato inicial de 954.113\$05 relativo a trabalhos que se prenderam com o cruzamento da auto-estrada com a estrada de Queluz e o rebaixamento desta última²⁸⁹. Contudo, com a continuação do aparecimento de novos trabalhos, pela contínua aprovação de novos projectos e dada a “urgência na conclusão da obra” que “era incompatível com a demora necessária para se elaborar um contrato e preencher as formalidades legais”, o ministro Duarte Pacheco autorizou que a empresa Moniz da Maia, Limitada ficasse encarregada de executar os trabalhos não previstos na empreitada inicial, “com dispensa de todas as formalidades legais”²⁹⁰. Para tal, era evocado o diploma de 1938 que permitia que se comesçassem as obras da estrada marginal, da auto-estrada Lisboa-Cascais e do Estádio Nacional sem todos os projectos aprovados e que as mesmas pudessem dispensar “quaisquer formalidades legais”²⁹¹. Os trabalhos foram organizados em três tarefas que deveriam limitar-se às verbas de 4.500.000\$00, de 8.225.571\$28 e de 14.336\$00, autorizadas por despachos ministeriais de,

individual de Luis de Sousa Faião Padua Soares”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1938-49.

²⁸⁶ Despacho de 7/2/1940 do ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco, exarado no “Ofício de 30/11/1939 da Comissão de Revisão da JAE, dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações”, (1939).

²⁸⁷ Fernando Coutinho da Silveira Ramos e Luís de Sousa Faião Pádua Soares, “Memória descritiva e justificativa, do segundo troço da variante do Estádio, compreendido entre o Carrascal (perfil nº 176) e o Estádio Nacional (perfil nº 344)”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.

²⁸⁸ Ibid.

²⁸⁹ “Primeiro termo adicional ao contrato nº 980 de 5/4/1939, assinado a 7/9/1939”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.

²⁹⁰ “Relatório final da empreitada de construção do lanço compreendido entre o vale de Alcântara e o Estádio Nacional da auto-estrada Lisboa-Cascais (contrato nº 980 de 5/4/1939 e tarefas complementares), assinado em 28/2/1944 pelo Engenheiro Chefe (Interino) da 20ª Secção de Construção da JAE”, (1944), (sem paginação).

²⁹¹ “Decreto-lei nº 29043”, (1938).

respectivamente, Novembro de 1940, Janeiro de 1941²⁹² e Março de 1944²⁹³, expediente previsto no contrato inicial²⁹⁴.

O prazo de execução da empreitada entre o viaduto do vale de Alcântara e Linda-a-Velha, previsto no contrato inicial era de 450 dias, incluindo domingos e dias feriados (cerca de 15 meses)²⁹⁵. Segundo o relatório final desta empreitada, redigido pelo engenheiro chefe, interino, da 20ª secção de construção da JAE, Manuel Honório de Matos Viegas²⁹⁶, o prazo terminaria a 21 de Junho de 1940, o que não aconteceu devido ao “grande volume de trabalhos a mais provenientes das alterações introduzidas no projecto inicial e que deram origem à continuação da obra em regime de tarefa”, cujo prazo de conclusão não foi fixado²⁹⁷. A obra completa entre o viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional estava praticamente concluída no final de Setembro de 1941²⁹⁸. No entanto, as tarefas complementares realizadas através de administração directa à empresa EGEL, Empresa Geral de Empreitadas (sucessora da empresa Moniz da Maia, Limitada), continuaram a decorrer até 1944²⁹⁹, nomeadamente a conclusão do arranjo de estradas secundárias pavimentadas a macadame ou o acabamento de bermas e valetas. Os trabalhos relativos às tarefas complementares executados por esta empresa foram recebidos definitivamente em Dezembro de 1944, o que implicou que a conservação do lanço entre o viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional e de todas as obras de arte e acessórias nesse lanço passava a ficar a cargo da JAE³⁰⁰. Os trabalhos de arborização e de revestimento vegetal dos taludes da auto-estrada começaram a ser realizados em 1942, segundo

²⁹² "Relatório final da empreitada de construção do lanço compreendido entre o vale de Alcântara e o Estádio Nacional da auto-estrada Lisboa-Cascais (contrato nº 980 de 5/4/1939 e tarefas complementares), assinado em 28/2/1944 pelo Engenheiro Chefe (Interino) da 20ª Secção de Construção da JAE", (1944).

²⁹³ Manuel Honório de Matos Viegas, "Ofício nº 39 de 1/3/1944, assinado pelo Engenheiro Chefe da 20ª Secção de Construção dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional [DSCO././01./1896/]*, 1944.

²⁹⁴ No contrato inicial estava previsto que “os trabalhos a mais, além dos previstos no contrato, terão de ser autorizados por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações sobre proposta da Junta Autónoma de Estradas”. "Contrato nº 980 de 5/4/1939, para a execução da empreitada construção completa do lanço da auto-estrada Lisboa-Cascais, compreendido entre o Viaduto sobre o Vale de Alcântara e Linda-a-Velha e outros trabalhos indicados no mapa respectivo, adjudicada à firma Moniz da Maia, Limitada", (1939), 18v.

²⁹⁵ *Ibid.*, 17v, 18.

²⁹⁶ Manuel Honório de Matos Viegas nasceu em Vila Real de Santo António, em 1910. Formou-se em engenharia civil no IST no ano lectivo de 1936-1937. Já tinha feito um tirocínio na JAE em 1931 enquanto aluno do Instituto Profissional dos Pupilos de Exército. Entra para a JAE em 1938 para a repartição técnica dos serviços de construção, sendo colocado em 1939, a pedido de Fernando Coutinho da Silveira Ramos, engenheiro chefe da 20ª secção de construção, nessa secção. Fernando Silveira Ramos era substituído pontualmente, quando tinha de cumprir o serviço militar, por Manuel Honório de Matos Viegas, que trabalhou na 20ª secção de construção, sendo seu engenheiro chefe interino, de 1939 a 1945. A partir de 1945 está em comissão de serviço no Ministério do Ultramar, exercendo funções em Moçambique e São Tomé e Príncipe, pedindo exoneração das funções da JAE em 1963 para ingressar no quadro comum de obras públicas do Ultramar. "Processo individual de Manuel Honório de Matos Viegas", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1938-67.

²⁹⁷ "Relatório final da empreitada de construção do lanço compreendido entre o vale de Alcântara e o Estádio Nacional da auto-estrada Lisboa-Cascais (contrato nº 980 de 5/4/1939 e tarefas complementares), assinado em 28/2/1944 pelo Engenheiro Chefe (Interino) da 20ª Secção de Construção da JAE", (1944), (sem paginação).

²⁹⁸ *Ibid.*

²⁹⁹ "Ofício nº 39 de 1/3/1944, assinado pelo Engenheiro Chefe da 20ª Secção de Construção dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", (1944).

³⁰⁰ Jorge Arsénio de Oliveira Moreira, Fernando Coutinho da Silveira Ramos e Manuel Honório de Matos Viegas, "Auto de recepção em 13/1/1945 dos trabalhos que constituem as tarefas complementares da empreitada de construção do lanço da auto-estrada Lisboa-Cascais entre o vale de Alcântara e o estádio nacional (contrato nº 980 de 5/4/1939)", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional [DSCO././01./1896/]*, 1945.

parecer do engenheiro agrónomo e silvicultor da JAE, José Pacheco Torres, tendo sido prolongados, pelo menos, até 1946³⁰¹. Considerava-se que estes trabalhos não apenas melhoravam o “aspecto paisagístico da auto-estrada”, como contribuíam “consideravelmente para a fixação das terras dos taludes, tanto em aterro como em escavação” e vedavam, quanto às sebes, “as entradas e travessias de peões”³⁰². Os trabalhos de arborização, quer no lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional, quer na estrada marginal, continuaram a ver as suas verbas reforçadas, pelo menos até ao final dos anos quarenta³⁰³. A necessidade do estabelecimento de sebes para vedar o acesso à auto-estrada pelas suas margens revela a dificuldade de implementação deste conceito novo de estrada que limitava os acessos marginais. O princípio de domínio público, da estrada para todos, foi alterado, incluindo os acessos, que passaram, também eles, a estar condicionados, ao ser proibida a construção de serventias por parte dos proprietários confinantes com a auto-estrada, ao contrário do que poderiam fazer, ainda que a título precário, nas restantes estradas nacionais, o que ficou consagrado no *Estatuto das Estradas Nacionais* de 1949³⁰⁴.

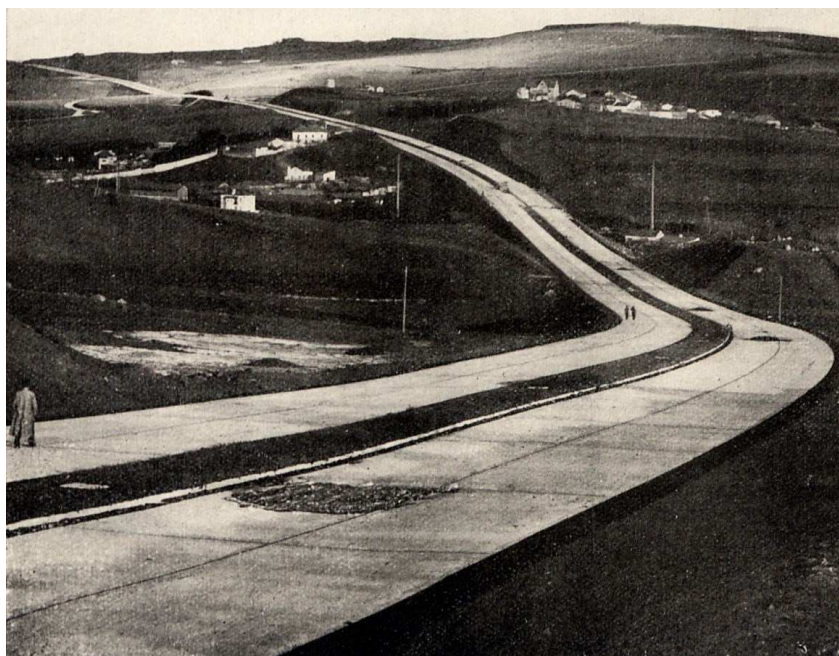


Figura 29: Troço da auto-estrada Lisboa-Cascais numa das encostas da serra de Monsanto, na fase de construção³⁰⁵

³⁰¹ Este trabalhos tiveram entre 1943 e Fevereiro de 1946 reforços de verbas que totalizaram 109.000\$00. Jorge Arsénio de Oliveira Moreira, "Proposta de 27/2/1946 assinada pelo Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional* [DSCO././01./1896/], 1946.

³⁰² Manuel da Silveira e Castro, "Proposta de 11/12/1946, assinada pelo Presidente da JAE, dirigida ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional* [DSCO././01./1896/], 1946.

³⁰³ Em 1949 foram alocados 120.000\$00 para a adjudicação destes trabalhos por administração directa para estas duas estradas. Fernando Barbosa Perdígão, "Ofício nº 318, de 10/8/1949, assinado por Engenheiro Director Interino da Direcção de Estradas do Distrito de Lisboa, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Plantação e arborização da EN6 e EN7 (Estrada Marginal e Auto Estrada)* [DSCO././01./1966/], 1949.

³⁰⁴ "Lei nº 2037", (1949), 604.

³⁰⁵ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 537.

A ligação deste troço da auto-estrada ao centro de Lisboa far-se-ia com a construção de um viaduto sobre o vale de Alcântara. O projecto deste viaduto e dos seus acessos em Lisboa foi realizado pelo engenheiro João Alberto Barbosa Carmona³⁰⁶, então director da divisão de pontes da JAE, tendo para tal sido contratado pelo Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol. O pedido foi feito ao ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim Abranches, pelo presidente desse Gabinete, que era simultaneamente o presidente da JAE, o brigadeiro Manuel da Silveira e Castro, que justificava a necessidade de "recorrer a técnicos de reconhecida competência em trabalhos desta natureza...", garantindo que não haveria prejuízo do trabalho de João Carmona na secção de pontes da JAE³⁰⁷. João Alberto Barbosa Carmona era já reconhecido pelo seu trabalho na área das pontes, o que também foi frisado no parecer do CSOP sobre o projecto do viaduto de Alcântara³⁰⁸, vindo a ser condecorado com o Grau de Comendador da Ordem Militar de Cristo, na inauguração do Estádio Nacional. Entre os anos trinta e cinquenta, esteve envolvido no estudo de soluções para a travessia rodoviária do rio Tejo a Sul de Santarém³⁰⁹. O projecto do viaduto de

³⁰⁶ João Alberto Barbosa Carmona nasceu em 9/7/1892, em Lisboa. Tinha o curso de artilharia a pé da Escola de Guerra e formou-se em engenharia civil pelo IST em 1918. Participou na I Guerra Mundial, tendo depois continuado no serviço militar até Julho de 1929, tendo recebido vários louvores na sua carreira militar. Entre 1926 e 1929, na qualidade de capitão de artilharia com o curso de engenharia civil, exerceu durante 3 anos o lugar de engenheiro chefe da secção e director de obras em vários quartéis e edifícios a cargo do Comando de engenharia do Governo Militar de Lisboa. Entrou para a JAE em 22/7/1929 como capitão de artilharia, adido (condição para estar ao serviço da JAE, vindo a ser major de artilharia adido), tendo sido requisitado ao Ministério da Guerra pelo então presidente da JAE o general Teófilo da Trindade. Na JAE desempenhou várias funções, designadamente a de adjunto da secção de pontes, passando a subchefe dessa secção em 23/12/1933 e a chefe em 9/7/1935. Foi sucessivamente chefe da divisão de pontes (nomeado a 1/1/1936) e chefe da repartição de pontes (nomeado a 1/1/1946) até 1948. Recebeu vários louvores e condecorações ao serviço da JAE, nomeadamente: como vogal da revisão do regulamento de betão armado nomeado por despacho de 1/3/1933, regulamento que viria a ser publicado em 1935; pela sua missão aos EUA em 1936 no âmbito da inauguração da ponte S. Francisco-Oakland (a convite do departamento de obras públicas e do governador da Califórnia); pelo seu papel na obra do viaduto Duarte Pacheco e, quando saiu da JAE, pelos serviços prestados. Recebeu ainda a Grau de Grande Oficial de S. Tiago da Espada no dia da inauguração da Ponte Duarte Pacheco em Entre-os-Rios em 1941 e o Grau de Comendador da Ordem Militar de Cristo, no acto da inauguração do Estádio Nacional em 10/6/1944 e pelo projecto do viaduto Duarte Pacheco. O viaduto Duarte Pacheco encontra-se entre as principais obras de arte por si projectadas no período em que esteve na JAE, e também a ponte do Tua (Bragança), a ponte do Sol Posto (Beja), a ponte do Roxo (Beja), a ponte Engenheiro Barbosa Carmona (sobre rio Tâmega em Chaves), a ponte de Odemira (sobre o rio Mira, distrito de Beja). Foi nomeado engenheiro inspector superior do CSOP em Junho de 1948, cargo que exerceu até à sua morte em 28/2/1958. Em Novembro de 1943 seguiu no carro juntamente com outro engenheiro da JAE, Raúl de Mesquita Lima, tendo ficado ambos feridos, quando se deu o acidente que vitimou o ministro Duarte Pacheco e o engenheiro Jorge La Roque Gomes de Amorim. "Processo individual de João Alberto Barbosa Carmona", (1929-58).

³⁰⁷ O ministro Joaquim Abranches autorizou nos termos propostos no ofício em despacho exarado no Ofício nº 182 de 11/6/1937 assinado pelo presidente do Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol. Ibid.

³⁰⁸ Conselho Superior de Obras Públicas, "Parecer nº 868", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO./01./1802]*, 1938, 1, 2.

³⁰⁹ Em 1933 foi nomeado para fazer parte da comissão destinada a definir as características da ponte a construir sobre o rio Tejo entre o Beato e a Península do Montijo e elaborar o caderno de encargos e programa do concurso para adjudicação, de que foi relator. Esta ponte não chegou a ser construída. Em 1936 foi nomeado para fazer parte da comissão para estudar a ligação das redes de estradas nacionais nas duas margens do Tejo, nomeadamente Estradas Nacionais números 12 e 13 de 1ª classe, independentemente da ponte prevista para estrada e caminho-de-ferro do Beato ao Montijo, na localidade de Vila Franca de Xira. Em 1942 foi nomeado presidente da comissão para o estudo do problema das comunicações terrestres da zona ocidental da capital com o Sul do país. Em 1948 foi nomeado para a comissão para apreciação das propostas apresentadas ao concurso da ponte do rio Tejo em Vila Franca de Xira. Já como vogal do CSOP, é nomeado em 1953 para presidir à comissão incumbida do estudo do problema das ligações rodoviárias e ferroviárias entre Lisboa e a margem Sul do Tejo, que desde Junho de 1953 até fins de 1957 desenvolveu um vasto programa de estudos de vários aspectos do problema, concluído pela apresentação de relatório que orientou a sua resolução e que

Alcântara foi submetido, em 1938, ao parecer do CSOP, que o aprovou³¹⁰. Segundo este parecer, a apresentação do projecto era “excelente”, considerando a obra no seu conjunto “extremamente simples”, acrescentando que “não se afasta dos tipos correntes senão pelas dimensões do arco central e pelo volume dos materiais aplicados”³¹¹. Criticava, contudo, aquilo que considerava ser “monumental” e uma “boa obra de engenharia”, mas que “difícilmente” se poderia classificar como “monumento arquitectónico” pelo seu “carácter exclusivamente utilitário”, “marcado pela rigidez geométrica das linhas e magreza das massas, que denunciam a preocupação excessiva da economia”, criticando também a opção pelo grande arco central³¹². No entanto, este viaduto, que, em Maio de 1944, passou a denominar-se viaduto de Duarte Pacheco³¹³, viria a ser considerado “uma das mais notáveis obras de engenharia”³¹⁴ realizadas à época em Portugal. O discurso oficial produzido na sua inauguração equiparava a construção do viaduto “ao génio construtivo do contíguo Aqueduto das Águas Livres”³¹⁵.

O viaduto foi feito em betão armado e media 505 m de extensão total, incluindo os muros de avenida (sendo apenas de 355 m o viaduto propriamente dito), tendo 24 m de largura (entre as faces interiores das guardas), dos quais seis eram destinados a passeios para peões e 18 m para a faixa de rodagem, para seis filas de carros³¹⁶. O seu arco central, o maior, passaria por cima da parte mais funda do vale de Alcântara, local da antiga ribeira e da futura e já então projectada avenida de Ceuta³¹⁷. A construção do viaduto e seus acessos foi adjudicada, por concurso público³¹⁸, à

esteve na base da construção da ponte Salazar, aberta à circulação em 1966. "Processo individual de João Alberto Barbosa Carmona", (1929-58).

³¹⁰ O parecer do CSOP foi emitido em conjunto pela 1ª secção (estradas e caminhos-de-ferro) e pela 1ª subsecção da 4ª secção (urbanização) em 9/9/1938, estando presentes os seguintes vogais: António dos Santos Viegas, Francisco Maria Henriques, Raúl da Costa Couvreur, Luiz da Costa Amorim, António Eugénio de Carvalho e Sá, Francisco Augusto Homem da Silveira Sampaio de Almeida e Melo, António Vicente Ferreira, Manuel da Silveira e Castro (presidente da JAE), Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, Fernando Galvão Jácomo de Castro, Salvador de Oliveira Pinto da França, Carlos Chambers Ramos e Alberto Ferreira Craveiro Lopes de Oliveira, que presidiu. "Parecer nº 868", (1938).

³¹¹ *Ibid.*, 7.

³¹² *Ibid.*, 8, 9.

³¹³ João Alberto Barbosa Carmona, "Relatório Final da Empreitada de Construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, Viaduto de "Duarte Pacheco", assinado em 15/4/1946 pelo Engenheiro Chefe da Repartição de Pontes", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO././01./1802/]*, 1946, 1.

³¹⁴ Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*, 28, Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 49.

³¹⁵ Almeida, "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", 36.

³¹⁶ Sobre a estrutura do viaduto Duarte Pacheco ver Junta Autónoma de Estradas, "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941", 49-52. No projecto estavam previstas duas faixas de rodagem de 7,5 m com um separador central de 3 metros. "Parecer nº 868", (1938), 3, João Alberto Barbosa Carmona, "Viaduto sobre o vale de Alcântara", *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, 48 (1940): 547.

³¹⁷ "Parecer nº 868", (1938), 2.

³¹⁸ A base de licitação do concurso público foi de 10.000.000\$00. Para além da proposta da Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Limitada houve as seguintes propostas: da Sociedade de Empreitadas e Trabalhos Hidráulicos, Limitada, por 10.600.000\$00; da empresa Mesquita, Limitada, por 12.732.300\$00; da empresa Moniz da Maia, Limitada, por 9.983.000\$00. Ver "Auto de abertura de propostas apresentadas em concurso público realizado em 15/2/1939 para a arrematação da empreitada de construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, de harmonia com o respectivo projecto", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO././01./1802/]*, 1946.

Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Limitada, por 9.796.000\$00, por contrato celebrado em 4 de Abril de 1939³¹⁹. Os trabalhos foram consignados dois dias depois da celebração do contrato, mas os trabalhos preliminares tinham já começado em 22 de Março de 1939, pela urgência de se iniciarem os trabalhos desta obra de arte, cuja inauguração faria parte do programa de Comemoração dos Centenários³²⁰. Contudo, apesar de inicialmente ser previsto um prazo de conclusão de 550 dias, incluindo domingos e dias feriados³²¹ (sensivelmente um ano e meio, ou seja, Outubro de 1940) este foi sucessivamente adiado, quer por trabalhos a mais previstos em dois termos adicionais ao contrato no valor de 7.938.142\$15³²², quer por causas de força maior e também a pedido do empreiteiro, sendo concluído em 2090 dias (quase quatro vezes mais do que o previsto)³²³. As causas para este atraso e para este aumento de cerca de 80 por cento do custo da empreitada, apresentadas no relatório final redigido pelo engenheiro João Alberto Barbosa Carmona, então engenheiro chefe da repartição de pontes da JAE, que fiscalizou a obra, foram: “a profunda modificação do projecto ordenada porém depois de iniciados os trabalhos, as dificuldades enormes das fundações, a falta sucessiva de materiais, as variadas reservas do empreiteiro, além de muitas outras complicações”³²⁴. A grande modificação do projecto foi pedida pelo ministro Duarte Pacheco, em Maio de 1939, e consistia na elevação da rasante do viaduto em 4 m para diminuir a forte rampa da auto-estrada junto ao viaduto, o que implicou uma reformulação completa do projecto, nomeadamente do desenho e cálculos dos seus arcos³²⁵, novamente realizada pelo engenheiro João Alberto Barbosa Carmona³²⁶. Esta decisão foi tomada na sequência da revisão do traçado da auto-estrada no início do troço junto ao viaduto de Alcântara, nomeada “projecto da variante da Pimenteira”, para evitar que o perfil longitudinal previsto implicasse um grande acréscimo no volume de terras a escavar, propondo Duarte Pacheco o seguinte:

“(…) Talvez os Serviços Técnicos da Junta pudessem encontrar uma solução melhor, se admitissem a elevação da rasante da ponte de Alcântara na ordem de grandeza de quatro metros.

³¹⁹ "Contrato nº 979 de 4/4/1939, para a execução da empreitada de construção do viaduto sobre o Vale de Alcântara na Auto-Estrada Lisboa-Cascais, de harmonia com o respectivo projecto, adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Limitada", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO././01./1802]*, 1946.

³²⁰ "Relatório Final da Empreitada de Construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, Viaduto de "Duarte Pacheco", assinado em 15/4/1946 pelo Engenheiro Chefe da Repartição de Pontes", (1946), 1.

³²¹ "Contrato nº 979 de 4/4/1939, para a execução da empreitada de construção do viaduto sobre o Vale de Alcântara na Auto-Estrada Lisboa-Cascais, de harmonia com o respectivo projecto, adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Limitada", (1946), 1v.

³²² "Primeiro termo adicional ao contrato nº 979 de 4/4/1939, de 4.149.752\$25, assinado em 13/11/1941", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO././01./1802]*, 1941, "Segundo termo adicional ao contrato nº 979 de 4/4/1939, de 3.788.389\$00, assinado em 7/9/1943", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO././01./1802]*, 1943.

³²³ "Relatório Final da Empreitada de Construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, Viaduto de "Duarte Pacheco", assinado em 15/4/1946 pelo Engenheiro Chefe da Repartição de Pontes", (1946), 1.

³²⁴ *Ibid.*, 2.

³²⁵ *Ibid.*, 3, 4.

³²⁶ "Processo individual de João Alberto Barbosa Carmona", (1929-58).

É certo que assim se agravaria o custo da ponte mas é de supor que as economias obtidas do lado da auto-estrada compensariam largamente esse agravamento.

Além disso, a elevação da rasante da ponte permitiria eliminar a defeituosa implantação da Av. de Ceuta sob o arco grande da ponte revelada nos recentes estudos da Câmara Municipal de Lisboa.

É de crer que assim se consiga encontrar uma solução mais vantajosa sob os aspectos técnico e administrativo³²⁷.

Como a modificação foi decidida quando ambos os trabalhos, da auto-estrada e do viaduto, estavam consignados e a decorrer, os dois projectos e respectivas empreitadas tiveram de ser revistos.

As fundações do viaduto demoraram mais de dois anos a serem concluídas, em Agosto de 1941, após a resolução de numerosas dificuldades que iam comprometendo a execução da obra, porque os terrenos do subsolo não correspondiam às indicações dadas pelas sondagens feitas no projecto³²⁸, sendo a sua natureza heterogénea, e o terreno firme sido encontrado a uma muito maior profundidade do que o esperado³²⁹. No relatório final, João Alberto Barbosa Carmona viria a reconhecer que a localização desta obra de arte não foi a mais favorável devido aos seus subsolos³³⁰, conclusão que ia no sentido oposto à do projecto que indicava, segundo o parecer do CSOP, que apesar da proximidade de “zonas de perigosas falhas” (das quais o traçado tinha sido desviado³³¹), o terreno era “bom”³³². O parecer do CSOP chamava, no entanto, a atenção para a necessidade de se fazer medições reiteradas e ensaios de laboratório ao calcário compacto em que assentariam os encontros do grande arco, e para a necessidade de ser completado o estudo geológico à medida que se abrissem os poços para as fundações, para se verificar “se as previsões feitas correspondem à realidade e se não haverá motivos para temer futuras deslocções de terreno”³³³. Efectivamente, a realidade confirmou o aviso destas recomendações, segundo o relato de João Alberto Barbosa Carmona, tendo, nesta primeira fase das obras, sido vitimados, por acidente, três operários³³⁴. Numa fase posterior, as passagens superiores sobre a linha férrea e sobre a futura estrada de circunvalação

³²⁷ Despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco, exarado no "Ofício nº 926 de 9/5/1939 da Comissão de Revisão da JAE, dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", (1939).

³²⁸ Tinha sido feito um estudo geológico pelo autor do projecto, o engenheiro João Alberto Barbosa Carmona e o engenheiro de minas Carlos Freire de Andrade, que apesar de ter detectado algumas falhas nos terrenos do subsolo, nomeadamente no lado de Monsanto, não anteviram os problemas que depois surgiriam em obra. "Parecer nº 868", (1938), 2.

³²⁹ Para um detalhe dessas dificuldades, por vezes relatadas com algum dramatismo pelo engenheiro João Alberto Barbosa Carmona, que chegou a dirigir pessoalmente os trabalhos de um dos caboucos mais problemáticos ver "Relatório Final da Empreitada de Construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, Viaduto de "Duarte Pacheco", assinado em 15/4/1946 pelo Engenheiro Chefe da Repartição de Pontes", (1946), 4-9.

³³⁰ *Ibid.*, 9.

³³¹ A falha geológica reconhecida durante as sondagens feitas antes de ser iniciado o projecto definitivo foi verificada pelo engenheiro de minas Carlos Freire de Andrade. A falha encontrava-se junto à barreira leste e viria a cortar a fundação do arco central, pelo que o viaduto foi deslocado cerca de 20 m para montante da ribeira. —, "Viaduto sôbre o vale de Alcântara": 545.

³³² "Parecer nº 868", (1938), 7.

³³³ *Ibid.*, 7, 8.

³³⁴ Os operários vitimados foram Aires Lopes, trabalhador, vitimado por um desabamento de terras no cabouco S1, em 17/7/1939; Manuel Nunes, carpinteiro, que caiu de um andaime, em 29/4/1940; e Elísio Pereira, trabalhador, que caiu na pedreira, em 27/6/1941. "Relatório Final da Empreitada de Construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, Viaduto de "Duarte Pacheco", assinado em 15/4/1946 pelo Engenheiro Chefe da Repartição de Pontes", (1946), 21.

do parque florestal de Monsanto, que consistiam, cada uma, num conjunto de três arcos de 40 m e respectivos tabuleiros foram concluídas, respectivamente, em Maio e Julho de 1941³³⁵.

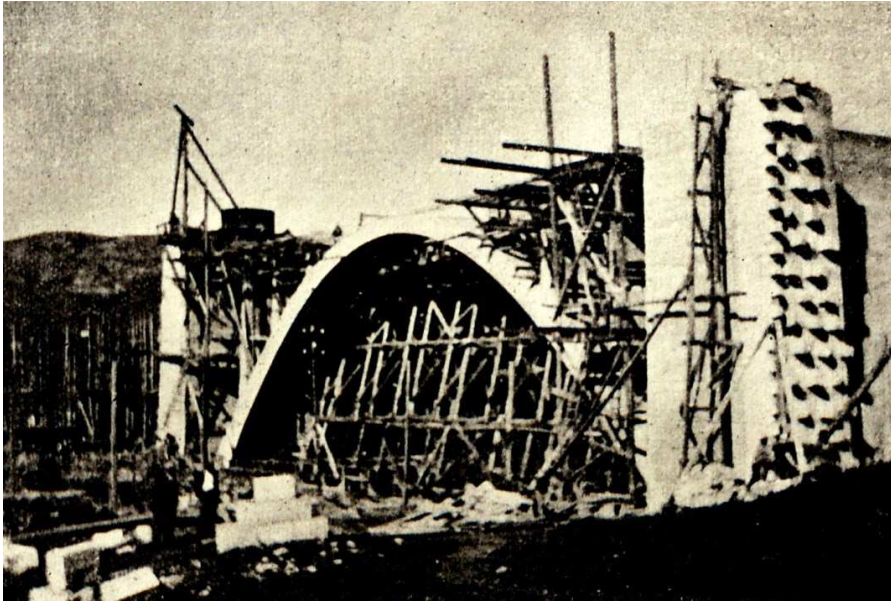


Figura 30: Arcos da passagem superior sobre a linha férrea em construção³³⁶

O arco duplo do vão central de 91,9 m foi concluído em Setembro de 1942 e o tabuleiro em Maio de 1943³³⁷.

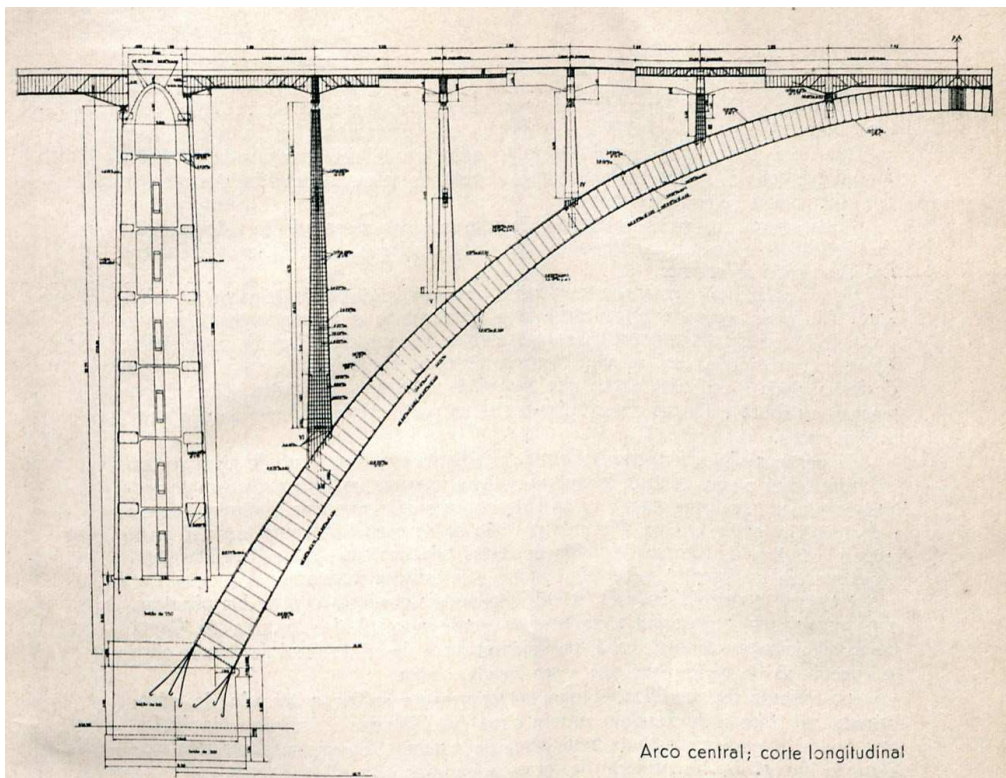


Figura 31: Corte longitudinal do arco central do viaduto sobre o vale de Alcântara³³⁸

³³⁵ Ibid., 9.

³³⁶ Marques, "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol": 545.

³³⁷ "Relatório Final da Empreitada de Construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, Viaduto de "Duarte Pacheco", assinado em 15/4/1946 pelo Engenheiro Chefe da Repartição de Pontes", (1946), 9-11.

Os pavimentos sobre o viaduto e dos acessos, cuja camada de desgaste seria em betão de cimento, revestido com betuminoso³³⁹, ficaram concluídos, respectivamente, em Abril e Maio de 1944. A inauguração solene teve lugar, com a presença do Presidente da República e de todos os membros do Governo, em 28 de Maio de 1944, ocasião em que foram descerradas as placas com o nome “Duarte Pacheco”³⁴⁰, falecido em Novembro de 1943. Exactamente um ano antes, em 28 de Maio de 1943, estando o tabuleiro do viaduto concluído, o ministro Duarte Pacheco tinha sido conduzido no primeiro automóvel que o atravessou³⁴¹. Esta empreitada viria a ser recepcionada pela JAE, definitivamente, em Abril de 1946³⁴². A falta de materiais devida à guerra sentiu-se, sobretudo, no abastecimento dos eixos de aço forjado para as articulações, que o engenheiro João Alberto Barbosa Carmona dizia ter contornado “por influências pessoais e diplomáticas”, que levaram à autorização da sua importação dos Estados Unidos³⁴³. Talvez houvesse aqui uma referência indirecta a uma missão de estudo que realizara àquele país em Novembro e Dezembro de 1936, onde foi recebido pelo vice-presidente da empresa U.S. Steel, tendo visitado várias pontes (e assistido à inauguração da ponte S. Francisco- Oakland, então “a maior ponte do mundo”), laboratórios e universidades, que o impressionaram bastante³⁴⁴.

Na parte II, *Estradas em Portugal na era da motorização*, foram abordadas as infra-estruturas do sistema socio-técnico da automobilidade de quatro formas: (i) a percepção e a realidade sobre o estado das estradas nas primeiras décadas do automobilismo e as tentativas de resolução do que foi identificado como o “problema das estradas” na adaptação aos novos veículos; (ii) o papel da JAE na solução da política de estradas na Ditadura Militar e no Estado Novo, quer na organização e no enquadramento dos engenheiros rodoviários, quer na forma como integrou o discurso do regime; (iii) a realidade material das estradas nos anos trinta e quarenta e o processo de adaptação das suas características técnicas aos automóveis que, em termos conceptuais, culminou com o plano rodoviário de 1945; (iv) finalmente, o estudo de caso de duas estradas das Comemorações dos

³³⁸ ———, “A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol”: 549.

³³⁹ A diferença era na camada de fundação, que no viaduto era de betão de cimento e nos acessos era de macadame feito com brita de basalto. “Contrato nº 979 de 4/4/1939, para a execução da empreitada de construção do viaduto sobre o Vale de Alcântara na Auto-Estrada Lisboa-Cascais, de harmonia com o respectivo projecto, adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Limitada”, (1946), 12v, 13, 18v, 19.

³⁴⁰ “Relatório Final da Empreitada de Construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, Viaduto de “Duarte Pacheco”, assinado em 15/4/1946 pelo Engenheiro Chefe da Repartição de Pontes”, (1946), 11.

³⁴¹ Ibid.

³⁴² No acto da recepção provisória em Abril de 1946, como já tinha passado o prazo da garantia e os trabalhos se encontravam em “perfeito estado de conservação e solidez”, foi proposta pelos engenheiros da JAE que estavam a realizar esta acto a recepção definitiva, o que foi aceite. Jorge Arsénio de Oliveira Moreira e João Alberto Barbosa Carmona, “Auto de Recepção provisória em 22/4/1946, da empreitada de construção do viaduto sobre o Vale de Alcântara na Auto-Estrada Lisboa-Cascais”, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO./01./1802]*, 1946.

³⁴³ “Relatório Final da Empreitada de Construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, Viaduto de “Duarte Pacheco”, assinado em 15/4/1946 pelo Engenheiro Chefe da Repartição de Pontes”, (1946), 11.

³⁴⁴ João Alberto Barbosa Carmona, “Relatório da missão do engenheiro Barbosa Carmona aos Estados Unidos da América do Norte”, Doação Duarte Pacheco, Gabinete de Estudos Olisiponenses, 1937.

Centenários que serviram de obras icónicas e modernas do regime e de trabalho de referência para os engenheiros rodoviários portugueses.

Com este alinhamento procurei mostrar as relações cruzadas entre os discursos e as realidades materiais das estradas no seu processo de adaptação a uma forma de transporte emergente, sendo apropriadas como símbolos de modernidade pelos discursos político e técnico. Assim, pretendi mostrar como o discurso político do Estado Novo usou uma leitura enviesada da realidade, conotada com juízos de valor, relativamente à obra realizada por cada regime (I República, Ditadura Militar, Estado Novo) e como é que esse discurso político permeou os discursos técnicos, supostamente neutros no plano ideológico, como os dos relatórios plurianuais da JAE ou dos relatórios e exposições comemorativos do MOPC. Igualmente, quis identificar a realidade das estradas, o processo material e cognitivo de adaptação das suas características técnicas e dos seus pavimentos aos novos veículos motorizados e às suas exigências (nomeadamente quanto à velocidade), a apropriação desses conhecimentos (e de *standards* internacionais) por parte dos engenheiros rodoviários portugueses, a forma assimétrica e experimental das suas realizações e a dificuldade de concretizar e conceptualizar a rede viária como malha que cobre o território.

Os engenheiros rodoviários não estiveram, explicitamente, ao serviço de uma agenda política do Estado Novo, embora o seu trabalho fosse usado pelo discurso do regime, mas a possibilidade de trabalharem num órgão estatal com autonomia dedicado às estradas permitiu organizarem-se e formarem uma nova especialização dentro da engenharia civil.

As obras rodoviárias serviam tanto a um discurso sobre o desenvolvimento económico (sobretudo na promoção do mercado interno), como a um discurso político sobre a obra realizada e o lado moderno do regime (apoiado pelo sector da rodovia), bem como contribuíram para que a especialidade da engenharia rodoviária se desenvolvesse e se afirmasse.

O carácter excepcional do planeamento e construção da estrada marginal Lisboa-Cascais e do lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional serviu, não apenas uma cultura de uso elitista do automóvel, como também o desenvolvimento da engenharia rodoviária portuguesa que pôde experimentar novos processos construtivos, características técnicas, recursos financeiros e administrativos e pavimentos para construir estradas modernas com novos *standards* e preocupações (nomeadamente ligadas ao turismo automóvel).

CONCLUSÃO

Neste trabalho analisei a construção e institucionalização do sistema socio-técnico que permitiu a mobilidade automóvel, através do estudo de dois dos seus aspectos, que são complementares: a regulação da circulação dos automóveis e a adaptação das estradas aos novos veículos motorizados. Estes dois aspectos são duas faces da mesma moeda, cuja análise conjunta permite uma melhor leitura da construção deste sistema, trazendo à luz uma interpretação mais completa de alguns seus elementos.

O pensar o conceito de rede como malha que cobre o território no sistema da automobilidade está presente, neste período, no debate da coordenação dos transportes terrestres (entre os interesses ligados aos caminhos-de-ferro e à camionagem e que teve fortes implicações na regulação da circulação e formas de exploração dos transportes comerciais rodoviários), e no pensamento sobre os planos rodoviários (e da integração das várias categorias de estradas entre si, nomeadamente nacionais e municipais) e a sua articulação com os planos ferroviários. Em termos da materialidade e classificação de estradas encontramos a importância da articulação das redes rodoviária e ferroviária nos ramais de estradas que serviam as estações de caminhos-de-ferro previstos nos planos rodoviários (e na sua execução) e também o conflito nos cruzamentos de nível entre estradas e linhas férreas (as passagens de nível). Neste período também se assiste, no debate de coordenação e no plano rodoviário de 1945 (e nos que o antecederam), a uma discussão sobre quais as relações de subordinação, de complementaridade ou de concorrência entre rodovia e ferrovia e quais as funções que cada meio de transporte poderia ou deveria assumir. A questão do longo curso, presente no debate da coordenação, que inicialmente o considerava uma prerrogativa dos caminhos-de-ferro, aparece no plano rodoviário de 1945 associada à rodovia quando este plano define, pela primeira vez, os conceitos de rede fundamental e de itinerários principais e a necessidade de se estabelecerem ligações fáceis e rápidas entre os centros mais importantes. O critério para o estabelecimento de grandes itinerários mudou a forma de planejar as estradas porque estes já não deveriam servir o maior número de localidades possível, porque deveriam ser ligações mais directas, cujas características técnicas permitissem velocidades homogéneas, afirmando-se assim o primado da circulação na viação “ordinária”. Paradoxalmente, apesar do plano rodoviário pensar na criação de uma rede fundamental e numa melhor distribuição territorial da rede de estradas, a construção de estradas em função do tráfego existente também serviu para que se reforçassem as assimetrias regionais.

A velocidade é outro elemento do sistema da automobilidade que atravessa a questão da regulação da circulação e o planeamento e construção de estradas. O ACP identificou, desde a primeira década do século XX, uma das formas de defender os interesses dos automobilistas com a discussão em torno dos limites legais de velocidade e das penalidades relacionadas com o seu não cumprimento. O plano rodoviário de 1945, para além de ser o instrumento de política rodoviária (juntamente com o *Estatuto das Estradas Nacionais*, de 1949) mais completo (integrou um plano para as estradas nacionais no continente português – que contém um pensamento sobre o território -, com uma nova classificação de estradas e definição das suas características técnicas), é, igualmente, o primeiro diploma que pretende responder às exigências dos novos veículos motorizados, e, em

particular, à sua velocidade, variável que passa a estar na base dos cálculos das características técnicas do traçado das estradas. Verificou-se, no entanto, que o entendimento sobre os usos da velocidade dos automóveis era alvo de interpretações diferentes, que integraram discursos técnicos, normativos ou moralistas. Enquanto, em 1945, os engenheiros da JAE “inscreveram” como velocidade máxima nas estradas nacionais os 80 km/h (valor para as estradas de 1ª classe, que ascendia até aos 100 km/h para os itinerários principais) para o cálculo das suas características técnicas, o ACP e alguns dos seus membros próximos do poder político e legislativo defendiam a manutenção da medida criada no código da estrada de 1928 segundo a qual os automóveis ligeiros não tinham limite legal de velocidade fora das localidades. Nem sempre as “inscrições” previstas pelos engenheiros da JAE no “guião” da estrada eram acomodadas pelos automobilistas, que confiavam na sua capacidade de autocontrolo e nas medidas e discursos disciplinares sobre os outros utilizadores da estrada. Havia uma discordância entre o discurso técnico dos engenheiros que se baseava na materialidade das estradas e um discurso moralista dos automobilistas, que associavam o uso do automóvel à sua liberdade e poder na relação com outros utilizadores da estrada (e com os condutores assalariados), ao defenderem que bastava considerarem-se senhores dos seus veículos (ignorando factores materiais ligados às estradas e aos veículos que interferissem na sua capacidade de parar o carro em segurança quando necessário) e terem capacidade financeira para indemnizar em caso de acidente (na ausência da obrigatoriedade do seguro e sendo provada a sua responsabilidade, o que era raro).

A criação de uma cultura de turismo automóvel de carácter elitista foi um elemento transversal, que esteve ligado à construção de representações e práticas, de estradas com características específicas, cuja circulação também foi regulada com carácter excepcional, como foram os dois casos estudados: a estrada marginal e o lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional. O turismo e o desporto foram duas das funções primordiais do uso dos automóveis. Vimos como os regulamentos técnicos (regulamentos da circulação, códigos da estrada e outros diplomas relativos à viação automóvel) e regulamentos morais e sociais (através de negociações de uso, de novos papéis de utilizadores de ruas e de estradas) se entreteceram na criação de práticas e culturas automóveis. A construção do uso do automóvel integrou as suas funções não utilitárias (ou seja, não ligadas ao aspecto estrito do transporte de A para B) e suas funções utilitárias (de transporte). Estas funções não se substituíram, mas coexistiram e sobrepuseram-se, e fizeram parte do sucesso da difusão do automóvel; a aceitação de uma cultura de violência presente na sinistralidade rodoviária e na imposição de um ponto de vista do automobilista particular relativamente a outros utilizadores das ruas e das estradas, o prazer pela velocidade e pelo excursionismo, ligados a uma cultura de lazer, foram partes integrantes da construção do uso dos automóveis. Vimos que a preocupação com o automobilista particular também fez parte das “inscrições” que os engenheiros da JAE fizeram nas estradas das Comemorações dos Centenários ao serem tidas em conta características técnicas muito superiores à realidade das restantes estradas nacionais, que permitiam velocidades maiores, e a criação de pontos de vista para o turismo automóvel, com determinados perfis longitudinais das estradas, construção de miradouros e parques de estacionamento junto a praias), a preocupação com o bom aspecto geral destas obras, e, finalmente, apoiando uma circulação restrita aos

automóveis particulares. A construção de uma cultura de turismo automóvel também passou, entre outros, pela publicação de guias e de mapas, pela produção de itinerários, pela emissão de documentos de passagem nas fronteiras e de acordos com entidades internacionais como a AIT e pela construção de uma imagem da estrada que contou tanto com a materialização da regulação da circulação através da sinalização rodoviária, como com a imagem de ordem e hierarquia que a JAE construiu ao longo das estradas nacionais. De referir que, mais uma vez, dois dos principais actores mediadores deste sistema, o ACP e a JAE, apesar de colaborarem, não usavam as mesmas representações da materialidade das estradas para fins turísticos, como se vê na forma de representação dos mapas: os da JAE com características eminentemente técnicas e os do ACP com informação qualitativa, muitas vezes mesmo subjectiva.

A transversalidade desta análise do sistema da automobilidade (da regulação da circulação e da rede de estradas) também está presente em outros dois elementos - nos actores e na construção e apropriação de conhecimento. O sistema da automobilidade foi um produto de vários actores e interesses, tendo sido identificados, sobretudo, actores nacionais a um nível micro (indivíduos) e a um nível meso (instituições, organizações). Com abordagens e leituras diferentes sobre o “guião” do sistema da automobilidade encontra-se um *lobby*, ainda que heterogéneo e não organizado, ligado aos interesses da mobilidade automóvel do qual fizeram parte o ACP e os seus automobilistas, as empresas vendedoras de gasolina, os comerciantes de automóveis, e a JAE e os engenheiros rodoviários. Apesar de este ter sido um *lobby* sem indústria automóvel, teve força suficiente, mercê da sua proximidade ao poder político e legislativo, para que diplomas mais restritivos em relação à utilização do automóvel não fossem aprovados (ou a sua aplicação fosse limitada). Estes actores, responsáveis pela construção das práticas e culturas de uso do automóvel e pelo planeamento e concepção da rede de estradas, participaram também na apropriação do conhecimento para a construção deste sistema socio-técnico que permitiu que um objecto frágil como o automóvel, que depende desse sistema (regulação da circulação, construção de usos, adaptação de infra-estruturas, recursos energéticos) pudesse funcionar. A apropriação de conhecimento permitiu o estabelecimento e aplicação de normas, de *standards*, inscritos nos regulamentos, códigos da estrada e outra legislação sobre viação, sinalização, planos e definição de características técnicas de estradas e instruções para normas de construção. Os actores nacionais participaram em fóruns internacionais que tiveram lugar, numa fase inicial, em encontros das organizações não governamentais e, depois, na Sociedade das Nações e nos seus comités ligados ao transporte e mobilidade por estrada.

Finalmente, um último elemento que se destaca é o aproveitamento da construção do sistema socio-técnico de mobilidade automóvel, e das suas representações por parte do *lobby* rodoviário e por parte do regime político. Do lado dos utilizadores, temos a protecção de uma cultura de elite, nomeadamente através de uma regulação da circulação menos restritiva ao uso dos automóveis particulares e da promoção do turismo automóvel e a tomada de medidas que, apesar de restringirem, não impediram um importante crescimento do transporte rodoviário comercial. Os engenheiros rodoviários beneficiaram com a criação de um órgão autónomo de administração rodoviária que teve recursos para que o seu trabalho fosse desenvolvido no território, apesar de haver várias assimetrias, acompanhando o estado da arte internacional e construindo uma nova

especialização na engenharia civil ligada às estradas. O aproveitamento do sistema da automobilidade por parte do Estado Novo, particularmente da obra relativamente às estradas, também não é despidendo, nomeadamente no discurso político produzido para a afirmação da sua capacidade realizadora e na forma como permitia harmonizar tradição, ruralismo e modernidade. As estradas das Comemorações dos Centenários são um caso paradigmático de como uma obra se tornou icónica para o regime e, simultaneamente, serviu à engenharia rodoviária portuguesa para a experimentação de novas técnicas, materiais e métodos de construção. A afirmação da JAE como órgão da política rodoviária no Estado Novo permitiu-lhe não só o continuar a especialização da engenharia rodoviária, como vir a desenvolver um discurso ligado à engenharia de tráfego, que, se por um lado, justificava as características técnicas e os pavimentos das estradas como adaptados ao tráfego existente, por outro lado servia de argumentação sobre a necessidade de maior investimento, particularmente nas estradas com maior tráfego, para as dotar com melhores características técnicas e cumprir o plano rodoviário. O Congresso Internacional de Estradas de 1951, realizado em Lisboa, espelho da imagem pública da JAE construída desde a sua criação em 1927, foi importante para a projecção interna e externa da Junta numa altura em que tinham sido aprovados dois dos principais instrumentos de política rodoviária (o plano rodoviário de 1945 e o *Estatuto das Estradas Nacionais* de 1949) e logo após a construção das icónicas estradas dos Centenários, dando um impulso importante para a concretização deste discurso.

O sistema socio-técnico da automobilidade é um território de investigação extremamente rico, não sendo este, pois, um trabalho fechado. Neste período podem ser mais aprofundados, do lado da regulação da circulação, o papel dos serviços de viação e de outros utilizadores da estrada para além do ACP e dos seus associados¹ e, no lado das estradas, os estudos mais detalhados sobre as estradas municipais, o real uso das estradas ou outros estudos de caso. No período subsequente a 1950 está quase tudo por fazer relativamente ao sistema da automobilidade, o que é uma grande motivação para a continuação do seu estudo. Esta tese dá, contudo, o seu contributo para o período entre 1920 e 1950, procurando firmar uma leitura analítica e crítica da mobilidade, que, partindo da sua materialidade, permita perceber a agência dos vários actores que a constroem e usam.

¹ Por exemplo, explorar mais o transporte comercial, o GITA e os condutores assalariados.

BIBLIOGRAFIA E FONTES**Fontes impressas e manuscritas**

- EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Administrações directas- Arborização da estrada marginal Lisboa-Cascais [DSCO./01./1893]*, 1943-47.
- EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1814]*, 1944-52.
- EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da EN6, estrada marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1810]*, 1934-39.
- Diário de Lisboa*, 26/2/1942, 1.
- EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO./01./1824]*, 1939-74.
- "1º Congresso Nacional de Engenharia", *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, 673 (1931): 247-282.
- "O 1º Congresso Nacional de Transportes", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1939): 13, 17.
- "O 3º Circuito do Minho organizado pelo Jornal de Notícias, constituiu uma bela jornada de automobilismo", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1938): 8-10.
- "Os 10 mandamentos fundamentais de toda a circulação", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 15 (1930): 9, 10.
- 15 anos de obras públicas: 1932-1947. Livro de Ouro*. Vol. 1. Lisboa: Comissão Executiva da Exposição de Obras Públicas, 1949.
- "88ª Sessão, em 22 de Junho de 1917", *Diário da Câmara dos Deputados*, 3.
- "95ª Sessão, em 12 de Maio de 1913", *Diário da Câmara dos Deputados*, 21-23.
- "150ª Sessão, em 28 de Junho de 1912", *Diário da Câmara dos Deputados*, 4, 5.
- "5191 automóveis e camions foram importados em 1929", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 13 (1930): 11-13.
- Abecasis, Duarte, "Cem anos de existência do Conselho Superior de Obras Públicas", In *Primeiro centenário do Ministério das Obras Públicas: 1852-1952*, Ministério das Obras Públicas (ed.), 35-97. Lisboa: Emp. Nacional de Publicidade, 1952.
- "O ACP descerrou solenemente o retrato do Snr. Dr. Antunes Guimarães", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 55 (1935): 5, 6.
- "O ACP e o Gasogénio", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1943): 3.
- "O ACP e o novo organismo Centro Português de Turismo", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 21 (1932): 9, 10.
- "Acta da assembleia geral de apuramento dos resultados de Plebiscito Nacional de 19 de Março de 1933, sobre a Constituição Política da República Portuguesa", *Diário do Governo* nº 83, 1ª Série, de 11/4/1933, Presidência do Conselho, 649.
- "Acta de 7/12/1928", *Actas da Comissão de Turismo Automóvel Club de Portugal*: 2, 3.
- "Acta nº 44, 24/3/1908", *Actas da Direcção do Real Automóvel Club de Portugal*, Livro I.
- "Acta nº 47, 26/8/1908", *Actas da Direcção do Real Automóvel Club de Portugal*, Livro I.
- "Acta nº 49, 18/11/1908", *Actas da Direcção do Real Automóvel Club de Portugal*, Livro I.
- "Acta nº 54, 4/3/1909", *Actas da Direcção do Real Automóvel Club de Portugal*, Livro I.
- "Acta nº 56, 6/4/1909", *Actas da Direcção do Real Automóvel Club de Portugal*, Livro I.
- "Acta nº 68, 28/6/1911", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.
- "Acta nº 82, 14/2/1916", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.
- "Acta nº 92, 5/5/1916", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.
- "Acta nº 102, 19/7/1916", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.
- "Acta nº 117, 11/11/1916", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.
- "Acta nº 147, 6/6/1917", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.
- "Acta nº 158, 24/8/1917", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.
- "Acta nº 187, 4/4/1918", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro II.
- "Acta nº 341, 31/1/1921", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III: 65.
- "Acta nº 346, 3/3/1921", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III: 69, 70.
- "Acta nº 382, 23/2/1922", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III: 94, 95.
- "Acta nº 515, 22/1/1925", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III: 192, 193.

- "Acta nº 516, 10/2/1925", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III: 193-196.
- "Acta nº 519, 7/3/1925", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro III: 199, 200.
- "Acta nº 520, 14/3/1925", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 1,2.
- "Acta nº 521, 21/3/1925", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 2, 3.
- "Acta nº 572, 7/5/1926", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 39, 40.
- "Acta nº 607, 22/2/1927", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 60, 61.
- "Acta nº 628, 26/7/1927", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 75, 76.
- "Acta nº 637, 22/9/1927", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 81-83.
- "Acta nº 672, 31/7/1928", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 107-109.
- "Acta nº 676, 23/8/1928", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 116-119.
- "Acta nº 678, 11/9/1928", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 121, 122.
- "Acta nº 684, 23/10/1928", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 130, 131.
- "Acta nº 687, 3/11/1928", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 137-139.
- "Acta nº 694, 2/1/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 150-152.
- "Acta nº 698, 17/1/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 161, 162.
- "Acta nº 701, 7/2/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 167-170.
- "Acta nº 706, 14/3/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 176-178.
- "Acta nº 708, 28/3/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 179-181.
- "Acta nº 709, 4/4/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 181-183.
- "Acta nº 714, 2/5/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro IV: 193-195.
- "Acta nº 724, 11/6/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 8, 9.
- "Acta nº 738, 10/10/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 23.
- "Acta nº 743, 11/11/1929", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 28, 29.
- "Acta nº 755 (extraordinária), 29/1/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 41, 42.
- "Acta nº 757, 6/2/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 44, 45.
- "Acta nº 763, 20/3/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 54.
- "Acta nº 777, 19/6/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 81-83.
- "Acta nº 786, 21/8/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 93, 94.
- "Acta nº 789, 6/9/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 95-96.
- "Acta nº 791, 25/9/1930", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 97-98.
- "Acta nº 808, 28/1/1931", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 109-110.
- "Acta nº 812, 5/3/1931", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 114, 115.
- "Acta nº 813, 12/3/1931", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 115.
- "Acta nº 865, 3/11/1932", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 165-171.
- "Acta nº 883, 30/3/1933", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro V: 196, 197.
- "Acta nº 901, 10/8/1933", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 14-18.
- "Acta nº 939 (extraordinária), 10/7/1934", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 61.
- "Acta nº 965, 21/2/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 84.
- "Acta nº 970, 28/3/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 88, 89.
- "Acta nº 978, 23/5/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 96-98.
- "Acta nº 984, 11/7/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 102, 103.
- "Acta nº 989, 22/8/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 106-108.
- "Acta nº 991, 5/9/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 112-114.
- "Acta nº 994, 21/11/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 118-120.
- "Acta nº 996, 5/12/1935", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 121-124.
- "Acta nº 1003, 29/1/1936", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 141, 142.
- "Acta nº 1006, 20/2/1936", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 146, 147.
- "Acta nº 1010, 19/3/1936", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 151.
- "Acta nº 1022, 9/7/1936", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 166.
- "Acta nº 1035, 20/1/1937", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 180.
- "Acta nº 1061, 11/8/1937", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII: 3v-5.
- "Acta nº 1074, 11/11/1937", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII: 8-9.
- "Acta nº 1095, 30/3/1938", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII: 21v-22.
- "Acta nº 1198, 12/6/1940", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII: 73.
- "Acta nº 1265, 11/3/1942", *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII: 99, 99v.
- Aguiar, Alfredo, "Automobilismo e as Estradas", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 2 (1926): 1.

- "A Aliança Internacional de Turismo, a convite do Automóvel Club de Portugal, reuniu-se este ano em Lisboa", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 e 6 (1947): 24-31.
- Amaral, Manuel Moreira do, Raúl de Mesquita Lima, Nicolau de Carvalho, José Guilherme Costa Coutinho de Vilhena e António Carlos de Castro Silva, "Relatório de Portugal (3ª Questão)" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951).
- Amaral, Vasco Botelho de, *Novo dicionário de dificuldades da língua portuguesa*. Porto: Educação Nacional, 1943.
- "Análise do problema rodoviário nacional", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-1D cx. 480, pt. 13, 1953.
- Andrade, Avelino Joaquim Monteiro, "VII Congresso Internacional da Estrada", *Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, 66, no. 716 (1935): 62-71.
- , "VIII Congresso internacional da Estrada", *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, 3, no. 36 (1939): 551-572.
- Anuário do Automóvel Club de Portugal*. Lisboa: Automóvel Club de Portugal, 1925.
- Anuário do Automóvel Club de Portugal*. Lisboa: Automóvel Club de Portugal, 1917.
- "Arquivo Jurídico. Da responsabilidade criminal do «chauffeur» no exercício da profissão", *Auto: revista mensal patrocinada e recomendada pela Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e pelas principais organizações de Táxis*, 1 (1934): 2, 13.
- "Arredores de Lisboa (Sul do Tejo). A parceria dos Vapores Lisbonenses concede aos sócios do ACP...", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1939): 11.
- "A Assembleia Geral da Associação Internacional dos Automóveis Clubs Reconhecidos reuniu em Lisboa, na sede do ACP", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 64 (1936): 9-16.
- "Assembleia Geral de 20/5/1933", *Actas da Assembleia Geral do Automóvel Club de Portugal*: 37-39.
- "Assembleia Geral de 22/4/1948", *Actas da Assembleia Geral do Automóvel Club de Portugal*: 23-25.
- "A Assembleia Geral extraordinária aprovou a alteração dos estatutos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 32 (1933): 9.
- Assembleia Nacional. "Diário das Sessões de 5 de Junho", 521-532, 1945.
- Associação Automóvel de Portugal, AutoInforma. "Parque Automóvel em Portugal", <http://www.autoinforma.pt/estatisticas/estatisticas.html?MIT=36458>.
- Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus, "Aprovação dos estatutos da Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus", ARQUESOC – Arquivo Histórico na Área Económico-Social (Gabinete de Estratégia e Planeamento, Ministério da Solidariedade e Segurança Social), 1931.
- Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada, *Lista dos delegados e participantes*. IX Congresso Internacional da Estrada. Lisboa: A.I.P.C.E., 1951.
- , *Programa da sessão solene de abertura do IX Congresso Internacional de Estrada*. IX Congresso Internacional da Estrada. Lisboa: A.I.P.C.E., 1951.
- "Autark. Gasogénios suíços para camions e automóveis de grande e pequena cilindrada", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 10 (1942): 2.
- "Auto de abertura de propostas apresentadas em concurso público realizado em 15/2/1939 para a arrematação da empreitada de construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, de harmonia com o respectivo projecto", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO./01./1802]*, 1946.
- "Auto de Consignação, em 2/3/1939, da empreitada de construção Estrada Marginal Lisboa-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1822]*, 1939.
- "O automobilismo e as estradas. Ouvindo o general Trindade, presidente da Junta Autônoma das Estradas", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 36 (1927): 3, 7.
- "Os automobilistas portugueses vão ter quem lhes forneça gratuitamente informes do Estado das estradas do país", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 27 (1927): 3.
- "Automobilistas! Atenção!", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1943): 4.
- "Automóveis a gasogénio", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1942): 7.
- Automóvel Club de Portugal, *Relatório do exercício de 1929*. Lisboa, 1930.
- , *Relatório do exercício de 1930*. Lisboa, 1931.

- , *Relatório do exercício de 1936*. Lisboa, 1937.
- , *Relatório, contas e parecer da comissão revisora de contas do exercício de 1940*. Lisboa, 1943.
- Automóvel Club de Portugal, *Alterações propostas pela Direcção do ACP aos estatutos de 1933 (20 de Maio)*. Lisboa, 1933.
- , *Circulação internacional e passagem de automóveis nas fronteiras: os decretos-lei n.ºs 26080 e 26081, precedidos de alguns esclarecimentos sobre a documentação necessária para viajar em automóvel no estrangeiro*. Lisboa: Sociedade Nacional de Tipografia, 1935.
- , *Estatutos do Automóvel Club de Portugal (aprovados em Assembleia Geral de 26 de Outubro de 1929)*. Lisboa, 1929.
- , *Estatutos do Automóvel Club de Portugal (reformados pela Assembleia Geral em 27 de Maio de 1935)*. Lisboa, 1935.
- "O automóvel e a estrada", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951): 9.
- "O banquete de homenagem ao sr. General Teófilo da Trindade", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1929): 14-19.
- Barata, Jaime Martins. "A lição de Salazar [Visual gráfico] : onde eram escavados os montes... e intransitáveis os caminhos, já reverdecem pinhais... e magníficas estradas cortam Portugal de lés a lés". Lisboa: "Escola Portuguesa". Lith. de Portugal, 1938.
- Baravelli, G. C., *Política das obras públicas no regime fascista*. Roma: Società Editrice di Novissima, 1935.
- "Bem conduzir", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3, 4 (1948): 26, 27.
- Bravo, Henrique e Carlos Santos, "A coordenação dos transportes em Portugal" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Transportes, Porto, 23 a 26 de Março de 1939).
- Cabral, Francisco Caldeira, *Arquitectura paisagista*. Lisboa: Gráf. Lisbonense, 1943.
- , "A estrada e a paisagem", *Agros*, XXVIII, no. 3 (1941): 209-228.
- Caldeira, Raúl, *Melhoramentos cívicos: a pavimentação*. Lisboa: Imprensa Municipal, 1925.
- Callixto, Vasco, "Eng.º Carlos Santos", In *Fala a Velha Guarda. Subsídios para a história do automobilismo em Portugal*, 171-175. Lisboa: Edição do autor, 1962.
- , "Society in the Making: the Study of Technology as a Toll for Sociological Analysis", In *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*, Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes e Trevor J. Pinch (eds.), 83-103. Cambridge, Mass./ London: The MIT Press, 1994 [1987]. Reprint, 5.
- Câmara Sindical dos Agentes e Importadores de Automóveis do Porto e Câmara Sindical dos Comerciantes de Automóveis e Indústrias Anexas de Lisboa, *Coordenação da legislação aplicável a transportes automóveis e ferroviários. Exposição apresentada a Sua Excelência o senhor Presidente do Conselho*. Porto, 1938.
- "Camping automobilista e as suas modalidades", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1937): 10, 11.
- Campos, Abílio, Júnior, "Resposta ao Sr. Carlos Santos, Vice-Presidente do ACP", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 107 (1929): 5.
- "Carburantes de substituição", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1942): 5.
- Carmo, Rolando Marques do, *A batalha entre o carril e a estrada: coordenação? - discriminação? Os transportes particulares em face do imposto de circulação*. Rio Maior: Oficinas do «Jornal do Oeste», Editoras, 1965.
- Carmona, João Alberto Barbosa, "Relatório da missão do engenheiro Barbosa Carmona aos Estados Unidos da América do Norte", Doação Duarte Pacheco, Gabinete de Estudos Olisiponenses, 1937.
- , "Relatório Final da Empreitada de Construção do Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais, Viaduto de "Duarte Pacheco", assinado em 15/4/1946 pelo Engenheiro Chefe da Repartição de Pontes", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO./01./1802]*, 1946.
- , "Viaduto sobre o vale de Alcântara", *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, 48 (1940): 543-550.
- Carrusca, José de Sousa. "A firma que se responsabiliza pelo bom funcionamento dum gasogénio é obrigada a restituir a importância recebida, um vez que esse gasogénio foi reprovado pela Direcção de Viação do Sul: Tribunal da Relação", 23. Lisboa: Tip. Garcia & Carvalho, 1947.
- "Carta de Confirmação e Ratificação acerca da Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis, assinada em Paris entre Portugal e outras nações aos 24 de Abril de 1926",

- Diário do Governo* nº 27, 1ª Série, de 3/2/1930, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 209-234.
- "Carta de Confirmação e Ratificação acerca da Convenção Internacional relativa a uma Convenção e Protocolo Anexo sobre o regime fiscal dos veículos automóveis estrangeiros", *Diário do Governo* nº 38 (Suplemento), 1ª Série, de 15/2/1932, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 305-324.
- "Carta de confirmação e ratificação da convenção internacional de 11 de Outubro de 1909 sobre circulação de automóveis", *Diário do Governo* nº 63, 1ª Série, de 16/3/1912, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1019-1022.
- "Carta de Confirmação e Ratificação de uma Convenção Internacional, assinada entre Portugal e outras nações, relativa à circulação por estradas", *Diário do Governo* nº 36, 1ª Série, de 14/2/1929, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 457-462.
- Castro, Alberto Sanches de, *Oh Chico... não sejas azelhudo! Ensinaamentos d'automobilismo na linguagem "d'Elles"*. Lisboa: Jornal *O Volante*, 1933.
- , "A respeito do automobilismo", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 10 (1927): 1.
- Castro, Manuel da Silveira e, "Proposta de 11/12/1946, assinada pelo Presidente da JAE, dirigida ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional [DSCO../01../1896/]*, 1946.
- Castro, Manuel da Silveira e, Paulo de Serpa Pinto Marques e António Carneiro Denere, "Ofício de 30/11/1939 da Comissão de Revisão da JAE, dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO../01../1824/]*, 1939.
- Castro, Manuel da Silveira e, Paulo de Serpa Pinto Marques e José Estevam Abranches Couceiro do Canto Moniz, "Ofício nº 252, 28/5/1938, assinado pela Comissão de Revisão da JAE dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da EN6, estrada marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO../01../1810/]*, 1938.
- Castro, Manuel da Silveira e, Jorge Arsénio de Oliveira Moreira e António Carneiro Denere, "Ofício de 11/5/1939 da Comissão de Revisão da JAE, dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO../01../1824/]*, 1939.
- Castro, Manuel da Silveira e, Jorge Arsénio de Oliveira Moreira e Álvaro José de Magalhães Figueiredo, "Ofício nº 926 de 9/5/1939 da Comissão de Revisão da JAE, dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO../01../1824/]*, 1939.
- "Circulação de automóveis. A poeira das estradas", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 7 (1911): 68, 69.
- Classe de Viação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, "Parecer da classe de viação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses sobre o problema da coordenação dos meios de transporte", *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, 64, no. 693 (1933): 97-102.
- "Club dos 100 à hora ingressou, como secção, na Sociedade Propaganda de Portugal", *Auto: revista mensal*, 11 (1935): 178.
- "O código da estrada e a mudança de marcha. «O Volante» ouve o Sr. Dr. Oliveira Monteiro membro do Conselho Superior de Viação", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 61 (1928): 26.
- "Combustível nacional. Gasogénios", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1938): 15.
- "Comissão de Turismo. A montagem do serviço de informações de estradas", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 (1929): 18.
- Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal de 1934. Lisboa: A Tipografica, 1935.
- . Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal de 1932. Lisboa: A Tipografica, 1933.

- "Comunicado do Instituto Português de Combustíveis", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1942): 7.
- Conde d'Aurora, "Automóvel Club de Portugal: defende os Automobilistas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 26 (1932): 7, 8.
- Conselho Superior de Obras Públicas, "Parecer nº 381", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da EN6, estrada marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1810/]*, 1934.
- , "Parecer nº 868", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO././01./1802/]*, 1938.
- , "Parecer nº 888", Arquivo Histórico de Obras Públicas, 1938.
- , "Parecer nº 1522", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Colecção de pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas [DSCO././21./11996/]*, 1944.
- , "Parecer nº 1526", Centro de Documentação da EP - Estradas de Portugal, S.A., 1944.
- "O Conselho Superior de Viação", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1930): 5.
- "Conselho Superior de Viação. Algumas disposições acerca da mudança de marcha que se inicia em 1 de Junho", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 60 (1928): 3.
- "Conselho Superior de Viação. Relatório de 1929-1930, apresentado pela Comissão Executiva a S. Exa. o Sr. Ministro do Comércio", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 19 (1930): 2-13.
- "Conservação das baterias dos automóveis imobilizados", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1942): 4.
- "Conservação dos pneumáticos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1942): 12.
- "Contrato nº 964, entre a JAE e a firma Sociedade Ítalo-Portuguesa de Construções, assinado a 25/1/1939", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822/]*, 1939.
- "Contrato nº 979 de 4/4/1939, para a execução da empreitada de construção do viaduto sobre o Vale de Alcântara na Auto-Estrada Lisboa-Cascais, de harmonia com o respectivo projecto, adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Limitada", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO././01./1802/]*, 1946.
- "Contrato nº 980 de 5/4/1939, para a execução da empreitada construção completa do lanço da auto-estrada Lisboa-Cascais, compreendido entre o Viaduto sobre o Vale de Alcântara e Linda-a-Velha e outros trabalhos indicados no mapa respectivo, adjudicada à firma Moniz da Maia, Limitada", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.
- "Contrato nº 991, entre a JAE e a firma Waldemar J. d'Orey, Limitada, assinado a 11/5/1939", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da EN6, estrada marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1810/]*, 1939.
- "Convenção Internacional sobre a unificação de sinalização das estradas, concluída em Genebra a 30 de Março de 1931", *Diário do Governo* nº 212 (Suplemento), Iª Série, de 9/9/1932, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Secretaria Portuguesa da Sociedade das Nações, 1849-1875.
- Costa, João da Penha e, "Alguns aspectos jurídicos das concessões de serviço público de transporte colectivo em automóveis pesados", *Revista da Ordem dos Advogados*, 1, no. 1, 2 (1948): 201-219.
- Costa, Leonildo de Mendonça e, "Apontamentos para a História da «Propaganda de Portugal»", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 1 (1909): 1-5.
- "Criação de uma Companhia Auxiliar de Transportes em Automóveis", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-2A cx. 467, pt. 10, 1933.
- Cunha, Licínio, "Desenvolvimento do Turismo em Portugal: Os Primórdios", *Fluxos & Riscos. Revista de Estudos Sociais*, 1, no. 1 (2010): 127-149.
- "Da cidade invicta", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 7 (1943): 16.
- "Da cidade invicta", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1943): 15.

- "Da cidade invicta. Automobilismo em 1943", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 12 (1943): 19, 20.
- "Da cidade invicta. 1ª Exposição do Gasogénio. Comentário e apreciação geral", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 1 (1943): 4, 5.
- "Declaração [proibição de utilização de senhas a partir da 1ª quinzena de Fevereiro]", *Diário do Governo* nº 24, 1ª Série, de 29/1/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 126.
- "Declaração [proibição de utilização de senhas a partir da 2ª quinzena de Fevereiro]", *Diário do Governo* nº 37, Suplemento, 1ª Série, de 14/2/1942, Ministério da Economia, 173.
- "Declaração [suspensão do racionamento de gasolina]", *Diário do Governo* nº 77, 1ª Série, de 10/4/1946, Ministério da Economia, 229.
- "Declaração [veículos considerados utilitários]", *Diário do Governo* nº 53, 1ª Série, de 6/3/1942, Ministério da Economia, 212.
- "Declarações [regras do racionamento de gasolina e penalidades]", *Diário do Governo* nº 304, 1ª Série, de 31/12/1941, Ministério da Economia, 1484, 1485.
- "Décret relatif à la circulation des automobiles (Journ. Off. du 13 septembre 1901)", In *Collection Complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Règlements et Avis du Conseil d'État, Année 1901*, 397, 398. Paris: Librairie de la Société du Recueil Général des Lois et des Arrêts, 1901.
- "Decreto-lei nº 285", *Diário da República* nº 261, I-Aª Série, de 11/11/1994, Transportes e Comunicações Ministério das Obras Públicas, 6810-6812.
- "Decreto-lei nº 380", *Diário da República* nº 222, 1ª Série, de 26/9/1985, Ministério do Equipamento Social, 3206-3214.
- "Decreto-lei nº 384", *Diário da República* nº 225, 1ª Série, de 30/9/1985, Ministério do Equipamento Social, 3239-3240.
- "Decreto-lei nº 408", *Diário da República* nº 222, 1ª Série, de 25/9/1979, Ministério das Finanças e do Plano, 2507-2513.
- "Decreto-lei nº 488", *Diário do Governo* nº 263, 1ª Série, de 9/11/1971, Ministérios das Obras Públicas e das Comunicações, 1716-1730.
- "Decreto-lei nº 22554", *Diário do Governo* nº 112, 1ª Série, de 22/5/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 872.
- "Decreto-lei nº 22788", *Diário do Governo* nº 144, Suplemento, 1ª Série, de 29/6/1933, Ministério do Comércio, Indústria e Agricultura, 1215-1217.
- "Decreto-lei nº 22949", *Diário do Governo* nº 173, 1ª Série, de 3/8/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1514.
- "Decreto-lei nº 23049", *Diário do Governo* nº 217, 1ª Série, de 23/9/1933, Presidência do Conselho, 1658, 1659.
- "Decreto-lei nº 23051", *Diário do Governo* nº 217, 1ª Série, de 23/9/1933, Presidência do Conselho, 1662-1664.
- "Decreto-lei nº 23239", *Diário do Governo* nº 265, 1ª Série, de 20/11/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2016-2028.
- "Decreto-lei nº 23499", *Diário do Governo* nº 20, 1ª Série, de 24/1/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 127-136.
- "Decreto-lei nº 23901", *Diário do Governo* nº 121, 1ª Série, de 25/5/1934, Ministério das Finanças, 671.
- "Decreto-lei nº 23948", *Diário do Governo* nº 127, 1ª Série, de 1/6/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 753-756.
- "Decreto-lei nº 23981", *Diário do Governo* nº 133, 1ª Série, de 8/6/1934, Ministério das Finanças, 787, 788.
- "Decreto-lei nº 24153", *Diário do Governo* nº 158, 1ª Série, de 7/7/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1265
- "Decreto-lei nº 24326", *Diário do Governo* nº 186, 1ª Série, de 9/8/1934, Ministério das Finanças, 1500-1502.
- "Decreto-lei nº 24453", *Diário do Governo* nº 206, 1ª Série, de 1/9/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1664.
- "Decreto-lei nº 24625", *Diário do Governo* nº 257, 1ª Série, de 1/11/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1947, 1948.
- "Decreto-lei nº 24715", *Diário do Governo* nº 283, 1ª Série, de 3/12/1934, Presidência do Conselho, 2071-2074.
- "Decreto-lei nº 24802", *Diário do Governo* nº 299, 1ª Série, de 21/12/1934, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2137-2141.

- "Decreto-lei nº 24933", *Diário do Governo* nº 8, 1ª Série, de 10/1/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 108, 109.
- "Decreto-lei nº 26080", *Diário do Governo* nº 271, 1ª Série, de 22/11/1935, Ministério das Finanças, 1717-1730.
- "Decreto-lei nº 26117", *Diário do Governo* nº 272, Suplemento, 1ª Série, de 23/11/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1792-1797.
- "Decreto-lei nº 26526", *Diário do Governo* nº 89, 1ª Série, de 17/4/1936, Presidência do Conselho, 429, 430.
- "Decreto-lei nº 26864", *Diário do Governo* nº 183, 1ª Série, de 9/8/1936, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 915-919.
- "Decreto-lei nº 26929", *Diário do Governo* nº 199, 1ª Série, de 25/8/1936, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1026.
- "Decreto-lei nº 27288", *Diário do Governo* nº 276, Suplemento, 1ª Série, de 24/11/1936, Presidência do Conselho, 1521-1525.
- "Decreto-lei nº 27372", *Diário do Governo* nº 300, 1ª Série, de 23/12/1936, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1682.
- "Decreto-lei nº 27392", *Diário do Governo* nº 302, 1ª Série, de 26/12/1936, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1694-1696.
- "Decreto-lei nº 27490", *Diário do Governo* nº 13, 1ª Série, de 16/01/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 37, 38.
- "Decreto-lei nº 27588", *Diário do Governo* nº 64, 1ª Série, de 18/3/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 257.
- "Decreto-lei nº 28797", *Diário do Governo* nº 150, 1ª Série, de 1/7/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1044, 1045.
- "Decreto-lei nº 28861", *Diário do Governo* nº 165, 1ª Série, de 19/7/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.
- "Decreto-lei nº 28863", *Diário do Governo* nº 166, 1ª Série, de 20/7/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1110.
- "Decreto-lei nº 28994", *Diário do Governo* nº 214, 1ª Série, de 14/9/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1309.
- "Decreto-lei nº 29018", *Diário do Governo* nº 224, 1ª Série, de 26/9/1938, Ministério do Comércio e Indústria, 1342.
- "Decreto-lei nº 29034", *Diário do Governo* nº 229, 1ª Série, de 1/10/1938, Ministério do Comércio e Indústria, 1365-1374.
- "Decreto-lei nº 29043", *Diário do Governo* nº 233, 1ª Série, de 7/10/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1382.
- "Decreto-lei nº 29087", *Diário do Governo* nº 250, 1ª Série, de 28/10/1938, Presidência do Conselho, 1439-1441.
- "Decreto-lei nº 29091", *Diário do Governo* nº 251, 1ª Série, de 29/10/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1447.
- "Decreto-lei nº 29224", *Diário do Governo* nº 283, 1ª Série, de 7/12/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.
- "Decreto-lei nº 29227", *Diário do Governo* nº 283, 1ª Série, de 7/12/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1601.
- "Decreto-lei nº 29563", *Diário do Governo* nº 99, 1ª Série, de 29/4/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 319.
- "Decreto-lei nº 29650", *Diário do Governo* nº 128, 1ª Série, de 2/6/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 560, 561.
- "Decreto-lei nº 29663", *Diário do Governo* nº 131, 1ª Série, de 6/6/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 573.
- "Decreto-lei nº 29763", *Diário do Governo* nº 167, 1ª Série, de 19/7/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 748.
- "Decreto-lei nº 29907", *Diário do Governo* nº 210, 1ª Série, de 7/9/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 966.
- "Decreto-lei nº 30009", *Diário do Governo* nº 254, 1ª Série, de 31/10/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1156, 1157.
- "Decreto-lei nº 31180", *Diário do Governo* nº 63, 1ª Série, de 18/3/1941, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 273, 274.
- "Decreto-lei nº 31244", *Diário do Governo* nº 101, 1ª Série, de 2/5/1941, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 395.

- "Decreto-lei nº 31480", *Diário do Governo* nº 196, 1ª Série, de 23/8/1941, Ministérios das Obras Públicas e Comunicações e da Economia, 775, 776.
- "Decreto-lei nº 31675", *Diário do Governo* nº 273, 2.º Suplemento, 1ª Série, de 22/11/1941, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1157, 1158.
- "Decreto-lei nº 31877", *Diário do Governo* nº 27, 1ª Série, de 3/2/1942, Ministérios das Obras Públicas e Comunicações e da Economia, 132-134.
- "Decreto-lei nº 32108", *Diário do Governo* nº 147, 1ª Série, de 26/6/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 507, 508.
- "Decreto-lei nº 32401", *Diário do Governo* nº 269, 1ª Série, de 20/11/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1399-1401.
- "Decreto-lei nº 32402", *Diário do Governo* nº 269, 1ª Série, de 20/11/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1401-1402.
- "Decreto-lei nº 32415", *Diário do Governo* nº 271, Suplemento, 1ª Série, de 23/11/1942, Presidência do Conselho, 1432.
- "Decreto-lei nº 32436", *Diário do Governo* nº 272, 1ª Série, de 24/11/1942, Ministério da Economia, 1432.
- "Decreto-lei nº 32440", *Diário do Governo* nº 272, 1ª Série, de 24/11/1942, Ministério da Economia, 1434.
- "Decreto-lei nº 33132", *Diário do Governo* nº 222, 1ª Série, de 13/10/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 674.
- "Decreto-lei nº 33310", *Diário do Governo* nº 272, 1ª Série, de 14/12/1943, Ministério do Interior, 935.
- "Decreto-lei nº 33545", *Diário do Governo* nº 37, 1ª Série, de 23/2/1944, Presidência do Conselho, 149, 150.
- "Decreto-lei nº 33913", *Diário do Governo* nº 196, 1ª Série, de 4/9/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 838, 839.
- "Decreto-lei nº 33916", *Diário do Governo* nº 196, Suplemento, 1ª Série, de 4/9/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 851-872.
- "Decreto-lei nº 33921", *Diário do Governo* nº 197, 1ª Série, de 5/9/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 883-888.
- "Decreto-lei nº 34337", *Diário do Governo* nº 286, 1ª Série, de 27/12/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1327, 1328.
- "Decreto-lei nº 34593", *Diário do Governo* nº 102, Suplemento, 1ª Série, de 11/5/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 373-394.
- "Decreto-lei nº 35196", *Diário do Governo* nº 262, Suplemento, 1ª Série, de 24/11/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 983-985.
- "Decreto-lei nº 35434", *Diário do Governo* nº 291, 1ª Série, de 31/12/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1354-1358.
- "Decreto-lei nº 35747", *Diário do Governo* nº 155, 1ª Série, de 13/7/1946, Ministérios das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, 639, 640.
- "Decreto-lei nº 36061", *Diário do Governo* nº 295, 1ª Série, de 27/12/1946, Presidência do Conselho, 1315, 1316.
- "Decreto-lei nº 36277", *Diário do Governo* nº 109, 1ª Série, de 14/5/1947, 418.
- "Decreto-lei nº 36353", *Diário do Governo* nº 137, 1ª Série, de 17/6/1947, Ministério das Obras Públicas, 537.
- "Decreto-lei nº 36506", *Diário do Governo* nº 212, 1ª Série, de 12/9/1947, Ministério das Obras Públicas, 871, 872.
- "Decreto-lei nº 36816", *Diário do Governo* nº 76, 1ª Série, de 2/4/1948, Ministério das Obras Públicas, 223-258.
- "Decreto-lei nº 36840", *Diário do Governo* nº 90, 1ª Série, de 19/4/1948, Ministério das Comunicações, 313, 314.
- "Decreto-lei nº 36934", *Diário do Governo* nº 145, 1ª Série, de 24/6/1948, Ministério da Economia, 552-558.
- "Decreto-lei nº 37012", *Diário do Governo* nº 188, 1ª Série, de 13/8/1948, Ministério das Obras Públicas, 809, 810.
- "Decreto-lei nº 37191", *Diário da República* nº 274, 1ª Série, de 24/11/1948, Ministério das Comunicações, 1306-1308.
- "Decreto-lei nº 37251", *Diário do Governo* nº 300, 1ª Série, de 28/12/1948, Ministério das Obras Públicas, 1715, 1716.
- "Decreto-lei nº 37272", *Diário do Governo* nº 303, 1ª Série, de 31/12/1948, Ministério das Comunicações, 1802-1823.

- "Decreto-lei nº 37525", *Diário do Governo* nº 182, 1ª Série, de 17/8/1949, Ministério das Obras Públicas, 585, 586.
- "Decreto-lei nº 37859", *Diário do Governo* nº 119, 1ª Série, de 23/6/1950, Ministério do Comércio e Comunicações, 371, 372.
- "Decreto-lei nº 38070", *Diário do Governo* nº 241, 1ª Série, de 24/11/1950, Ministério das Comunicações, 1115-1117.
- "Decreto-lei nº 38246", *Diário da República* nº 90, 1ª Série, de 9/5/1951, Ministério das Comunicações, 315-326.
- "Decreto-lei nº 38247", *Diário do Governo* nº 90, 1ª Série, de 9/5/1951, Ministério das Comunicações, 326-333.
- "Decreto-lei nº 39451", *Diário do Governo* nº 261, 1ª Série, de 24/11/1953, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1462-1478.
- "Decreto-lei nº 39672", *Diário do Governo* nº 110, Suplemento, 1ª Série, de 20/5/1954, Ministérios do Ultramar e das Comunicações, 569-601.
- "Decreto-lei nº 39904", *Diário do Governo* nº 254, 1ª Série, de 13/11/1954, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1288-1324.
- "Decreto-lei nº 39987", *Diário do Governo* nº 285-Supl., 1ª Série, de 22/12/1954, Ministérios do Interior e das Comunicações, 1547-1617.
- "Decreto-lei nº 40790", *Diário do Governo* nº 211, 1ª Série, de 1/10/1956, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1559-1590.
- "Decreto-lei nº 42271", *Diário do Governo* nº 115 (Suplemento), 1ª Série, de 20/5/1959, Ministério das Obras Públicas, 533-588.
- "Decreto-lei nº 43457", *Diário do Governo* nº 302, 1ª Série, de 30/12/1960, Ministério das Comunicações, 2923, 2924.
- "Decreto-lei nº 43962", *Diário da República* nº 239, 1ª Série, de 14/10/1961, da Economia e das Comunicações Ministérios das Finanças, 1299-1306.
- "Decreto-lei nº 44104", *Diário do Governo* nº 293, 1ª Série, de 20/12/1961, Ministérios das Finanças e da Economia, 1657-1659.
- "Decreto-lei nº 45096", *Diário do Governo* nº 152, 1ª Série, de 29/6/1963, Ministério das Comunicações, 826.
- "Decreto-lei nº 45331", *Diário do Governo* nº 253, 1ª Série, de 28/10/1963, Ministério das Comunicações, 1675-1682.
- "Decreto-lei nº 45993", *Diário da República* nº 252, 1ª Série, de 27/10/1964, Ministério das Comunicações, 1535-1538.
- "Decreto-lei nº 48890", *Diário do Governo* nº 53, 1ª Série, de 4/3/1969, das Obras Públicas e das Comunicações Ministérios do Interior, 254, 255.
- "Decreto com força de lei de 16 de maio, criando no Ministério do Fomento uma Repartição de Turismo", *Diário do Governo* nº 115, 1ª Série, de 18/5/1911, Ministério do Fomento, 2015.
- "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis", *Diário do Governo* nº 140, de 17/6/1911, Ministério do Fomento, 2589-2591.
- "Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)", *Diário do Governo* nº 144, de 23/6/1911, Ministério do Fomento, 2646-2648.
- "Decreto considerando de utilidade pública o Automóvel Clube de Portugal", *Diário do Governo* nº 71, IIª Série, de 27/3/1931, Ministério da Instrução Pública, 1022.
- "Decreto de 1 de Dezembro de 1892, aprovando a organização dos serviços de estradas, edificios publicos e obras especiaes, e dos quadros do pessoal respectivo, Diário do Governo nº 276, de 5/12/1892, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1892*, 986-993. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.
- "Decreto de 3 de Outubro, aprovando o regulamento sobre circulação de automóveis nas estradas, Diário do Governo nº 231, de 14/10/1901, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1901*, 700-703. Lisboa: Imprensa Nacional, 1902.
- "Decreto de 4 de Julho de 1906, aprovando os estatutos da Associação Propaganda de Portugal, Diário do Governo nº 158, de 18/7/1906, Ministério do Reino", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1906*, 460-463. Lisboa: Imprensa Nacional, 1907.
- "Decreto de 12 de Março, aprovando o regulamento para o serviço da tracção electrica, Diário do Governo nº 60, de 17/3/1903, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1903*, 128-133. Lisboa: Imprensa Nacional, 1904.

- "Decreto de 19 de Dezembro, modificando as condições técnicas da construção das estradas, Diário do Governo nº 292, de 26/12/1907, Presidência do Conselho de Ministros", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1907*, 1072, 1073. Lisboa: Imprensa Nacional, 1908.
- "Decreto de 19 de Setembro, aprovando o regulamento da conservação, arborização, polícia e cadastro das estradas, Diário do Governo nº 219, de 28/9/1900, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1900*, 561-581. Lisboa: Imprensa Nacional, 1901.
- "Decreto de 21 de Abril de 1906, aprovando o regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre as estradas, Diário do Governo nº 90, de 24/4/1906, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1906*, 241-245. Lisboa: Imprensa Nacional, 1907.
- "Decreto de 21 de Fevereiro de 1889", *Diário do Governo* nº 54, de 8/3/1889, Ministério das Obras Públicas.
- "Decreto de 27 de Abril, determinando varias providencias no sentido de facilitar a circulação dos automoveis conduzindo passageiros, tanto na sua entrada ou saída pela fronteira terrestres como pela marítima", *Diário do Governo* nº 99, de 29/4/1911, Ministério das Finanças, 1751-1752.
- "Decreto de 29 de dezembro, mandando que as estrada reaes ou de 1ª ordem passem a ter a denominação de estradas nacionaes ou de 1ª ordem", *Diário do Governo* nº 74, de 31/12/1910, Ministério do Fomento, 1019.
- "Decreto de 29 de Março, modificando o regulamento sobre circulação de automóveis, Diário do Governo nº 73, de 3/4/1909, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1909*, 114, 115. Lisboa: Imprensa Nacional, 1910.
- "Decreto de 30 de Setembro de 1892, auctorizando o governo a proceder a nova revisão e classificação das estradas reas e districtaes, Diário do Governo nº 225, de 5/10/1892, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portugueza, Anno de 1892*, 759-762. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.
- "Decreto de 31 de Dezembro de 1864, regulando a construção, conservação e policia das estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordens, e das ruas que fazem parte d'ellas no interior das cidades, villas e mais povoações do reino, Diário de Lisboa nº 10 de 13/1/1865, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portugueza, Anno de 1864*, 1041-1049. Lisboa: Imprensa Nacional, 1865.
- "Decreto nº 9, nomeando o engenheiro João da Costa Couraça delegado do Governo no 3º Congresso Internacional da Estrada em Londres", *Diário do Governo* nº 151, de 1/7/1913, Ministério do Fomento, 2430.
- "Decreto nº 296, permitindo o prolongamento ou a construção de ramais das linhas férreas assentes sobre estradas ordinárias e concedidas nos termos do regulamento de 21 de Abril de 1906", *Diário do Governo* nº 14, de 27/1/1914, Ministério do Fomento, 72.
- "Decreto nº 467", *Diário do Governo* nº 272, 1ª Série, de 22/11/1972, Ministério das Obras Públicas.
- "Decreto nº 3511", *Diário do Governo* nº 191 de 5/11/1917, Presidência do Ministério, 1065, 1066.
- "Decreto nº 4281", *Diário do Governo* nº 108, de 18/5/1918, Ministério do Comércio, 788.
- "Decreto nº 4536", *Diário do Governo* nº 147, 1ª Série, de 3/7/1918, Secretaria de Estado da Justiça e dos Cultos, 1061, 1062.
- "Decreto nº 5646", *Diário do Governo* nº 98, 9º Suplemento, 1ª Série, de 10/5/1919, Ministério da Justiça e dos Cultos, 1065, 1066.
- "Decreto nº 6440", *Diário do Governo* nº 46, 1ª Série, de 3/3/1920, Ministério do Interior, 326.
- "Decreto nº 7036", *Diário do Governo* nº 209, 1ª Série, de 17/10/1920, Ministério do Comércio e Comunicações, 1363-1385.
- "Decreto nº 7037", *Diário do Governo* nº 209, 1ª Série, de 17/10/1920, Ministério do Comércio e Comunicações, 1385-1391.
- "Decreto nº 7037 (rectificação ao artigo 15º)", *Diário do Governo* nº 214, 1ª Série, de 22/10/1920, Ministério do Comércio e Comunicações, 1441-1442.
- "Decreto nº 8151", *Diário do Governo* nº 99, de 20/5/1922, Ministério do Comércio e Comunicações, 481.
- "Decreto nº 9131 (republicação)", *Diário do Governo* nº 208, 1ª Série, de 28/9/1923, Ministério do Comércio e Comunicações, 1123-1129.
- "Decreto nº 10176", *Diário do Governo* nº 228, 1ª Série, de 10/10/1924, Ministério do Comércio e Comunicações, 1427-1435.

- "Decreto nº 10244", *Diário do Governo* nº 247, 1ª Série, de 3/11/1924, Ministério do Comércio e Comunicações, 1601-1615.
- "Decreto nº 10703", *Diário do Governo* nº 85, 1ª Série, de 20/4/1925, Ministério do Comércio e Comunicações, 415, 416.
- "Decreto nº 10862", *Diário do Governo* nº 137, 1ª Série, de 23/6/1925, Ministério do Comércio e Comunicações, 698.
- "Decreto nº 11988", *Diário do Governo* nº 164, 1ª Série, de 29/7/1926, Ministério do Comércio e Comunicações, 881, 882.
- "Decreto nº 12100", *Diário do Governo* nº 175, 1ª Série, de 11/8/1926, Ministério do Comércio e Comunicações, 986-993.
- "Decreto nº 12534", *Diário do Governo* nº 238, 1ª Série, de 25/10/1926, Ministério do Interior, 1671.
- "Decreto nº 13700 (rectificação)", *Diário do Governo* nº 136, 1ª Série, de 30/6/1927, Presidência do Ministério, 1217, 1218.
- "Decreto nº 13969", *Diário do Governo* nº 153, 1ª Série, de 20/7/1927, Ministério do Comércio e Comunicações.
- "Decreto nº 14279", *Diário do Governo* nº 204, 1ª Série, de 15/9/1927, Ministério do Interior, 1853-1854.
- "Decreto nº 14890", *Diário do Governo* nº 11, 1ª Série, de 14/1/1928, Ministério do Comércio e Comunicações, 108-109.
- "Decreto nº 14988", *Diário do Governo* nº 30, 1ª Série, de 6/2/1928, Ministério do Comércio e Comunicações, 259-277.
- "Decreto nº 15536", *Diário do Governo* nº 123, 1ª Série, de 31/5/1928, Ministério do Comércio e Comunicações, 1276-1295.
- "Decreto nº 15801", *Diário do Governo* nº 173, 1ª Série, de 31/7/1928, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1610.
- "Decreto nº 16075", *Diário do Governo* nº 247, 1ª Série, de 26/10/1928, Ministério do Comércio e Comunicações, 2198-2209.
- "Decreto nº 16731", *Diário do Governo* nº 83, 1ª Série, de 13/4/1929, Ministério das Finanças, 909-951.
- "Decreto nº 16734", *Diário do Governo* nº 84, 1ª Série, de 15/4/1929, Ministério do Comércio e Comunicações, 961, 962.
- "Decreto nº 16866", *Diário do Governo* nº 114, 1ª Série, de 22/5/1929, Ministério do Comércio e Comunicações, 1211, 1212.
- "Decreto nº 16999", *Diário do Governo* nº 139, 1ª Série, de 21/6/1929, Presidência do Ministério, 1509-1510.
- "Decreto nº 17024", *Diário do Governo* nº 141, 1ª Série, de 24/6/1929, Ministério do Comércio e Comunicações, 1522, 1523.
- "Decreto nº 17620", *Diário do Governo* nº 265, 1ª Série, de 18/11/1929, Ministério do Comércio e Comunicações, 2361.
- "Decreto nº 17813", *Diário do Governo* nº 300, 1ª Série, de 30/12/1929, Ministério das Finanças, 2622-2624.
- "Decreto nº 18190", *Diário do Governo* nº 83, 1ª Série, de 10/4/1930, Ministério do Comércio e Comunicações, 658-665.
- "Decreto nº 18319", *Diário do Governo* nº 110, 1ª Série, de 14/5/1930, Ministério das Finanças, 861, 862.
- "Decreto nº 18406", *Diário do Governo* nº 125, 1ª Série, de 31/5/1930, Ministério do Comércio e Comunicações, 971-987.
- "Decreto nº 18479", *Diário do Governo* nº 139, 1ª Série, de 18/6/1930 Ministério da Justiça e dos Cultos, 1121-1124.
- "Decreto nº 18558", *Diário do Governo* nº 153, 1ª Série, de 4/7/1930, Ministério das Finanças, 1246-1247.
- "Decreto nº 18558 (rectificado parcialmente)", *Diário do Governo* nº 156, 1ª Série, de 8/7/1930, Ministério das Finanças, 1307.
- "Decreto nº 18564 (rectificado)", *Diário do Governo* nº 157, 1ª Série, de 9/7/1930, Presidência do Ministério, 1333-1334.
- "Decreto nº 18624", *Diário do Governo* nº 163, 1ª Série, de 16/7/1930, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1399, 1400.
- "Decreto nº 18805", *Diário do Governo* nº 204, 1ª Série, de 3/9/1930, Ministério do Comércio e Comunicações, 1775.

- "Decreto nº 19180", *Diário do Governo* nº 303, 1ª Série, de 30/12/1930, Ministério das Finanças, 2533, 2534.
- "Decreto nº 19252", *Diário do Governo* nº 15, 1ª Série, de 19/1/1931, Ministério da Agricultura, 164.
- "Decreto nº 19283", *Diário do Governo* nº 24, 1ª Série, de 29/1/1931, Ministério do Comércio e Comunicações, 222.
- "Decreto nº 19422", *Diário do Governo* nº 54, 1ª Série, de 6/3/1931, Ministério do Comércio e Comunicações.
- "Decreto nº 19502", *Diário do Governo* nº 69, 1ª Série, de 24/3/1931, Ministério do Comércio e Comunicações.
- "Decreto nº 19545", *Diário do Governo* nº 75, 1ª Série, de 31/3/1931, Ministério do Comércio e Comunicações, 544-559.
- "Decreto nº 19662", *Diário do Governo* nº 99, 1ª Série, de 29/4/1931, Ministério das Finanças, 721.
- "Decreto nº 19665", *Diário do Governo* nº 100, 1ª Série, de 30/4/1931, Ministério do Comércio e Comunicações, 725.
- "Decreto nº 19666", *Diário do Governo* nº 100, 1ª Série, de 30/4/1931, Ministério do Comércio e Comunicações, 725-728.
- "Decreto nº 19832", *Diário do Governo* nº 129, 1ª Série, de 4/6/1931, Ministério da Justiça e dos Cultos, 1050-1054.
- "Decreto nº 19881", *Diário do Governo* nº 135, 1ª Série, de 12/6/1931, Ministério do Comércio e Comunicações, 1141, 1142.
- "Decreto nº 19930", *Diário do Governo* nº 143, 1ª Série, de 23/6/1931, Ministério da Justiça e dos Cultos, 1233.
- "Decreto nº 20015", *Diário do Governo* nº 153, 1ª Série, de 4/7/1931, Ministério do Comércio e Comunicações, 1398.
- "Decreto nº 21087", *Diário do Governo* nº 88, 1ª Série, de 14/4/1932, Ministério da Justiça e dos Cultos, 607-610.
- "Decreto nº 21454", *Diário do Governo* nº 157, 1ª Série, de 7/7/1932, Presidência do Ministério, 1403, 1404.
- "Decreto nº 21696", *Diário do Governo* nº 230, 1ª Série, de 30/9/1932, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1971, 1972.
- "Decreto nº 21699", *Diário do Governo* nº 230, 1ª Série, de 30/9/1932, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1975-1986.
- "Decreto nº 22444", *Diário do Governo* nº 82, 1ª Série, de 10/4/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 625, 626.
- "Decreto nº 22604", *Diário do Governo* nº 120, 1ª Série, de 31/5/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 926-928.
- "Decreto nº 22718", *Diário do Governo* nº 138, 1ª Série, de 22/6/1933, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1048-1056.
- "Decreto nº 25004", *Diário do Governo* nº 28, 1ª Série, de 5/2/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 238-241.
- "Decreto nº 25026", *Diário do Governo* nº 32, 1ª Série, de 9/2/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 258.
- "Decreto nº 25133", *Diário do Governo* nº 60, 1ª Série, de 15/3/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 382.
- "Decreto nº 25239", *Diário do Governo* nº 83, 1ª Série, de 11/4/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 491.
- "Decreto nº 25948", *Diário do Governo* nº 240, 1ª Série, de 16/10/1935, Ministério do Comércio e Comunicações, 1493-1522.
- "Decreto nº 26762", *Diário do Governo* nº 159, 1ª Série, de 9/7/1936, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 775-778.
- "Decreto nº 27601", *Diário do Governo* nº 72, 1ª Série, de 29/3/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.
- "Decreto nº 27679", *Diário do Governo* nº 102, 1ª Série, de 4/5/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 409-411.
- "Decreto nº 27838", *Diário do Governo* nº 158, 1ª Série, de 9/7/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 656-663.
- "Decreto nº 28643", *Diário do Governo* nº 107, 1ª Série, de 11/5/1938, Ministério do Interior, 763.
- "Decreto nº 29836", *Diário do Governo* nº 192, 1ª Série, de 17/8/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 891, 892.

- "Decreto nº 30289", *Diário do Governo* nº 28, 1ª Série, de 3/2/1940, Presidência do Conselho, 115, 116.
- "Decreto nº 30741", *Diário do Governo* nº 209, 1ª Série, de 7/9/1940, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1031-1034.
- "Decreto nº 33621", *Diário do Governo* nº 87, 1ª Série, de 25/4/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 396.
- "Decreto nº 38051", *Diário do Governo* nº 231, 1ª Série, de 13/11/1950, Ministério das Obras Públicas, 1040-1068.
- "Decreto nº 45060", *Diário do Governo* nº 132, 1ª Série, de 4/6/1963, Ministério das Comunicações, 677-682.
- "Decreto nº 46066", *Diário do Governo* nº 286, 1ª Série, de 7/12/1964, Ministério das Comunicações, 1700-1724.
- "Despacho [adaptação de metade dos transportes pesados com gasogénios]", *Diário do Governo* nº 165, 1ª Série, de 17/7/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 624.
- "Despacho [adaptação de transportes pesados com gasogénios]", *Diário do Governo* nº 275, 1ª Série, de 27/11/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1452.
- "Despacho [autoriza averbamentos de veículos de aluguer e estabelece contingentes]", *Diário do Governo* nº 248, 1ª Série, de 10/11/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1093, 1094.
- "Despacho [autoriza averbamentos de veículos de aluguer e fixa contingentes e prazos]", *Diário do Governo* nº 174, 1ª Série, de 9/8/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 719, 720.
- "Despacho [autoriza averbamentos de veículos de aluguer e fixa contingentes]", *Diário do Governo* nº 288, 1ª Série, de 14/12/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1531.
- "Despacho [autoriza averbamentos de veículos de aluguer e fixa contingentes]", *Diário do Governo* nº 143, 1ª Série, de 28/6/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 556.
- "Despacho [autoriza utilização de todas as senhas a partir de Fevereiro]", *Diário do Governo* nº 33, 1ª Série, de 14/2/1946, Ministério da Economia, 110.
- "Despacho [definição de competências na fiscalização do trânsito]", *Diário do Governo* nº 161, 1ª Série, de 2/8/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 488.
- "Despacho [mapa das estradas de turismo]", *Diário do Governo* nº 46, IIª Série, de 25/2/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.
- "Despacho [modifica o plano de distribuição de gasolina]", *Diário do Governo* nº 244, 1ª Série, de 6/11/1944, Ministério da Economia, 1072.
- "Despacho [proibição de utilização de senhas a partir da 2ª quinzena de Abril]", *Diário do Governo* nº 86, 1ª Série, de 15/4/1942, Ministério da Economia, 325.
- "Despacho [proibição de utilização de senhas a partir da 2ª quinzena de Junho]", *Diário do Governo* nº 137, 1ª Série, de 15/6/1942, Ministério da Economia, 486.
- "Despacho [proibição de utilização de senhas a partir de 3 de Agosto]", *Diário do Governo* nº 180, 1ª Série, de 4/8/1942, Ministério da Economia, 1006.
- "Despacho [regime de cortes nos livretes de consumo de gasolina a partir de 1 de Julho]", *Diário do Governo* nº 137, 1ª Série, de 1/7/1943, Ministério da Economia, 430.
- "Despacho ministerial", *Diário do Governo* nº 109, 1ª Série, de 12/5/1948, Ministério das Comunicações, 408, 409.
- "Despacho ministerial", *Diário do Governo* nº 220, 1ª Série, de 21/9/1938, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1327-1329.
- "Despacho ministerial", *Diário do Governo* nº 96, 1ª Série, de 4/5/1946, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 321.
- "Despacho ministerial [normas regulamentares do trânsito na auto-estrada de Lisboa a Cascais]", *Diário do Governo* nº 183, 1ª Série, de 19/8/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 740.
- "Despacho ministerial [suspensão parcial de fornecimento de gasolina]", *Diário do Governo* nº 196, 1ª Série, de 23/8/1941, Ministério da Economia, 776.
- Direcção Geral da Estatística e dos Próprios Nacionais, *Anuário Estatístico de Portugal. 1892*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1899.
- , *Anuário Estatístico de Portugal. 1903*. Vol. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1907.
- Direcção Geral de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1917*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1922.
- , *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1921*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1925.
- , *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1923*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1926.

- , *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1925*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1926.
- , *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1928*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1929.
- , *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1929*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1930.
- , *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1931*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1932.
- , *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1932*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1933.
- , *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1933*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1935.
- , *Anuário Estatístico de Portugal. Ano de 1934*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1935.
- "Direcção Geral dos Transportes Terrestres. Engenheiro José Miranda Coutinho", *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1528 (1951): 241.
- "A disciplina é a base da segurança do trânsito", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1943): 8, 9.
- "Documentação normativa e informativa sobre a realização de congressos e reuniões", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Congressos e reuniões [DSCO./18./10590/ e DSCO./18./10591/]*, 1952-1966.
- "Documentação normativa sobre os procedimentos e regras a observar na elaboração de projectos de construção de estradas", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Contratos de construção [DSCO./18./10517/]*, 1929-1965.
- "Documentação relativa à elaboração do projecto de construção, criação e relatórios da Comissão para Estudo dos Problemas da Estrada Marginal e dos Diferentes Serviços Representados", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Estrada Marginal [DSCO./21./11415/]*, 1935-48.
- "Documentação remetida pelas Direcções Regionais relativa à supressão de passagens de nível", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Caminhos de Ferro - Passagens de nível inferiores e superiores [DSCO./18./10461/ e DSCO./18./10462/]*, 1936-1972.
- "Dossier "Sócios honorários" do ACP", Centro de Documentação do ACP.
- "Dr. Mário Madeira", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 (1937): 22.
- "Dr. Mateus de Oliveira Monteiro", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 31 (1933): 9.
- Droz, Abram, *Pesquisas sobre gás pobre*. Laboratório de ensaios mecânicos. Lisboa: Instituto Português de Combustíveis, 1945.
- "Duas palavras", *Auto: revista mensal patrocinada e recomendada pela Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e pelas principais organizações de Táxis*, 1 (1934): 1, 13.
- "Ecos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1931): 12, 13.
- "Ecos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 58 (1935): 10.
- "Ecos e comentários", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1929): 4.
- "Effect é um gasogénio que enfileira entre os que constituem o expoente máximo em perfeição, simplicidade e eficiência que se fabrica na Suécia", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1943): 1.
- "Emissão de Carnets de passagens em douane para a exposição de Sevilha", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1929): 8.
- "Entrevista a João Ortigão Ramos, da Comissão Sportiva do ACP", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 30 (1927): 5.
- "Escola de condução e mecânica", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 47 (1934): 7.
- "Escritura realizada em 12/3/1945 entre António Luiz Gomes, Director Geral da Fazenda Pública e a Sociedade Nacional de Tipografia, representada pelo seu Administrador Delegado, João Pereira da Rosa", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1823/]*, 1945.
- "Estão em perigo as estradas portuguesas!", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1944): 3, 4.
- "Estrada". In *Infopédia [Em linha]*. Porto: Porto Editora, 2003-2013.
- "A estrada-pista", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 9 (1926): 5.
- "Estrada marginal Lisboa-Cascais. Obras complementares executadas pela brigada de albergados", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Administrações directas [DSCO./01./1877/]*, 1941.
- "A estrada moderna. Alcatrão e betumes", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1931): 26, 27.
- "As estradas de Espanha", *Diário de Lisboa*, 16/10/1929, 5.

- "As estradas de Portugal e o serviço BP". 8. Lisboa, 1957.
- "Estradas e turismo. A campanha de "O Volante" manter-se-há até se repararem as estradas do paiz.", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 33 (1927): 3, 7.
- "As estradas portuguesas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1944): 13.
- "Estudo da coordenação dos transportes automóveis e ferroviários", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-2A cx. 467, pt. 18, 1938.
- "Estudo da coordenação dos transportes automóveis ferroviários", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-2A cx. 467, pt. 15, 1937/8.
- "Estudo e regulamentação da camionagem", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-1B cx. 478, pt. 1, 1936/7.
- "Exposição da firma Waldemar d'Orey, Lda. de 24/1/1940 dirigida ao presidente da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1814/]*, 1940.
- "Exposição da firma Waldemar d'Orey, Lda. de 28/2/1940 dirigida ao presidente da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1814/]*, 1940.
- Exposição Documental da Junta Autónoma de Estradas*. Lisboa: Bertrand Irmãos, 1951.
- "Fabricação e venda de carvões para gasogénios", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 (1944): 13.
- "Façamos reviver a velha etiqueta do automobilismo", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 1 (1944): 3, 4.
- "Faleceu o Eng. Carlos Santos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 43, no. 3-4 (1973): 11.
- "A falta de gasolina e as suas consequências", *Diário de Lisboa*, 27/2/1942, 7.
- Faria, Eduardo. "O problema dos pavimentos: estradas e ruas". Lisboa: Amadeu e Costa, Lda., 1941.
- Faria, Martins, "Automobilismo feminino", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1931): 11.
- Fernandes, António, "A falta de estradas em Trás-os-Montes" (comunicação apresentada em II Congresso de Trás-os-Montes e Alto-Douro, Setembro de 1941).
- Fernandes, Inácio Peres, "Edificações da Junta Autónoma de Estradas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951): 28, 29.
- Ferreira, António Vicente. "Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo: conferencia realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934". Lisboa, 1934.
- . "Formação do engenheiro moderno: discurso pronunciado no Instituto Superior Técnico na sessão inaugural do ano lectivo de 1943-1944". Lisboa: Universidade Técnica, 1944.
- Ferreira, José Duarte, "A indústria de turismo" (comunicação apresentada em I Congresso da União Nacional, Lisboa, 26 a 28 de Maio de 1934).
- , "Projecto da organização do turismo em Portugal" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- "As festas regionais e o trânsito nas estradas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1941): 8, 9, 12.
- Figueiredo, Álvaro José de Magalhães e Raúl de Mesquita Lima, "Parecer nº 121 da Comissão de Revisão de 19/7/1934", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Pareceres da Comissão de Revisão e do Conselho Superior de Obras Públicas [DSCO./21./11997/]*, 1934.
- "Finalmente as estradas de Portugal vão ter quem olhe por elas, com a constância que merecem, pela sua grande influência no progresso geral do país", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 43 (1927): 9.
- "Foi nomeado director da Alfândega de Lisboa o sr. Manuel Gonçalves Monteiro", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1937): 18.
- Fonseca, Joaquim Roque da. "Portugal, Paiz de Turismo: Conferencia realizada no Automovel Club de Portugal em 7 de Abril de 1932", 55. Lisboa: Tip. Colonial, 1932.
- , *Servir, 1936-1940*. 1942.
- , "Do turismo nacional e sua organização" (comunicação apresentada em I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 27 a 29 de Abril de 1935).

- Furtado, Diogo, "As cartas de condução e as doenças nervosas e mentais" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- "Gado pastando nas bermas da estrada", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1943): 6.
- Garcia, José de Penha, "Algumas bases para a organização do turismo em Portugal" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- "Gasogénios aprovados pelo Instituto Português de Combustíveis", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1942): 15.
- "Gasogénios aprovados pelo Instituto Português de Combustíveis (continuação da lista publicada...)", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1943): 5.
- Gaspar, João José Figueiredo, *Apontamentos de um agente da Polícia de Viação e Trânsito*. Lisboa: Severo, Freitas, Mega, 1949.
- Gouveia, António Pedro, "Ofício nº 746 de 27/12/1939, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822/]*, 1941.
- "O Governo. O Ministro do Comércio disse ao «Diário de Lisboa»: «Da conferência desta noite deve sair a solução do problema das estradas»", *Diário de Lisboa*, 16/6/1926, 4.
- "Os grandes valores do automobilismo desportivo português. Comentários sobre a personalidade de Vasco Sameiro. Um palmarés extenso e brilhante", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1943): 14-16.
- Grémio da Comarca de Arganil, "Falta de estradas numa parte da região montanhosa da Beira (entre os concelhos de Góis, Arganil, Covilhã, Fundão, Castelo Branco, Oleiros e Pampilhosa)" (comunicação apresentada em V Congresso Beirão, 9 a 15 de Outubro de 1932).
- Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis. "Boletim: número especial dedicado à inauguração do Estádio Nacional", 34. Porto: Lit. Nacional, 1944.
- . "Contrato e acordo colectivos de trabalho". Lisboa: Tip. Sociedade Astória, 1939.
- Guia da exposição de obras públicas: 1932-1947*. Lisboa: Soc. Astória, 1948.
- Guimarães, João Antunes, "A política rural na situação do «28 de Maio»" (comunicação apresentada em I Congresso da União Nacional, Lisboa, 26 a 28 de Maio de 1934).
- Henriques, António Coelho Salles, José do Canto Moniz, Germano Venade, Fernando Silveira Ramos, Duarte Gaspar, Fernando Barbosa Perdigão, Manuel Pimentel Pereira dos Santos e Alberto Zúquete, "Relatório de Portugal (1ª Questão)" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951).
- "O I Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 54 (1935): 28-31, 49-56.
- I Congresso Nacional de Transportes. Programa oficial, teses e relatórios*. Porto, 1939.
- "I Legislatura, Sessão nº 12 da Assembleia Nacional, em 19 de Fevereiro", *Diário das Sessões* nº 15, de 20/2/1935, 273-308.
- "I Legislatura, Sessão nº 51 da Assembleia Nacional, em 17 de Dezembro", *Diário das Sessões* nº 55, de 18/12/1935, 99-112.
- "I Legislatura, Sessão nº 58 da Assembleia Nacional, em 10 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 62, de 11/1/1936, 209-222.
- "I Legislatura, Sessão nº 62 da Assembleia Nacional, em 16 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 66, de 17/1/1936, 269-286.
- "I Legislatura, Sessão nº 64 da Assembleia Nacional, em 29 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 68, de 30/1/1936, 293-314.
- "I Legislatura, Sessão nº 65 da Assembleia Nacional, em 30 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 69, de 1/2/1936, 315-336.
- "I Legislatura, Sessão nº 98 da Assembleia Nacional, em 8 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 100, de 9/1/1937, 145-152.
- "I Legislatura, Sessão nº 99 da Assembleia Nacional, em 12 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 101, de 13/1/1937, 153-168.
- "I Legislatura, Sessão nº 115 da Assembleia Nacional, em 11 de Fevereiro", *Diário das Sessões* nº 117, de 12/2/1937, 433-448.
- "I Legislatura, Sessão nº 120 da Assembleia Nacional, em 8 de Abril", *Diário das Sessões* nº 122, de 9/4/1937, 511-552.

- "II Legislatura, Sessão nº 11 da Assembleia Nacional, em 10 de Janeiro", *Diário das Sessões* nº 14, de 11/1/1939, 93-96.
- "II Legislatura, Sessão nº 121 da Assembleia Nacional, em 13 de Fevereiro", *Diário das Sessões* nº 126, de 14/2/1942, 211-216.
- "II Legislatura, Sessão nº 123 da Assembleia Nacional, em 20 de Fevereiro", *Diário das Sessões* nº 128, de 21/2/1942, 239-248.
- "O II Quilometro de Arranque. Como da realização desta prova resultou a demissão dum socio do ACP e se revelou o estranho criterio ali adoptado para com os comerciantes de automóveis", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 101 (1929): 5.
- "III Legislatura, Sessão nº 135 da Assembleia Nacional, em 9 de Fevereiro", *Diário das Sessões* nº 138, de 10/2/1945, 313-329.
- "III Legislatura, Sessão nº 164 da Assembleia Nacional, em 4 de Junho (sessão extraordinária)", *Diário das Sessões* nº 167, de 5/6/1945, 521-532.
- "III Legislatura, Sessão nº 165 da Assembleia Nacional, em 5 de Junho (sessão extraordinária)", *Diário das Sessões* nº 168, de 6/6/1945, 533-542.
- "III Legislatura, Sessão nº 167 da Assembleia Nacional, em 7 de Junho (sessão extraordinária)", *Diário das Sessões* nº 170, de 8/6/1945, 555-568.
- "III Legislatura, Sessão nº 173 da Assembleia Nacional, em 15 de Junho (sessão extraordinária)", *Diário das Sessões* nº 176, de 16/6/1945, 629-642.
- "Insistindo... a imobilização e deterioração dos não utilitários representa um prejuízo para a economia do País: começará o gasogénio a estar ao alcance dos automobilistas?", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 (1942): 3, 10.
- Instituto Nacional de Estatística, *Anuário Estatístico de Portugal*. 1996. Lisboa, 1997.
- , *Anuário Estatístico*. 1945. Lisboa: Sociedade Tipográfica, 1946.
- , *Anuário Estatístico*. 1952. Lisboa: Tipografia Portuguesa, 1953.
- , *Anuário Estatístico. Ano de 1939*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1941.
- , *Anuário Estatístico. Ano de 1941*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1943.
- , *Anuário Estatístico. Ano de 1944*. Lisboa: Sociedade Tipográfica, 1945.
- , *Anuário Estatístico. Ano de 1949*. Lisboa: Tipografia Portuguesa, 1950.
- "Instruções técnicas às secções e brigadas de estudos; instruções para o estabelecimento de concordâncias de trainéis; instruções sobre sinalização de trabalhos", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Assuntos vários - 1 [DSCO././21./11978/]*, 1931-1968.
- "Interesses pátrios", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 1 (1912): 1, 2.
- "IV Congresso de Turismo Franco- Hispano- Portuguez, de 12 a 19 de Maio de 1911, em Lisboa", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 5 (1911).
- "IV Legislatura, Sessão nº 148 da Assembleia Nacional, em 23 de Abril", *Diário das Sessões* nº 148, de 24/4/1948, 519-534.
- "IV Legislatura, Sessão nº 165 da Assembleia Nacional, em 15 de Dezembro", *Diário das Sessões* nº 165, de 16/12/1948, 77-92.
- "IV Legislatura, Sessão nº 190 da Assembleia Nacional, em 21 de Abril", *Diário das Sessões* nº 190, de 22/4/1949, 527-542.
- "IV Legislatura, Sessão nº 191 da Assembleia Nacional, em 22 de Abril", *Diário das Sessões* nº 191, de 23/4/1949, 543-566.
- "O IX Congresso Internacional da Estrada decorreu com brilhantismo invulgar", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 10 (1951): 12-15.
- "João Ortigão Ramos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 41, no. 5-6 (1971): 11, 12.
- "Joaquim Roque da Fonseca, director do Automóvel Club de Portugal", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 24, no. 5-6 (1954): 14.
- "José de Miranda, secretário do «II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil»", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1937): 19, 27.
- Junta Autónoma de Estradas. "Estatística de trânsito: 1937-38". Lisboa: Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1945.
- , *Estatística do trânsito nas estradas nacionais de Portugal*. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1960.
- , *Estatística do trânsito nas estradas nacionais de Portugal*. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1955.
- , *Estatística do trânsito, 1949-1950*. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1950.
- , *JAE 60 anos: 1927-1987*. Lisboa: Junta Autónoma de Estradas, 1987.

- , *Melhoramentos rurais*. Lisboa: Junta Autónoma de Estradas, 1932.
- . "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1931 a 31 de Dezembro de 1935". Lisboa, 1936.
- . "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941". Lisboa, 1941.
- . "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947". Lisboa, 1947.
- . "Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949". Lisboa, 1950.
- . "Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31". Lisboa, 1931.
- . "Relatório, 1950-1965". Lisboa, 1966.
- Lapa, João Faria, "O caminho de ferro, elemento de turismo" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- . "Curriculum vitae. Concurso para Professor Catedrático do 2º grupo de cadeiras do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras", 26. Lisboa: Gráf. Santelmo, 1954.
- , *Transportes terrestres: aspectos económicos de um problema nacional, concorrência e coordenação*. Lisboa: Gráfica Santelmo, 1946.
- , "Um problema económico: o preço do transporte de mercadorias, por caminho de ferro, em face da concorrência automóvel" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Transportes, Porto, 23 a 26 de Março de 1939).
- Lapa, João Faria e Rogério Torroais Valente, "Industrialização e transportes no continente português" (comunicação apresentada em II Congresso dos Economistas Portugueses, Lisboa, 26 de Maio a 1 de Junho de 1957).
- "Lei de 6 de Junho de 1864, dividindo as estradas municipaes fora dos concelhos de Lisboa e Porto em caminhos concelhios e caminhos vizinhaes, e dando vários preceitos a respeito de todos e da contribuição do trabalho pessoal até três dias, Diário de Lisboa nº 125, de 7/6/1864, Ministério dos Negócios do Reino", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1864*, 223-226. Lisboa: Imprensa Nacional, 1865.
- "Lei de 15 de Julho de 1862 classificando as estradas publicas do reino e ilhas, e providenciando ácerca de sua construcção, conservação e policia, Diário de Lisboa nº 164, de 24/7/1862, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1862*, 207-213. Lisboa: Imprensa Nacional, 1863.
- "Lei de 22 de Fevereiro de 1913, autorizando o Governo a proceder a uma nova classificação de estradas", *Diário do Governo* nº 46, de 26/2/1913, Ministério do Fomento.
- "Lei de 22 de Julho de 1850, creando um imposto especial, e dando varias providencias para a feitura, e melhoramento das estradas do Reino, Diário do Governo nº 177, de 30/7/1850, Ministérios dos Negócios do Reino e da Fazenda", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1850*, 440-446. Lisboa: Imprensa Nacional, 1851.
- "Lei nº 658", *Diário do Governo* nº 41, 1ª Série, de 17/3/1917, Ministério do Interior, 167.
- "Lei nº 1109", *Diário do Governo* nº 18, 1ª Série, de 26/1/1921, Ministério do Comércio e Comunicações, 45.
- "Lei nº 1238", *Diário do Governo* nº 240, 1ª Série, de 28/11/1921, Ministério do Comércio e Comunicações, 1405-1407.
- "Lei nº 1656", *Diário do Governo* nº 199, 1ª Série, de 3/9/1924, Ministério do Comércio e Comunicações, 1235, 1236.
- "Lei nº 1909", *Diário do Governo* nº 116, 1ª Série, de 22/5/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 718, 719.
- "Lei nº 1914", *Diário do Governo* nº 118, 1ª Série, de 24/5/1935, Presidência do Conselho, 731, 732.
- "Lei nº 1923", *Diário do Governo* nº 293, 1ª Série, de 17/12/1935, Ministério das Finanças, 1897, 1898.
- "Lei nº 1947", *Diário do Governo* nº 35, 1ª Série, de 12/2/1937, Ministério do Comércio e Indústria, 124-128.
- "Lei nº 1955", *Diário do Governo* nº 113, 1ª Série, de 17/5/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 485-488.
- "Lei nº 2008", *Diário do Governo* nº 200, 1ª Série, de 7/9/1945, Presidência da República, 729-731.
- "Lei nº 2037", *Diário do Governo* nº 184, 1ª Série, de 19/8/1949, Presidência da República, 589-623.
- "Lei nº 2108", *Diário do Governo* nº 90, 1ª Série, de 18/4/1961, Presidência da República, 441-444.
- Lemos, Álvaro Viana de, "Excursionismo popular: turismo médio" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- Lemos, Tovar de, "A assistência médica na estrada" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).

- "A ligação dos serviços de camionagem com os caminhos de ferro", *Auto: revista mensal patrocinada e recomendada pela Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e pelas principais organizações de Táxis*, 5 (1934): 84.
- Lima, João Rangel de e Paulo de Serpa Pinto Marques, "Auto de entrega em 20/10/1941, à Direcção de Estradas do Distrito de Lisboa, do troço da Estrada Marginal entre Cascais e Estoril", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1822/]*, 1941.
- Lima, Raúl de Mesquita, "Bases para o estudo do plano rodoviário" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951).
- , "As estradas de Portugal integradas na rede rodoviária internacional", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951): 14, 15.
- , "Principais diplomas que regem a JAE", In *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*, Ministério das Obras Públicas, Junta Autónoma de Estradas (ed.), 32-39. Lisboa: Junta Autónoma de Estradas, 1952.
- , "Routes du Portugal", *Bulletin de l'AIPCR*, 40, no. 127 (1951): 3-29.
- Loureiro, Henrique e Pires Marinho. "Carta de Portugal contendo as estradas de Macadam e caminhos-de-ferro: publicada para comemorar o 6º aniversário da fundação da União Velocipédica Portuguesa". Lisboa: União Velocipédica Portuguesa, 1905.
- "A louvável obra da JAE. Obra de reparação nas estradas do sul, em particular as que servem as ligações para a Exposição de Sevilha", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 92 (1929): 7.
- Macedo, Luis da Costa de Sousa, *O problema rodoviário nacional. Relatório*. Lisboa: Junta Autónoma de Estradas, 1953.
- Madeira, Mário de Gusmão, "Automobilismo. 3ª secção - legislação, economia e diversos", In *Relatórios do II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil*, 25-27. Lisboa: Tip. da Empresa Nacional de Publicidade, 1937.
- , "A segurança: problema fundamental da circulação" (comunicação apresentada em I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 27 a 29 de Abril de 1935).
- Maio, José da Guerra, *O problema ferroviário em 1934*. Porto: Of. Gráf. de O Comércio do Porto, 1934.
- "Mais quinze mil contos concedidos pelo Governo para melhoramento das estradas de turismo. Decreto 29224", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 12 (1938): 10.
- "O manifesto de automóveis", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 1 (1943): 3.
- "Mapas das passagens de nível existentes em cada Direcção Regional e por estas enviados à Direcção dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Inventário de passagens de nível [DSCO./18./10460/]*, 1968-1969.
- Marques, Francisco, "Tribunais especiais" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- Marques, Paulo de Serpa Pinto, "Estimativa do custo dos trabalhos começados e por concluir, em Agosto de 1942 (Terceira estimativa), assinada em 8/9/1942 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Estrada marginal, lanço do Bom Sucesso a Santo Amaro de Oeiras, acabamento de diversos trabalhos [DSCO./01./1895/]*, 1942.
- , "Ofício nº 2, de 4/1/1944, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1814/]*, 1943-44.
- , "Ofício nº 187/42 de 4/3/1942, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1822/]*, 1941.
- , "Ofício nº 406 de 31/7/1940, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1814/]*, 1940.

- , "Ofício nº 462 de 23/8/1940, assinado pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1814/]*, 1940.
- , "Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Firma Waldemar J. d'Orey, segundo o contracto nº 991, de 11/5/1939, assinado em 28/11/1941 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1813/]*, 1941.
- , "Relatório Final respeitante aos trabalhos efectuados pela Sociedade Portuguesa de Construções e Obras Marítimas "Empor" segundo contracto nº 964 de 25/1/1939, assinado em 3/3/1942 pelo Engenheiro Chefe da 19ª Secção de Construção da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822/]*, 1939.
- Marques, Paulo de Serpa Pinto "A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol", *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, 48 (1940): 507-542.
- Martins, Clemente Victor Manuel Bueno y, *Tarifas e coordenação de transportes: lições proferidas a convite do Conselho da Universidade Técnica*. Lisboa: Univ. Técnica, 1945.
- Matos, António Amaro de, *A coordenação dos transportes terrestres de mercadorias*. Lisboa: Centro de Estudos da Corporação dos Transportes e Turismo, 1962.
- Melo, Manuel Duarte Moreira de Sá e, *5ª Questão. Relatório geral*. IX Congresso Internacional da Estrada. Lisboa: Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada, 1951.
- Melo, Manuel Duarte Moreira de Sá e, Germano Venade, Raúl de Mesquita Lima, Ferreira de Aguiar, Paulo Ricou, Fernando Maymone e Abílio de Passos Ângelo, Júnior, *Relatório de Portugal (5ª Questão)*. IX Congresso Internacional da Estrada. Lisboa: Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada, 1951.
- Mendes, Ely, *Guia das estradas de Portugal: vademecum do automobilista*. Lisboa: A. J. Teixeira Mello, 1905.
- Ministério das Obras Públicas, Gabinete da Ponte sobre o Tejo, *A ponte Salazar*. Lisboa: Gabinete da Ponte sobre o Tejo, 1966.
- Ministério das Obras Públicas, Junta Autónoma de Estradas, *Junta Autónoma de Estradas, 1927-1952: 25 anos ao serviço da nação*. Lisboa: Junta Autónoma de Estradas, 1952.
- Ministério de Obras Públicas, Espanha, *Instrucción de carreteras*. Burgos, 1939.
- Moniz, José Estevam Abranches Couceiro do Canto, "Informação de 18/8/1949, assinada pelo Engenheiro Director do Distrito da Guarda, dirigida ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1823/]*, 1945.
- , "Ofício nº 138, de 27/5/1944, assinado engenheiro chefe (interino) da 19ª Secção de Construção, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1814/]*, 1944.
- Moniz, José Estévão Abranches Couceiro do Canto, "Os pavimentos das estradas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951): 18-21.
- "A montagem de automóveis. Fonte de trabalho, de riqueza e de prosperidades", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1941): 5, 6.
- Monteiro, A. do Sacramento, "O gasogeneo e o problema do carburante nacional" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- Monteiro, A. do Sacramento e Joaquim Jerónimo, "A indústria dos transportes em automóveis. Do transporte de carga" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- Monteiro, Manoel Gonçalves, "As alfândegas nas suas relações com o turismo" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- , "As alfândegas nas suas relações com o turismo automobilístico" (comunicação apresentada em I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 27 a 29 de Abril de 1935).

- Monteiro, Mateus de Oliveira, "A.I.A.C.R.", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1930): 1, 2.
- Moore, W. Robert, "Castles and progress in Portugal", *The National Geographic Magazine*, LXXIII, no. 2 (1938): 133-188.
- Morais, Eugénio Leite, *Alguns aspectos da engenharia da circulação*. Vol. XIX, Publicações Técnicas do Ministério das Obras Públicas: Junta Autónoma de Estradas, 1956.
- Moreira, Jorge Arsénio de Oliveira, "Proposta de 27/2/1946 assinada pelo Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional [DSCO./01./1896/]*, 1946.
- Moreira, Jorge Arsénio de Oliveira e João Alberto Barbosa Carmona, "Auto de Recepção provisória em 22/4/1946, da empreitada de construção do viaduto sobre o Vale de Alcântara na Auto-Estrada Lisboa-Cascais", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO./01./1802/]*, 1946.
- Moreira, Jorge Arsénio de Oliveira, João Rangel de Lima e Paulo de Serpa Pinto Marques, "Auto de recepção em 1/5/1942 dos trabalhos de construção do lanço da Estrada Marginal Lisboa-Cascais, entre Bom Sucesso e Santo Amaro de Oeiras, executados pela firma Waldemar J. d'Orey, Limitada", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO./01./1813/]*, 1942.
- , "Auto de recepção em 20/3/1942 dos trabalhos de construção do lanço da Estrada Marginal Lisboa-Cascais, entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais e outros trabalhos indicados no mapa respectivo, executados pela firma Sociedade Portuguesa de Construções e Obras Marítimas Emport", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1822/]*, 1942.
- Moreira, Jorge Arsénio de Oliveira, Paulo de Serpa Pinto Marques e Fernando Santos Lobo, "Estradas. Bases para o projecto de uma estrada de turismo entre Lisboa e Cascais", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1931): 33-35, 38-40, 52-55.
- Moreira, Jorge Arsénio de Oliveira, Fernando Coutinho da Silveira Ramos e Manuel Honório de Matos Viegas, "Auto de recepção em 13/1/1945 dos trabalhos que constituem as tarefas complementares da empreitada de construção do lanço da auto-estrada Lisboa-Cascais entre o vale de Alcântara e o estádio nacional (contrato nº 980 de 5/4/939)", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional [DSCO./01./1896/]*, 1945.
- Moreira, Jorge Arsénio de Oliveira, José Guilherme Costa Coutinho de Vilhena e António Pedro Gouveia, "Auto de abertura de propostas, apresentadas em concurso público em 28/9/1938 para a arrematação da empreitada de construção de terraplenagens, pavimento a macadame por duas camadas, sendo a de desgaste por semi-penetração betuminosa e aplicação superficial, obras de arte e acessórias da Estrada de Turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais e outros trabalhos indicados", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO./01./1822/]*, 1938.
- Moura, Francisco Pereira de, Luís Maria Teixeira Pinto e Manuel Jacinto Nunes, "Estrutura da economia portuguesa", *Revista do Centro de Estudos Económicos*, 14 (1954): 7-245.
- "A Nação reage contra a crise de carburantes", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1942): 12, 13.
- Nascimento, Úlpio, "O estudo dos solos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951): 30.
- "Necrologia: Engº Geraldo Braamcamp Mancellos, director-substituto do Automóvel Club de Portugal", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 10 (1951): 29.
- Nogueira, Salvador de Sá, "O papel do porto de Lisboa no turismo nacional" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- "Nota de Serviço nº 355 (circular), 16/2/1939, assinada pelo Engenheiro Director dos Serviços de Construção, Jorge Moreira, dirigida a todas as Secções de Construção, Divisão de Pontes e

- Repartição Técnica", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Bibliografia [DSCO././18./10456/]*.
- "Nota de Serviço nº 2208, 8/11/1938, assinada pelo Engenheiro Director dos Serviços de Construção, Jorge Moreira, dirigida ao Engenheiro Chefe da Repartição Técnica", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Estrada Marginal [DSCO././21./11415]*, 1938.
- "Notas soltas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1943): 16.
- "Notas várias", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 3 (1907): 15.
- "Nova publicação, rectificada, da lei de 22 de Fevereiro, relativa à nova classificação de estradas", *Diário do Governo* nº 48, de 28/2/1913, Ministério do Fomento.
- "Nova tabela das estradas nacionais", *Diário do Governo* nº 120, 1ª Série, de 29/5/1929, Ministério do Comércio e Comunicações, 1258-1270.
- "O novo "ferry-boat" da parceria dos vapores lisboenses", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 19 (1932): 27, 35.
- "O Novo Código da Estrada da autoria do Sr. ministro do Comércio constituiu um trabalho digno de respeitosa admiração", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 18 (1930): 2.
- "O novo director da Alfândega de Lisboa", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 5 (1941): 9.
- "A obra da «Propaganda»", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 1 (1909): 7, 8.
- "Ofício de 1/7/1941, assinado pelo Engenheiro-Director Geral da Direcção Geral dos Serviços de Viação, Polícia de Viação e Trânsito, dirigido ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822/]*, 1941.
- "Oito Séculos de Nacionalidade. A Fundação de Portugal e a Restauração da Independência serão comemoradas com o maior relevo em 1939 e 1940", *Diário de Lisboa*, 27/3/1938, 1.
- Oliveira, Eduardo de Arantes e, "Estudo do subsolo das estradas: progressos verificados entre os congressos de Haia (1938) e de Lisboa (1951)" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951).
- Oliveira, Eduardo de Arantes e, M. M. C. Rocha, J. B. Folque, Úlpio Nascimento, Manuel Pimentel Pereira dos Santos, A. M. Castilho, J. M. Seguro e A. Simões, "Relatório de Portugal (2ª Questão)" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951).
- Oliveira, Francisco Pereira de, "Economia. Breves divagações acerca da função da camionagem em face do caminho de ferro", *Auto: revista mensal*, 10 (1935): 149, 150.
- Oliveira, Raul de, "Automobilismo. 1ª secção - turismo e transito", In *Relatórios do II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil*, 5-10. Lisboa: Tip. da Empresa Nacional de Publicidade, 1937.
- "Ontem – Hoje – Amanhã", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 8 (1942): 5, 16.
- Pacheco, António Faria Carneiro "«A lição de Salazar», discurso proferido na sessão solene de encerramento da Comemoração Nacional Educativa do X aniversário da investidura de Salazar na pasta das Finanças, realizada em 27 de Abril de 1938 na sala das sessões da Câmara Corporativa", In *Portugal Renovado. Discursos*, 281-300. Lisboa, 1940.
- , *Portugal Renovado. Discursos*. Lisboa, 1940.
- Pacheco, Duarte, "Sessão solene de encerramento da Exposição do Mundo Português, realizada no Pavilhão de Honra, em 2 de Dezembro de 1940. Palavras de Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas e Comunicações", *Revista dos Centenários*, 24 (1940): 21.
- Paço, Adriano do, "O automobilismo como factor económico", *Auto: revista mensal patrocinada e recomendada pela Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e pelas principais organizações de Táxis*, 6 (1935): 85, 86.
- "A paralização dos automóveis. Conselhos para a sua conservação", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1942): 7.
- "Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei n.º 142, sobre despacho e registo de veículos automóveis", *Diário das Sessões* nº 116 (suplemento), de 10/2/1937, 1, 2.
- "Parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei nº 96, sobre a coordenação de transportes terrestres", *Diário das Sessões* nº 146 (8º Suplemento), de 2/5/1945, 416-(19)-416-(38).
- "Parecer da Câmara Corporativa acerca do decreto-lei n.º 27490, que modifica a constituição do Conselho Superior de Viação", *Diário das Sessões* nº 124, de 13/4/1937, 577-579.
- "Parecer da Câmara Corporativa acerca do regulamento das estradas nacionais", *Diário das Sessões* nº 189 (Suplemento), de 21/4/1949, 526-(1)-526-(29).

- "Parecer da Câmara Corporativa sobre a proposta de lei nº 82 (Importação e destilação de petróleos brutos e seus derivados)", *Diário das Sessões* nº 88, de 9/6/1936, 1-48.
- "Parecer da Câmara Corporativa sobre o projecto de lei acerca da obrigação de os proprietários de automóveis transferirem a sua responsabilidade civil para companhias de seguros", *Diário das Sessões* nº 64, de 15/1/1936, 252-254.
- "Pareceres da Comissão de Revisão e do Conselho Superior de Obras Públicas", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Colecção de pareceres da Comissão de Revisão a que se refere o Decreto-lei nº19881 de 22 de Maio de 1931 e do Conselho Superior de Obras Públicas [DSCO././21././11997/ a DSCO././21././12002/]*, 1931-57.
- "Parques de estacionamento em Fátima. 12 e 13 de Maio", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1942): 14.
- "Participação do Automóvel Club de Portugal na reunião da Aliança Internacional de Turismo", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, Gabinete do Presidente, cx. 17, proc. 314/8, n.º 3, 1939-47.
- "A passagem de automóveis nas fronteiras", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 60 (1935): 9, 10.
- Passos Ângelo, Abílio de, Júnior, "Notas sobre o IX Congresso Internacional da Estrada", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951): 10.
- "Pedido de integração, na jurisdição da Junta Autónoma de Estradas, da rede de viação municipal", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-1 cx. 476, pt. 7, 1936.
- Pepulim, Domingos, "Estradas, hotéis e hospedarias: arborização das estradas" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- Perdigão, Fernando Barbosa, "Ofício nº 318, de 10/8/1949, assinado por Engenheiro Director Interino da Direcção de Estradas do Distrito de Lisboa, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Plantação e arborização da EN6 e EN7 (Estrada Marginal e Auto Estrada) [DSCO././01././1966/]*, 1949.
- , "Ofício nº 319 de 8/8/1949, assinado pelo Engenheiro Director Interino da Direcção de Estradas do Distrito de Lisboa, dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Estrada marginal, lanço do Bom Sucesso a Santo Amaro de Oeiras, acabamento de diversos trabalhos [DSCO././01././1895/]*, 1942.
- Pereira, Armando Gonçalves, "Relatório da 1ª secção. Organização do Turismo em Portugal", In *Relatório do I Congresso Nacional de Turismo*, 85-106. Lisboa: Sociedade Nacional de Tipografia, 1936.
- "Pneumáticos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1942): 11, 14.
- "Portaria [estudo da legislação aplicável aos serviços de camionagem]", *Diário do Governo* nº 257, IIª Série, de 3/11/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 5420.
- "Portaria [estudo das bases de conjugação dos diferentes sistemas de transportes]", *Diário do Governo* nº 91, IIª Série, de 19/4/1932, Ministério do Comércio e Comunicações, 1619.
- "Portaria [estudo do transporte de mercadorias em automóveis pesados particulares]", *Diário do Governo* nº 246, IIª Série, de 21/10/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 5145, 5146.
- "Portaria [estudo do transporte de mercadorias em automóveis pesados, em regime de aluguer]", *Diário do Governo* nº 154, IIª Série, de 5/7/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 3377, 3378.
- "Portaria [nomeação da Comissão Executiva das Comemorações do Duplo Centenário]", *Diário do Governo* nº 260, IIª Série, de 9/11/1938, Presidência do Conselho.
- "Portaria de 10 de Setembro, determinando os preceitos que devem ser observados na construção das estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordem, *Diário do Governo* nº 207, de 13/9/1886, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1886*, 648, 649. Lisboa: Imprensa Nacional, 1887.
- "Portaria de 20 de julho, encarregando o director do Automovel Club de Portugal de ir ao estrangeiro estudar a marcação das estradas para o turismo", *Diário do Governo* nº 168, Iª Série, de 21/7/1911, Ministério do Fomento, 488.
- "Portaria de 22 de Julho, nomeando uma comissão para elaborar um projecto de plano geral de viação ordinária e propôr as bases para um plano racional de viação municipal, *Diário do Governo* nº 160, de 23/7/1910, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In

- Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1910*, 435, 436. Lisboa: Imprensa Nacional, 1911.
- "Portaria de 24 de Abril de 1860, mandando observar o programma que a acompanha sobre elaboração de projectos de construção de estradas, *Diário de Lisboa* nº 98, de 30/4/1860, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria", In *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1860*, 147-152. Lisboa: Imprensa Nacional, 1861.
- "Portaria de 29 de Março, nomeando uma comissão para proceder aos estudos e trabalhos necessários para a organização do projecto duma nova classificação de estradas", *Diário do Governo* nº 74, de 31/3/1913, Ministério do Fomento.
- "Portaria nº 536-A, criando junto do estado maior do exército uma comissão de automobilismo militar", *Diário do Governo* nº 255, Suplemento, de 16/12/1915, Ministério do Fomento, 1,2.
- "Portaria nº 832", *Diário do Governo* nº 273, 1ª Série, de 22/11/1973, 2269-2270.
- "Portaria nº 6922", *Diário do Governo* nº 220, 1ª Série, de 22/9/1930, Ministério da Justiça e dos Cultos, 1921.
- "Portaria nº 8000", *Diário do Governo* nº 30, 1ª Série, de 7/2/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 250, 251.
- "Portaria nº 8297", *Diário do Governo* nº 279, 1ª Série, de 30/11/1935, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1849-1854.
- "Portaria nº 8353", *Diário do Governo* nº 27, 1ª Série, de 3/2/1936, Ministério do Interior, 157.
- "Portaria nº 9296", *Diário do Governo* nº 196, 1ª Série, de 22/8/1939, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 913, 914.
- "Portaria nº 9553", *Diário do Governo* nº 135, 1ª Série, de 13/6/1940, Ministério do Comércio e Indústria, 677.
- "Portaria nº 9646", *Diário do Governo* nº 211, 1ª Série, de 10/9/1940, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1037.
- "Portaria nº 9668", *Diário do Governo* nº 242, 1ª Série, de 17/10/1940, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1210-1215.
- "Portaria nº 9716", *Diário do Governo* nº 303, 1ª Série, de 31/12/1940, Ministério da Economia, 1635.
- "Portaria nº 10007", *Diário do Governo*, I (1942): 125, 126.
- "Portaria nº 10008", *Diário do Governo* nº 24, 1ª Série, de 29/1/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 126.
- "Portaria nº 10017", *Diário do Governo* nº 29, 1ª Série, de 5/2/1942, Ministério da Economia, 137, 138.
- "Portaria nº 10058", *Diário do Governo* nº 72, 1ª Série, de 28/3/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 283.
- "Portaria nº 10059", *Diário do Governo* nº 72, 1ª Série, de 28/3/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 283.
- "Portaria nº 10094", *Diário do Governo* nº 108, 1ª Série, de 11/5/1942, Ministério da Economia, 381.
- "Portaria nº 10129", *Diário do Governo* nº 153, 1ª Série, de 3/7/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 554.
- "Portaria nº 10141", *Diário do Governo* nº 165, 1ª Série, de 17/7/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 624.
- "Portaria nº 10165", *Diário do Governo* nº 191, 1ª Série, de 17/8/1942, Ministério da Economia, 1039, 1040.
- "Portaria nº 10266", *Diário do Governo* nº 270, 1ª Série, de 21/11/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1407.
- "Portaria nº 10273", *Diário do Governo* nº 279, 1ª Série, de 3/12/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1460-1463.
- "Portaria nº 10287", *Diário do Governo* nº 287, 1ª Série, de 12/12/1942, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1525.
- "Portaria nº 10317", *Diário do Governo* nº 10, 1ª Série, de 14/1/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25-27.
- "Portaria nº 10328", *Diário do Governo* nº 27, 1ª Série, de 3/2/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 87.
- "Portaria nº 10408", *Diário do Governo* nº 113, 1ª Série, de 2/6/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 343.
- "Portaria nº 10409", *Diário do Governo* nº 113, 1ª Série, de 2/6/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 343.
- "Portaria nº 10427", *Diário do Governo* nº 133, 1ª Série, de 26/6/1943, Ministérios das Finanças, das Obras Públicas e Comunicações, das Colónias e da Economia, 417.

- "Portaria nº 10476", *Diário do Governo* nº 189, 1ª Série, de 3/9/1943, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 579.
- "Portaria nº 10627", *Diário do Governo* nº 56, 1ª Série, de 17/3/1944, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 323, 324.
- "Portaria nº 10880", *Diário do Governo* nº 43, 1ª Série, de 28/2/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 121, 122.
- "Portaria nº 10881", *Diário do Governo* nº 43, 1ª Série, de 28/2/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 122.
- "Portaria nº 11163", *Diário do Governo* nº 252, 1ª Série, de 13/11/1945, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 932.
- "Portaria nº 11331", *Diário do Governo* nº 96, 1ª Série, de 4/5/1946, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 321.
- "Portaria nº 11373", *Diário do Governo* nº 120, 1ª Série, de 1/6/1946, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 460, 461.
- "Portaria nº 11461", *Diário do Governo* nº 184, 1ª Série, de 16/8/1946, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 742.
- "Portaria nº 11763", *Diário do Governo* nº 66, 1ª Série, de 22/3/1947, Ministério das Comunicações, 230.
- "Portaria nº 11815", *Diário do Governo* nº 96, 1ª Série, de 28/4/1947, Ministério das Comunicações, 364, 365.
- "Portaria nº 12547", *Diário do Governo* nº 209, 1ª Série, de 7/9/1948, Ministério das Comunicações, 954.
- "Portaria nº 19937", *Diário do Governo* nº 160, 1ª Série, de 9/7/1963, Ministério das Comunicações, 931, 932.
- "Primeiro auto de consignação, em 30/3/1939, de parte dos trabalhos da empreitada de construção do lanço da Auto-estrada Lisboa-Cascais, compreendido entre o viaduto de Alcântara e Linda-a-Velha", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.
- "Primeiro termo adicional ao contrato nº 964 de 25/1/1939, assinado a 29/9/1939", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da estrada de turismo Algés-Cascais, lanço entre a Praia de Santo Amaro de Oeiras e Cascais [DSCO././01./1822/]*, 1939.
- "Primeiro termo adicional ao contrato nº 979 de 4/4/1939, de 4.149.752\$25, assinado em 13/11/1941", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO././01./1802/]*, 1941.
- "Primeiro termo adicional ao contrato nº 980 de 5/4/1939, assinado a 7/9/1939", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.
- "O problema da condução. Do lado direito ou do lado esquerdo?", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 56 (1928): 1, 11.
- "O problema das auto-estradas", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 7 (1926): 5.
- "O problema das estradas quando se resolve? Alguns comentários a essa velha questão...", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 1 (1926): 2.
- "O problema do trânsito", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 54 (1928): 15.
- "Problemas de trânsito e viação. Uma carta do ilustre deputado sr. Dr. Paulo Cancela de Abreu", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 7, 8 (1949): 10.
- "Problemas de viação e trânsito", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3, 4 (1949): 11-14.
- "Processo individual de António Nobre de Castilho [DSCO././18./10831/]", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1942-75.
- "Processo individual de Fernando Barbosa Perdigão", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos [DSCO././18./10787 e DSCO././18./10788/], 1934-72.
- "Processo individual de Fernando Coutinho da Silveira Ramos [DSCO././18./10840/]", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1935-60.

- "Processo individual de Inácio Peres Fernandes", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1939-68.
- "Processo individual de João Alberto Barbosa Carmona", Arquivo Histórico de Obras Públicas, 1929-58.
- "Processo individual de Joaquim de Freitas Bravo", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1928-70.
- "Processo individual de Jorge Arsénio de Oliveira Moreira", Arquivo Histórico de Obras Públicas, 1927-52.
- "Processo individual de José Pacheco Torres", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1939-81.
- "Processo individual de Luís da Costa de Sousa de Macedo (Mesquitela)", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1948-57.
- "Processo individual de Luis de Sousa Faião Padua Soares", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1938-49.
- "Processo individual de Manuel Gonçalves da Silveira Azevedo e Castro", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1948-57.
- "Processo individual de Manuel Honório de Matos Viegas", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1938-67.
- "Processo individual de Paulo de Serpa Pinto Marques", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos, 1929-45.
- "Processo respeitante aos trabalhos executados pela JAE para deslocação das instalações da The Anglo Portuguese Telephone Co Ltd", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1814/]*, 1943-44.
- Pronça, Raul, *As estradas de Portugal*. Porto: Lello & Irmão.
- "Proposta de lei acerca de viação e estradas". 1924.
- "Proposta de lei para aprovação da Convenção internacional de Paris relativa à circulação de automóveis", *Diário do Governo* nº 290, 1ª Série, de 13/12/1911, Congresso, Câmara dos Deputados, 4956, 4957.
- "Os quatro itinerários de Lisboa a Sevilha", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1929): 12-14.
- Quem vai ao volante. Conselhos aos condutores de automóveis da Shell*. Lisboa: Casa Holandesa, 1935.
- Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*. Vol. 2. Lisboa: Comissão Executiva da Exposição de Obras Públicas, 1949.
- "O «rallye» à Figueira da Foz", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 68 (1936): 1, 2.
- Ramalho, Rogério Vasco, "Transformação para gás pobre de veículos automóveis a gasolina na Grã-Bretanha", *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, 47 (1940): 435, 436.
- Ramos, Fernando Coutinho da Silveira e Luís de Sousa Faião Pádua Soares, "Memória descritiva e justificativa, do segundo troço da variante do Estádio, compreendido entre o Carrascal (perfil nº 176) e o Estádio Nacional (perfil nº 344)", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.
- "Ratificação do decreto-lei n.º 27392 (texto aprovado pela comissão de última redacção)", *Diário das Sessões* nº 127 (5º suplemento), de 9/4/1937, 632-RRRR-632-TTTT.
- Real Automóvel Club de Portugal, *Relatório. Gerências de 1908-1909*. Lisboa: Minerva do Comércio, 1910.
- "O recente decreto sobre transgressões de trânsito", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3, 4 (1948): 20-22.
- "Reclamação do Automóvel Club de Portugal, pela publicação de Decreto-Lei considerado cerceador do direito de defesa dos automobilistas", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-1ª cx. 477, pt. 13, 1934.
- "Rectificação à portaria que nomeou a comissão para proceder aos estudos e trabalhos necessários para a organização do projecto duma nova classificação de estradas", *Diário do Governo* nº 76, de 2/4/1913, Ministério do Fomento.
- "Regulamentação da camionagem. Fiscalização da camionagem", Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Salazar, OP-1A cx. 477, pt. 10, 1933.
- "Regulamentação ou coordenação dos transportes?", *Auto: revista mensal*, 11 (1935): 167, 168.

- "Relação dos concorrentes ao concurso público realizado no dia 15/2/1939, para a arrematação da empreitada de construção completa do lanço da Auto-Estrada Lisboa-Cascais, entre a Ponte de Alcântara e Linda-a-Velha", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO././01./1824/]*, 1939.
- "Relatório assinado em 31/3/1941 pelo delegado do Ministério da Guerra, Joaquim António Rodrigues de Oliveira Junior, Tenente de Engenharia e o delegado da JAE do MOPC, Paulo de Serpa Pinto Marques", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *EN6, Estrada Marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1813/]*, 1941.
- Relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação. 1933.* Lisboa: Tipografia Coelho Dias, 1934.
- Relatório do I Congresso Nacional de Turismo. I Congresso Nacional de Turismo.* Lisboa: Sociedade Nacional de Tipografia, 1936.
- Relatório referente ao ano de 1934 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1935.
- Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1937.
- Relatório referente ao ano de 1936 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1937.
- Relatório referente ao ano de 1937 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1938.
- Relatório referente ao ano de 1938 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1939.
- Relatório referente ao ano de 1939 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1940.
- Relatório referente ao ano de 1940 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1941.
- Relatório referente ao ano de 1941 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1943.
- Relatório referente ao ano de 1942 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1944.
- Relatório referente ao ano de 1943 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1944.
- Relatório referente ao ano de 1944 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1945.
- Relatório referente ao ano de 1945 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1947.
- Relatório referente ao ano de 1946 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1948.
- Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1949.
- Relatório referente ao ano de 1948 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1950.
- Relatório referente ao ano de 1950 da Direcção Geral dos Serviços de Viação.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1952.
- Relatórios do II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil.* Lisboa: Tip. da Empresa Nacional de Publicidade, 1937.
- "Relatórios dos estudos em curso no LNEC para a JAE, programas de trabalhos e expediente diverso", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Laboratório Nacional de Engenharia Civil - sua colaboração com a JAE [DSCO././18./10779/]*, 1962-1967.
- "Repartição oficial do turismo", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 6 (1911): 66.
- "A representação do ACP ao sr. Ministro da Economia", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1942): 3, 4.
- "Requerimento de 8/3/1941 da Empresa Moniz da Maia, Lda dirigido ao Presidente da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional [DSCO././01./1896/]*, 1941.
- Ribeiro, Aquilino, *Aldeia: terra, gente e bichos.* Lisboa: Bertrand, 1978.

- , "Estradas. Como encara o problema o homem que vai no seu carro ou a pé e não tem o curso de engenharia" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- Ribeiro, João Correia, "Algumas considerações sobre acidentes da estrada sob os pontos de vista médico e jurídico" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- Rodrigues, Álvaro, "Construção de automóveis em Portugal" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- Rodrigues, Augusto Alves. "Transportes mecânicos em Portugal", In *I Congresso da União Nacional*, 39-55. Lisboa: Edição da União Nacional, 1934.
- "A ruína do automobilismo nacional", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1943): 3, 4.
- Salgado, José Miguel de Melo Veloso, "Estradas de turismo" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- Santos, Carlos, "O ACP e os automobilistas. Resposta ao Sr. Campos Junior", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 15 (1930): 3, 4.
- , "O ACP em face do Decreto que alterou o regimen das transgressões", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 46 (1934): 9, 10.
- , "O automóvel como elemento activo na vida das nações" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, Abril de 1937).
- , "Elementos de estudo para a coordenação dos transportes em Portugal" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- , "Estradas. Metodos gerais de conservação das estradas, por M. Jeannin, engenheiro em Chefe de Pontes e Calçadas", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1929): 5-7.
- , "Estradas. O VI Congresso - Washington 1930", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1930): 23-24.
- , "O imposto único sobre viaturas automóveis", *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 13 (1930): 1, 2.
- , "A legislação portuguesa sobre o automobilismo particular e a colaboração que nela tem tido o Automóvel Club de Portugal" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- , "Turismo", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 44 (1934): I-VIII.
- , "Turismo", In *I Congresso da União Nacional*, 379-394. Lisboa: Edição da União Nacional, 1934.
- Santos, Fernando e João Perfeito de Magalhães, "Da imperiosa necessidade de assistência em estrada ao automobilismo e turismo em Portugal" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936).
- Santos, Flávio José Alvares dos, *Notas sobre a rede de estradas nacionais*. Lisboa: JAE, 1961.
- Secretariado de Propaganda Nacional, *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*. Lisboa: Edições S.P.N., 1940.
- "Segundo auto de consignação, em 21/7/1939, de parte dos trabalhos da empreitada de construção do lanço da Auto-estrada Lisboa-Cascais, compreendido entre o viaduto de Alcântara e Linda-a-Velha", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço da Ponte de Alcântara a Linda-a-Velha [DSCO./01./1824/]*, 1939.
- "Segundo termo adicional ao contrato nº 979 de 4/4/1939, de 3.788.389\$00, assinado em 7/9/1943", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Viaduto sobre o Vale de Alcântara, na auto-estrada Lisboa-Cascais. Construção adjudicada à Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, Lda [DSCO./01./1802/]*, 1943.
- Sena, Jorge de, "Estatísticas de trânsito", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951): 42-44.
- Seruya, Rafael, "A influência do Cooperativismo no desenvolvimento dos transportes mecânicos em regime colectivo" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- "Os serviços oficiais de Turismo", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 2 (1940): 7, 8.
- Silva, Cassio Aires da, "Um gasogénio de construção nacional para veículos automóveis" (comunicação apresentada em 1º Congresso Nacional de Engenharia, Lisboa).

- Silva, José Fontana Gomes da, *Deveres e guia do "Chauffeur" e de todos os automobilistas*. Porto: Tip. Emp. Guedes, 1933.
- Silva, Mário José de Abreu e, "4ª Questão. Relatório geral" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951).
- Silva, Mário José de Abreu e, Abílio de Passos Ângelo, Júnior e Duarte de Almeida, "Relatório de Portugal (4ª Questão)" (comunicação apresentada em IX Congresso Internacional da Estrada, Lisboa, 24 a 29 de Setembro de 1951).
- "Sinais de perigo, homologados pela AIACR", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1931): 28.
- Sindicato Nacional dos Empregados Viajantes e de Praça do Distrito do Porto. "Racionamento de gasolina", 8. Porto Tip. Progresso, 1943.
- "Sobre a técnica de automóveis. O espírito e a índole das conferências a realizar na Escola Industrial Marquez de Pombal, da iniciativa dos profissionais do volante, com a colaboração da propaganda do jornal", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 18 (1927): 1, 2.
- Sousa, Carlos Hermenegildo de, "Política económica de transportes. A coordenação dos transportes terrestres", *Brotéria. Revista Contemporânea de Cultura*, 42, no. 1 (1946): 47-56.
- , "Política económica internacional de transportes. A questão da estrada e do caminho de ferro através do espaço", *Brotéria. Revista Contemporânea de Cultura*, 42, no. 2 (1946): 161-178.
- , "Política económica internacional de transportes. A situação das indústrias de transportes na actualidade", *Brotéria. Revista Contemporânea de Cultura*, 42, no. 4 (1946): 394-411.
- Sousa, Joaquim Ferreira de, "Solução do problema de transportes em caminhos de ferro e camionagem" (comunicação apresentada em I Congresso Nacional de Transportes, Porto, 23 a 26 de Março de 1939).
- "O Sr. Dr. Mário Madeira, presidente do Automóvel Club de Portugal, em reunião efectuada em Paris, foi eleito presidente do Grupo de Trabalho das Questões Africanas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 25, no. 5-6 (1955): 18.
- Stanford Research Institute. "The Motor Vehicle Industry in Portugal: Current Status and Future Prospects. Report prepared for the Ministry of Economy, Government of Portugal", 1965.
- Teixeira, Fernando, "Os acidentes de viação nas estradas portuguesas" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- "Todo o automóvel é útil à vida nacional", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1942): 3, 5.
- Torres, Carlos Manitto. "Bases do desenvolvimento e organização do turismo nacional", In *I Congresso da União Nacional*, 67-116. Lisboa: Edição da União Nacional, 1934.
- Torres, José Pacheco, *Arborização de estradas: espécies apropriadas ao Ribatejo*. Lisboa: Soc. Astória, 1947.
- , "Arborizemos as estradas", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 9 (1951): 25-27.
- Toscano, Duarte de Almeida, "O álcool vínicu carburante nacional?" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- "As transgressões dos automobilistas passam a ser julgadas pelos tribunais. Uma brilhante exposição de Deputado sr. João Antunes Guimarães", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1937): 6.
- "Trânsito", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 7, 8 (1948): 15.
- "O trânsito na estrada marginal", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1941): 11.
- "Os transportes públicos de camionagem e automobilismo ao serviço da Economia Nacional. José da Costa Ramos", *Auto: revista mensal patrocinada e recomendada pela Associação de Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Omnibus e pelas principais organizações de Táxis*, 1 (1934): 8-10.
- Travaux Publics du Royaume d'Italie, *Les travaux publics exécutés pendant les dix premières années du régime fasciste*. Novara: Istituto Geografico de Agostini, 1934.
- "Turismo e comunicações. A ponte de Vila Franca constitue uma obra de alto interesse nacional", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 37 (1927): 9.
- "O turismo e o nosso caso", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 4 (1942): 3, 4.
- "Turismo em Espanha. «Rutas de Guerra»", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 7 (1938): 23.
- U.S. Census Bureau. "International Data Base", <http://www.census.gov/ipc/www/idb/>.
- Ulrich, José Frederico, "Política de Obras Públicas" (comunicação apresentada em Segunda Conferência da União Nacional, Porto, Janeiro de 1949).
- Ulrich, Rui Enes, *Economia política: os transportes*. Lisboa: Tip. Of. de São José, 1950

- "Um assunto palpitante. O ACP em face do Conselho Nacional de Turismo", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 16 (1932): 19.
- "Um despacho ministerial", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 6 (1943): 3.
- "Uma carta do sr. Sanches de Castro respondendo as do director do ACP, Pedro Bordalo Pinheiro", *O Volante. Jornal Português de Automobilismo*, 104 (1929): 6.
- "Uma iniciativa útil. O ACP institui prémios que servirão de estímulo aos melhores cantoneiros do país", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 7 (1937): 24.
- Une politique des travaux publics*. Vol. 19, Études et documents. Série C (Chômage). Genève: Bureau International du Travail, 1935.
- Vasconcelos, João de Almeida e, "A defesa nacional exige um combustível nacional para os veículos mecânicos" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- Vasconcelos, José Leite de, "Reflexões atinentes à civilização material do 5º Período, a qual faz contrastar este período com todos os anteriores", In *Etnografia Portuguesa*, 735-742. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1980 [1941].
- Vaz, Augusto Ribeiro, "O automóvel na economia nacional" (comunicação apresentada em I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 27 a 29 de Abril de 1935).
- Vidal, Carlos, "Socorros médicos na estrada" (comunicação apresentada em II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).
- Viegas, Luís, "Automóvel Club de Portugal", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 3 (1930): 1.
- Viegas, Manuel Honório de Matos, "Ofício nº 39 de 1/3/1944, assinado pelo Engenheiro Chefe da 20ª Secção de Construção dirigido ao Engenheiro Director dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional [DSCO./01./1896/]*, 1944.
- , "Relatório final da Administração directa dos trabalhos de remoção de terras do escorregamento da Pimenteira, autorizada por N.S. nº 775 de 28/3/1941, assinado a 31/5/1945 pelo Engenheiro Chefe, Interino, da 20ª Secção dos Serviços de Construção", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Administrações directas- Auto estrada na Pimenteira [DSCO./01./1893/]*, 1945.
- , "Relatório final da empreitada de construção do lanço compreendido entre o vale de Alcântara e o Estádio Nacional da auto-estrada Lisboa-Cascais (contrato nº 980 de 5/4/1939 e tarefas complementares), assinado em 28/2/1944 pelo Engenheiro Chefe (Interino) da 20ª Secção de Construção da JAE", EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Auto-estrada Lisboa-Cascais, lanço entre o Viaduto de Alcântara e o Estádio Nacional [DSCO./01./1896/]*, 1944.
- "A visita dos jornalistas ingleses", *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*, 2, 3 (1913): 32.
- Vital, Domingos Fezas, *A C.P. e a crise dos Caminhos de Ferro: conferencia realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 4 de Maio de 1938*. 1938.
- "A XXI Conferência Europeia dos Ministros de Transportes efectuou-se em Lisboa e revestiu-se da maior importância pelas personalidades que nela participaram e pelo interesse dos problemas debatidos", *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 35, no. 7/8 (1965): 30.

Bibliografia

- Akrich, Madeleine, "The De-Description of Technical Objects", In *Shaping Technology/Building Society: studies in sociotechnical change*, Wiebe E. Bijker e John Law (eds.), 205-224. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2000 [1992].
- Akrich, Madeleine e Bruno Latour, "A Summary of a Convenient Vocabulary for the Semiotics of Human and Nonhuman Assemblies", In *Shaping Technology/Building Society: studies in sociotechnical change*, Wiebe E. Bijker e John Law (eds.), 259-264. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2000 [1992].
- Alegria, Maria Fernanda, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Vol. 12, Memórias do Centro de Estudos Geográficos. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990.
- Almeida, Sandra Vaz Costa Marques de. "O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco", Tese de doutoramento, Lisboa, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras 2009.

- Alves, Vera Marques, ""A poesia dos simples": arte popular e nação no Estado Novo", *Etnográfica. Revista do Centro de Estudos de Antropologia Social*, 11, no. 1 (2007): 63-89.
- Andrade, Amélia Aguiar, "Apresentação", In *As estradas em Portugal: memória e história. Legislação: 1910-1933*, Filipa Ribeiro Silva e Mário Santos (eds.), 13-19. Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002.
- , "Avaliar situações, decidir estratégias", In *Das estradas reaes às estradas nacionais: alicerces, estratégias, procedimentos, financiamento*, Amélia Aguiar Andrade (ed.), 23-27. Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002.
- (ed.), *As estradas em Portugal: memória e história*. 3 vols. Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002.
- , "Sobre a construção da imagem contemporânea de estrada", In *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX. Grandes Temas*, Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito e Maria Fernanda Rollo (eds.), 409-423. Alfragide: Dom Quixote, 2004.
- Antunes, José Aranha e Gilberto Gomes, "Do monopólio ao mercado condicionado: O conflito estrada e caminho de ferro nos fundos documentais do IMTT" (comunicação apresentada em Cuartas Jornadas Archivo y Memoria. La memoria de los conflictos: legados documentales para la Historia, Madrid, 19-20 febrero).
- Araújo, António de, "Rui Enes Ulrich", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 717-719. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- Ballard, James Graham, *Crash*, Traduzido por Paulo Faria. Lisboa: Relógio D'Água Editores, 1996 [1973].
- Barnett, Gabrielle Ruth, "Drive-By Viewing: Visual Consciousness and Forest Preservation in the Automobile Age", *Technology and Culture*, 45, no. 1 (2004): 30-54.
- Bertho Lavenir, Catherine, "How the Motor Car Conquered the Road", In *Cultures of control*, Miriam R. Levin (ed.), 113-134. Amsterdam: Harwood Academic Publishers, 2000.
- , *La Roue et le Stylo, Comme Nous Sommes Devenus Touristes*. Paris: Editions Odile Jacob, 1999.
- , "Luttes des classes et d'influences", *Les Cahiers de médiologie*, no. 2 (1996): 131-140.
- , "Normes de comportement et contrôle de l'espace: le Touring Club de Belgique avant 1914", *Le Mouvement social*, 178 (1997): 69-87.
- , "Stephen L. Harp, Marketing Michelin. Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France", *French Politics, Culture and Society*, 20, no. 3 (2002): 135-139.
- Blomkvist, Pär, "Roads for Flow - roads for Peace: Lobbying for a European Highway System ", In *Networking Europe: transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*, Erik Van der Vleuten e Arne Kaijser (eds.), 161-186. Sagamore Beach: Science History Publications, 2006.
- Böhm, Steffen, Campbell Jones, Chris Land e Matthew Paterson (eds.), *Against Automobility*. Oxford: Sociological Review Monographs, Blackwell Publishing, 2006.
- , "Introduction: Impossibilities of automobility", In *Against Automobility*, Steffen Böhm, Campbell Jones, Chris Land e Matthew Paterson (eds.), 1-16. Oxford: Sociological Review Monographs, Blackwell Publishing, 2006.
- Bonham, Jennifer, "Transport: disciplining the body that travels", In *Against Automobility*, Steffen Böhm, Campbell Jones, Chris Land e Matthew Paterson (eds.), 57-74. Oxford: Sociological Review Monographs, Blackwell Publishing, 2006.
- Borg, Kevin, "The Chauffeur Problem in the Early Auto Era: Structuration Theory and the Users of Technology", *Technology and Culture*, 40, no. 4 (1999): 797-832.
- Bortolotti, Lando, "Origine e primordi della rete autostradale in Italia: 1922-1933 ", *Storia urbana*, 59 (1992).
- Bosworth, R. J. B., "The Touring Club Italiano and the Nationalization of the Italian Bourgeoisie", *European History Quarterly*, 27, no. 3 (1997): 371-410.
- Brey, Philip, "Theorizing Modernity and Technology", In *Modernity and Technology*, Thomas J. Misa, Philip Brey e Andrew Feenberg (eds.), 33-71. Cambridge (MA): The MIT Press, 2003.
- Brito, José Maria Brandão de, "Os engenheiros e o pensamento económico do Estado Novo", In *Contribuições para a História do Pensamento Económico em Portugal*, José Luís Cardoso (ed.), 211-234. Lisboa: Dom Quixote, 1988.
- , *A industrialização portuguesa no pós-guerra (1948-1965). O condicionamento industrial*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1989.
- , "Introdução", In *J. N. Ferreira Dias Jr., Linha de rumo I e II e outros escritos económicos: 1926-1962*, José Maria Brandão de Brito (ed.), IX-XXV. Lisboa: Banco de Portugal, 1998.

- Brito, Sérgio Palma, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*. Vol. I. Lisboa: Medialivros, 2003.
- Buiter, Hans, "Bicycles, motor cars and triptyques. The organizational origins of tourism by individual means of transportation" (comunicação apresentada em 9th Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Berlin, 6-9/10/2011).
- , "Constructing Dutch Streets: A Melting Pot of European Technologies", In *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*, Mikael Hård e Thomas J. Misa (eds.), 141-162. Cambridge, Massachusetts/ London: The MIT Press, 2008.
- Buiter, Hans e Peter-Eloy Staal, "City lights: Regulated streets and the evolution of traffic lights in the Netherlands, 1920-1940", *The Journal of Transport History*, 27, no. 2 (2006): 1-20.
- Caldeira, Arlindo Manuel, "Carlos do Nascimento Ferreira dos Santos", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 524, 525. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- , "João Antunes Guimarães", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 762-764. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2004.
- Callon, Michel, "Pour une sociologie des controverses technologiques", In *Sociologie de la traduction. Textes fondateurs*, Madeleine Akrich, Michel Callon e Bruno Latour (eds.), 135-157. Paris: Mines Paris, les Presses, 2006.
- Capitão, Maria Amélia da Motta, *Subsídios para a história dos transportes terrestres em Lisboa no século XIX*. Lisboa, 1974.
- Carneiro, Maria Isabel Silva. "As casas dos cantoneiros do Algarve : da conservação das estradas a património a conservar", Tese de mestrado, Universidade Aberta, 2011.
- Carvalho, Rita Almeida de, "João Faria Lapa", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 797-799. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2004.
- , "Mário Lampreia de Gusmão Madeira", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 28, 29. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- Castelo, Pedro Manuel Mendes. "Políticas e coordenação de transportes terrestres no pós II Guerra Mundial em Portugal, 1945-1953", Tese de mestrado, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2008.
- Castilho, José Manuel Tavares, "António dos Santos Viegas", In *Os Procuradores da Câmara Corporativa (1935-1974)*. Lisboa: Assembleia da República, 2010.
- , "João Antunes Guimarães", In *Os Deputados à Assembleia Nacional (1935-1974). Biografia e carreira parlamentar*. Lisboa: Assembleia da República, 2009.
- , "Paulo Cancela de Abreu", In *Os Deputados à Assembleia Nacional (1935-1974). Biografia e carreira parlamentar*. Lisboa: Assembleia da República, 2009.
- , "Rui Enes Ulrich", In *Os Procuradores da Câmara Corporativa (1935-1974)*. Lisboa: Assembleia da República, 2010.
- Corté, Jean-François, "Un siècle de congrès mondiaux de la route", *Routes-Roads*, 336/337 (2008): 28-39.
- Covita, José Luís Gonçalves, *História da camionagem no concelho de Almada: os homens e as empresas, 1905-1994*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 1995.
- Cowan, Ruth Schwartz, "The Consumption Junction: A Proposal for Research Strategies in the Sociology of Technology", In *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*, Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes e Trevor J. Pinch (eds.), 261-280. Cambridge, Mass./ London: The MIT Press, 1994 [1987]. Reprint, 5.
- Dery, Mark, "'Always crashing in the same car': a head-on collision with the technosphere", In *Against Automobility*, Steffen Böhm, Campbell Jones, Chris Land e Matthew Paterson (eds.), 223-239. Oxford: Sociological Review Monographs, Blackwell Publishing, 2006.
- Desportes, Marc, "The History of Highway Nodes", *Flux*, 7, no. 5 (1991): 21-33.
- , "Le prime autostrade francesi: resistenze e dilazioni", *Storia urbana*, 26, no. 100 (2002): 55-84.
- , *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècles)*. Bibliothèque illustrée des histoires. Paris: Gallimard, 2005.

- Diogo, Maria Paula e Ana Cardoso de Matos, "Aprender a ser ingeniero: La enseñanza de la ingeniería en el Portugal de los siglos XVIII y XIX", In *Maquinismo Ibérico - Tecnología y cultura en la península ibérica, siglos XVIII-XX*, Antonio Lafuente, Ana Cardoso de Matos e Tiago Saraiva (eds.), 141-165. Aranjuez: Doce Calles, 2006.
- , "Going public: The first Portuguese National Engineering Meeting and the popularization of the image of the engineer as an artisan of progress (Portugal, 1931)", *Engineering Studies*, 4, no. 3 (2012): 185-204.
- Diogo, Maria Paula Pires dos Santos. "A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1869-1937", Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 1994.
- Divall, Colin e Barbara Schmucki, "Introduction: Technology, (Sub)urban Development and the Social Construction of Urban Transport", In *Suburbanizing the masses: public transport and urban development in historical perspective*, Colin Divall e Winstan Bond (eds.), 1-19. Aldershot: Ashgate, 2003.
- Edensor, Tim, "Automobility and National Identity: Representation, Geography and Driving Practice", *Theory Culture Society*, 21, no. 4-5 (2004): 101-120.
- Edgerton, David, "Innovation, Technology, or History: What Is the Historiography of Technology About?", *Technology and Culture*, 51, no. 2 (2010): 680-697.
- Edwards, Paul, "Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems", In *Modernity and Technology*, Thomas J. Misa, Philip Brey e Andrew Feenberg (eds.), 185-226. Cambridge (MA): The MIT Press, 2003.
- Elias, Norbert, "Technization and Civilization", *Theory, Culture & Society*, 12, no. 3 (1995): 7-42.
- Fagundes, João, "Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo»", In *História de Portugal - dos tempos pré-históricos aos nossos dias. Estado Novo: o ditador e a ditadura*, João Medina (ed.), 365-385. Alfragide: Ediclube, 1998.
- Faria, A. Oliveira, "O Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes e a engenharia em Portugal no século XX", In *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*, Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito e Maria Fernanda Rollo (eds.), 435-451. Alfragide: Dom Quixote, 2004.
- Featherstone, Mike, "Automobilities: An Introduction", *Theory, Culture & Society*, 21, no. 4-5 (2004): 1-24.
- Ferreira, António Ribeiro, *Diário de Notícias. 140 anos 140 imagens: 1864-2004*. Lisboa: Diário de Notícias, 2005.
- Ferreira, José Maria Carvalho, João Peixoto, Anabela Carvalho, Rita Raposo, João Carlos Graça e Rafael Marques, *Sociologia*. Amadora: McGraw-Hill de Portugal, 1995.
- Ferreira, Nuno Estêvão, "José Estêvão Abranches Couceiro do Canto Moniz", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 153-155. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- Ferreira, Nuno Estêvão Figueiredo Miranda. "A Câmara Corporativa no Estado Novo: Composição, Funcionamento e Influência", Tese de doutoramento, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2009.
- Figueiras, Rita, "Geraldo Braamcamp Mancelos", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 50, 51. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- , "Joaquim Roque da Fonseca", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 650-653. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2004.
- Filarski, Ruud e Gijs Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective*. Den Haag: Sdu Uitgevers, 2011.
- Flamm, Bradley, "Putting the brakes on 'non-essential' travel: 1940s wartime mobility, prosperity, and the US Office of Defense", *The Journal of Transport History*, 27, no. 1 (2006): 71-92.
- Flonneau, Mathieu e Vincent Guigueno (eds.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2009.
- Foreman-Peck, James, "Changing National Responses to Motor Accidents", In *The economic and social effects of the spread of motor vehicles*, Theo Barker (ed.), 264-290. Houndmills, Basingstoke, Hampshire, London: The Macmillan Press, 1987.
- Foucault, Michel, "Aula de 17 de Março de 1976", In *É Preciso Defender a Sociedade*, 285-315: Livros do Brasil.

- , "Leçon du 11 Janvier 1978", In *Sécurité, territoire, population*, 3-29: Seuil/Gallimard, 2004.
- , "Leçon du 25 Janvier 1978", In *Sécurité, territoire, population*, 57-89: Seuil/Gallimard, 2004.
- , *Vigiar e Punir*, Traduzido por Ligia M. Pondé Vassallo. 10ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1993 [1975].
- Fridenson, Patrick, "La société française et les accidents de la route (1890-1914)", *Ethnologie française*, 21, no. 3 (1991): 306-313.
- Gartman, David, "Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car", *Theory Culture Society*, 21, no. 4-5 (2004): 169-195.
- Gavroglu, Kostas, Manolis Patiniotis, Faidra Papanelopoulou, Ana Simões, Ana Carneiro, Maria Paula Diogo, José Ramón Bertomeu Sánchez, Antonio García Belmar e Agustí Nieto-Galan, "Science and technology in the European Periphery: some historiographical reflections", *History of Science*, 46, no. 152 (2008): 153-175.
- Gille, Bertrand, *Histoire des techniques*. Paris: Gallimard, 1978.
- Glasson, Denis, "Après le XVIIIème congrès mondial de la route à Paris : un siècle de congrès mondiaux de la route", *Pour mémoire*, 3 (2007): 7-58.
- Gomes, Gilberto, "O Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, 1961-1971", In *A Conceção da Rede Ferroviária no Sistema Geral de Transportes. Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres*, Luís Guimarães Lobato (ed.), 87-106. Lisboa: CP - Comboios de Portugal; DGTTF - Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, 2005.
- , "Um século de caminhos-de-ferro em Portugal: persistências e rupturas", In *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX. Grandes Temas*, Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito e Maria Fernanda Rollo (eds.), 13-61. Alfragide: Dom Quixote, 2004.
- Gomes, Gilberto e Miguel Lobato, "O Fundo Especial de Transportes Terrestres: 1951-1986" (comunicação apresentada em 31º Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social, Coimbra, 18 e 19 de Novembro de 2011).
- Graves-Brown, Paul, "From Highway to Superhighway: The Sustainability, Symbolism and Situated Practices of Car Culture", *Social Analysis*, 41 (1997): 64-75.
- Grundmann, Reiner, "Car traffic at the crossroads: new technologies for cars, traffic systems, and their interlocking", *Flux* (1994): 19-32.
- Guerra, António Castro. "Formas e determinantes do envolvimento externo das empresas: internacionalização da indústria automóvel e integração da indústria portuguesa na indústria automóvel mundial", Tese de doutoramento, Lisbon, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Economia e Gestão, 1990.
- Guerreiro, Aníbal da Cruz, *História da camionagem algarvia (de passageiros) 1925-1975: da origem à nacionalização*. Faro, 2005.
- Guimarães, Paulo Eduardo, *O Grupo Barraqueiro: subsídios para a sua história*. Lisboa Barraqueiro SGPS, 2007.
- , "The Peaceful Road to Europe: Migration and the Setting of the Regular long-distance coach lines in the South-western European corridor (1960s-1990s)" (comunicação apresentada em Eighth Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic & Mobility, "Transportation as a Lifeline of Development", National Rail Museum, New Delhi, India, 2-5 December 2010).
- Harp, Stephen L., *Marketing Michelin: Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2001.
- Henrich-Franke, Christian, "Mobility and European integration: Politicians, professionals and the foundation of the ECMT", *The Journal of Transport History*, 29, no. 1 (2008): 64-82.
- Henriques, Maria Carlota Sales e José Eiró, "Transportes urbanos", In *A Conceção da Rede Ferroviária no Sistema Geral de Transportes. Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres*, Luís Guimarães Lobato (ed.), 127-135. Lisboa: CP - Comboios de Portugal; DGTTF - Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, 2005.
- Hobsbawm, Eric J., "Introduction: Inventing traditions", In *The invention of tradition*, Eric J. Hobsbawm e Terence Ranger (eds.), 1-14. Cambridge: Cambridge University Press, 1985.
- Holt, Richard, "The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rural France, 1880-1914", *The British Journal of Sports History*, 2, no. 2 (1985): 127-139.
- Holzapfel, Helmut, "Violence and the car", *World Transport Policy & Practice*, 1, no. 1 (1995): 41-44.
- Hughes, Thomas P., "The Evolution of Large Technological Systems", In *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*, Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes e Trevor J. Pinch (eds.), 51-82. Cambridge, Mass./ London: The MIT Press, 1994 [1987]. Reprint, 5.

- Jamison, Andrew, "Debating the Car in the 1960s and 1990s: Similarities and Differences", *Technology in Society*, 17, no. 4 (1995): 453-467.
- Jiménez, Luis Eduardo Pires e José Luis Ramos Gorostiza, "Ingenieros e "ingenierismo" en la economía de la España autárquica: una comparación con el caso portugués", *TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 8 (2005): 82-115.
- Johnson, W., "The development of construction of flexible and rigid pavements", In *AIPCR-PIARC, 1909-1969*, 93-116. Paris: Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, 1971.
- Justino, José David Gomes, *A formação do espaço económico nacional: Portugal 1810- 1913*. 2 vols. Lisboa: Vega, 1988.
- Kaufmann, Vincent, *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2002.
- Kern, Stephen, *The Culture of Time and Space, 1880-1918*. Cambridge: Harvard University Press, 1983.
- Kline, Ronald R., *Consumers in the Country: Technology and Social Change in Rural America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000.
- Kline, Ronald R. e Trevor J. Pinch, "Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States", *Technology and Culture*, 37, no. 4 (1996): 763-795.
- Koshar, Rudy, "On the History of the Automobile in Everyday Life", *Contemporary European History*, 10, no. 01 (2001): 143-154.
- Latour, Bruno, *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers Through Society*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1987.
- Lisboa, Maria Helena, *Os engenheiros em Lisboa: urbanismo e arquitectura (1850-1930)*. Cidade de Lisboa. Lisboa: Livros Horizonte, 2002.
- Lobo, Marina Costa, "José Saudade e Silva", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 598, 599. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- Lourenço, Jorge Fazenda e Mécia de Sena (eds.), *Jorge de Sena: a voz e as imagens*. Lisboa: IEP - Instituto das Estradas de Portugal, 2000.
- Macedo, Jorge Borges de, "A problemática tecnológica no processo da continuidade República-Ditadura Militar-Estado Novo", *Economia*, III, no. 3 (1979): 427-453.
- Macedo, Marta. "Projectar e construir a Nação: engenheiros e território em Portugal (1837-1893)", Tese de doutoramento, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2009.
- Machado, José Pedro, "Rota", In *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa*, 120. Lisboa: Livros Horizonte, 1977.
- Madureira, Nuno Luís, *A Economia dos Interesses. Portugal entre as Guerras*. Isabel Cluny e Nuno G. Monteiro (eds.), Temas de História de Portugal. Lisboa: Livros Horizonte, 2002.
- Madureira, Nuno Luís e Sofia Teives, "Os ciclos de desenvolvimento", In *A história da energia: Portugal, 1890-1980*, Nuno Luís Madureira (ed.), 15-45. Lisboa: Livros Horizonte, 2005.
- Maré, Florbela Lima. "História das infra-estruturas rodoviárias", Tese de mestrado, Universidade do Porto. Faculdade de Engenharia, 2011.
- Marques, A. H. de Oliveira, *A Primeira República Portuguesa (alguns aspectos estruturais)*. Alfragide: Texto Editores, 2010.
- Marques, A. H. de Oliveira e Maria Fernanda Rollo, "Os meios de circulação e de distribuição", In *Nova História de Portugal. Da Monarquia para a República*, Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (eds.), 146-186. Lisboa: Editorial Presença, 1991.
- Marques, João Rodolfo Rodrigues, "Distribuição e comercialização de produtos petrolíferos", In *65 anos de petróleo em Portugal: uma história de interesses, de acção e de progresso*, Luiz Filipe de Moura Vicente (ed.), 52-109: Companhia das Cores, 2002.
- Mata, Maria Eugénia, "As bees attracted to honey: Transport and job mobility in Portugal, 1890-1950", *The Journal of Transport History*, 29, no. 2 (2008): 173-192.
- , "Composição das despesas por ministérios, 1833-1998", In *Estatísticas Históricas Portuguesas*, Nuno Valério (ed.), 670-693. Lisboa: I.N.E., 2001.
- Mata, Maria Eugénia e Nuno Valério, *História Económica de Portugal. Uma Perspectiva Global*. Lisboa: Editorial Presença, 2003.
- Matos, Ana Cardoso de, Maria Ana Bernardo e Maria Luísa Santos, "A Sociedade Propaganda de Portugal e o Congresso de Turismo de 1911" (comunicação apresentada em Congresso

- Internacional I República e Republicanismo: Atas, Lisboa, 29 de Setembro a 2 de Outubro de 2010).
- Matos, Ana Cardoso de e Maria Luísa Santos, "Os Guias de Turismo e a Emergência do Turismo Contemporâneo em Portugal (dos finais de século XIX às primeiras décadas do século XX)", *Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 8, no. 167 (2004).
- Matos, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.
- Maxwell, Simon, "Negotiations of Car Use in Everyday Life", In *Car cultures*, Daniel Miller (ed.), 203-222. Oxford, New York: Berg, 2001.
- McCarthy, Tom, "A natural intersection: a survey of historical work on mobility and the environment", In *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Gijss Mom, Gordon Pirie e Laurent Tissot (eds.), 61-81. Neuchâtel: Editions Alphil – Presses universitaires suisses, 2009.
- McShane, Clay, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*. New York: Columbia University Press, 1994.
- , "The Origins and Globalization of Traffic Control Signals", *Journal of Urban History*, 25, no. 3 (1999): 379-404.
- , "Transforming the Use of Urban Space: A Look at the Revolution in Street Pavements, 1880-1924", *Journal of Urban History*, 5, no. 3 (1979): 279-307.
- , "Transforming the Use of Urban Space: A Look at the Revolution in Street Pavements, 1880-1924", *Journal of Urban History*, 5, no. 3 (1979): 279-307.
- Melo, Daniel, *Salazarismo e Cultura Popular (1933-1958)*. Vol. 22, Estudos e Investigações. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2001.
- Melo, Filomena Borja de e Sofia Lucas Martins, *As estradas em Portugal: memória e história. Documentação do Arquivo do MOP*. Amélia Aguiar Andrade (ed.). 3 vols. Vol. 1. Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002.
- Merki, Christoph Maria, "L'internationalisation du trafic routier avant 1914", *Relations internationales*, 95 (1998): 329-348.
- Miller, Daniel, "Driven Societies", In *Car cultures*, Daniel Miller (ed.), 1-33. Oxford, New York: Berg, 2001.
- Ministério das Obras Públicas, *Ministério das Obras Públicas : 1852-1977. Resenha sobre a evolução do Ministério das Obras Públicas*. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1977.
- Misa, Thomas J., "The Compelling Tangle of Modernity and Technology", In *Modernity and Technology*, Thomas J. Misa, Philip Brey e Andrew Feenberg (eds.), 1-30. Cambridge (MA): The MIT Press, 2003.
- , "How Machines Make History, and How Historians (And Others) Help Them to Do So", *Science, Technology, & Human Values*, 13, no. 3/4 (1988): 308-331.
- Misa, Thomas J. e Johan Schot, "Introduction. Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe", *History & Technology*, 21, no. 1 (2005): 1-19.
- Mitchell, B. R., "Motor vehicles in use", In *International Historical Statistics: Europe, 1750-2000*, 735-744. Hampshire, New York: Palgrave Macmillan, 2003.
- , "Population of countries censuses", In *International Historical Statistics: Europe, 1750-2000*, 3-11. Hampshire, New York: Palgrave Macmillan, 2003.
- Mom, Gijss, *The electric vehicle. Technology and expectations in the automobile age*. Baltimore: The John Hopkins University Press, 2004.
- , "Frozen History: Limitations and Possibilities of Quantitative Diffusion Studies", In *Manufacturing Technology, Manufacturing Consumers. The Making of Dutch Consumer Society*, Adri Albert De la Bruhèze e Ruth Oldenziel (eds.), 73-95. Amsterdam: Aksant, 2009.
- , "Inter-artificial Technology Transfer: Road Building Technology in the Netherlands and the Competition Between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete", *History & Technology*, 20, no. 1 (2004): 75-96.
- , "Mobility for pleasure: a look at the underisde of Dutch diffusion curves (1920-1940)", *TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 12 (2007): 30-68.
- , "Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility", *Technology and Culture*, 46, no. 4 (2005): 745-772.
- , "Translating Properties into Functions (and Vice Versa): Design, User Culture and the Creation of an American and a European Car (1930-70)", *Journal of Design History*, 21, no. 2 (2008): 171-181.
- , "What Kind of Transport History did We Get? Half a century of JTH and the Future of the Field", *The Journal of Transport History*, 24, no. 2 (2003): 121-138.

- Mom, Gijs, Colin Divall e Peter Lyth, "Towards a paradigm shift ? A decade of transport and mobility history", In *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Gijs Mom, Gordon Pirie e Laurent Tissot (eds.), 13-40. Neuchâtel: Editions Alphil – Presses universitaires suisses, 2009.
- Mom, Gijs, Johan Schot e Peter-Eloy Staal, "Civilizing motorized adventure: automotive technology, user culture and the Dutch Touring Club as mediator in the Netherlands", In *Manufacturing Technology, Manufacturing Consumers. The Making of Dutch Consumer Society*, Adri Albert De la Bruhèze e Ruth Oldenziel (eds.), 139-158. Amsterdam: Aksant, 2009.
- Mom, Gijs e Laurent Tissot (eds.), *Road history. Planning, Building and Use*. Neuchâtel: Éditions Alphil, 2006.
- Moraglio, Massimo, "A rough modernization: landscapes and highways in twentieth-century Italy", In *The world beyond the windshield: roads and landscapes in the United States and Europe*, Christof Mauch e Thomas Zeller (eds.), 108-124. Athens, Ohio: Ohio University Press, 2008.
- Moreira, Fernando e Maria José Marinho, "Tomás António Ribeiro Ferreira (1831-1901)", In *Dicionário biográfico parlamentar (1834-1910)*, Maria Filomena Mónica (ed.), 157-161. Lisboa: Assembleia da República, 2005.
- Möser, Kurt, "The Dark Side of Early "Automobilism", 1900 – 1930: Violence, War and the Motor Car", *The Journal of Transport History*, 24, no. 2 (2003): 238-258.
- Mota, Teresa Salomé, "The Engineers and the State: the case of the Portuguese Geological Survey in the twentieth-century, or how engineers were converted into bureaucrats" (comunicação apresentada em Jogos de Identidade: os engenheiros, a formação e a acção, Évora, 8 a 11 de Outubro de 2003).
- Naud, E., "Soixante ans de l'AIPCR", In *AIPCR-PIARC, 1909-1969*, 15-28. Paris: Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, 1971.
- Navarro, Bruno J., *Governo de Pimenta de Castro. Um General no labirinto político da I República*. Lisboa: Assembleia da República, 2011.
- Neiertz, Nicolas, "Coordination des transports et «rationalité économique» en France de 1918 à nos jours", In *Les Entreprises et leurs réseaux: Hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècle*, Michèle Merger e Dominique Barjot (eds.), 311-319. Paris: Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998.
- Neves, Emanuel Maranhã das, "Infra-estruturas em Portugal no século XX", In *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*, Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito e Maria Fernanda Rollo (eds.), 409-433. Alfragide: Dom Quixote, 2004.
- Neves, João Vasco Matos, "1909 – 2009: 100 anos de sinalização rodoviária", *Convergências - Revista de Investigação e Ensino das Artes*, no. 3 (2007).
- Ninhos, Cláudia, "The university as propaganda " (comunicação apresentada em History of European Universities. Challenges and transformations, University of Lisbon Campus, April 18, 2011 - April 20, 2011).
- Norton, Peter D., "Urban mobility without wheels: a historiographical review of pedestrianism", In *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Gijs Mom, Gordon Pirie e Laurent Tissot (eds.), 111-115. Neuchâtel: Editions Alphil – Presses universitaires suisses, 2009.
- Nunes, Ana Bela e Nuno Valério, "A Lei de Reconstituição Económica e a sua execução: um exemplo dos projectos e realizações da política económica do Estado Novo", *Estudos de Economia*, III, no. 3 (1983): 331-359.
- Nunes, António Mendes, "Clubes organizadores", In *História do Automobilismo em Portugal*, José Barros Rodrigues (ed.), 68-80. Alges: Edições Talento, 2004.
- Nunes, Carlos Manuel de Freitas Almeida. "Figueira da Foz (1930-1960). Apontamentos sobre o Turismo Balnear", Tese de mestrado, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2009.
- Nye, David E., *American Technological Sublime*. Cambridge, Mass./London: The MIT Press, 1994.
- , *Electrifying America: Social Meanings of a New Technology, 1880-1940*. 5th ed. Cambridge, London: The MIT Press, 1997 [1990].
- O'Connell, Sean, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*. Manchester, New York: Manchester University Press, 2001.
- Offner, Jean-Marc, "" Réseaux" et " Large Technical System": concepts complémentaires ou concurrents?", *Flux*, 12, no. 26 (1996): 17-30.
- Oldenziel, Ruth, Adri Albert de la Bruhèze e Onno de Wit, "Europe's mediation junction: technology and consumer society in the 20th century", *History & Technology*, 21, no. 1 (2005): 107-139.

- Oliveira, Pedro Aires, "João António Ortigão Ramos", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 424, 425. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- Oudshoorn, Nelly e Trevor J. Pinch, "Introduction: How Users and Non-Users Matter", In *How Users Matter. The Co-Construction of Users and Technologies*, Nelly Oudshoorn e Trevor Pinch (eds.), 1-25. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2003.
- Pacheco, Elsa, "Os transportes colectivos rodoviários no Grande Porto", *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, 8 (1992): 5-64.
- Packer, Jeremy, "Disciplining Mobility: Governing and Safety", In *Foucault, Cultural Studies, and Governmentality*, Jack Z. Bratich, Jeremy Packer e Cameron McCarthy (eds.), 135-161. Albany, NY: State University of New York Press, 2003.
- Paolini, Federico, "Gli italiani e la motorizzazione (1950-1974). Appunti per una storia sociale e ambientale dell'automobile", In *Reti, Mobilità, Trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, Andrea Giuntini e Claudio Pavese (eds.), 181-203. Milano: FrancoAngeli, 2004.
- Papazafeiropoulou, Sofia Alexia, Evangelia Chatzikonstantinou e Christos Karampatsos, "Tourist passages to antiquities and beaches: Road constructions and distractions in twentieth century Attica" (comunicação apresentada em 6th Plenary Conference of Tensions of Europe, Paris, 19-21 September 2013).
- Pavese, Claudio, "The making of the Italian motorway network (1924-1974)", *TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 10 (2006): 96-121.
- Pereira, Margarida. "O processo de decisão na política urbana: o exemplo da Costa do Sol", Tese de doutoramento, Lisboa Universidade Nova Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1994.
- Pereira, Nuno Teotónio e José Manuel Fernandes, "A arquitectura do fascismo em Portugal", *Arquitectura*, 142 (1981).
- Peres, Damião, *História de Portugal*. Vol. Suplemento. Porto: Portucalense Editora, 1954.
- Picon, Antoine, "L'Histoire de la route et ses enseignements - vers un nouveau contrat politique et social? " (comunicação apresentada em Dossier du Think Tank de l'Union Routière de France).
- Pina, Paulo, *Portugal: o turismo no século XX*. Lisboa: Lucidus, 1988.
- Pinheiro, Magda, "Estradas", In *Estatísticas Históricas Portuguesas*, Nuno Valério (ed.), 361-365. Lisboa: I.N.E., 2001.
- , "Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: os caminhos de ferro da capital", *Ler História*, 26 (1994): 7-19.
- , "Meios de transporte rodoviário", In *Estatísticas Históricas Portuguesas*, Nuno Valério (ed.), 366-368. Lisboa: I.N.E., 2001.
- , "A rutura de 1911", In *Visões do Técnico, no Centenário 1911-2011*, Jorge Freitas Branco (ed.), 209-218. Lisboa: ISCTE-IUL, 2013.
- , "Transportes", In *Estatísticas Históricas Portuguesas*, Nuno Valério (ed.), 357-396. Lisboa: I.N.E., 2001.
- Pinto, António Costa, "O Estado Novo português e a vaga autoritária dos anos 1930 do século XX", In *O Corporativismo em Português. Estado, Política e Sociedade no Salazarismo e no Vargasismo*, António Costa Pinto e Francisco Carlos Palomanes Martinho (eds.), 23-49. Lisboa: ICS. Imprensa de Ciências Sociais, 2008.
- , "O império do professor: Salazar e a elite ministerial do Estado Novo (1933-1945)", *Análise Social*, XXXV, no. 157 (2001): 1055-1076.
- Pires, Ema Cláudia, *O baile do turismo: turismo e propaganda no Estado Novo*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2003.
- Policarpo, Verónica, "António Vicente Ferreira", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 599-603. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2004.
- , "Duarte José Pacheco", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 284-289. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- Querido, Cassandra Jorge Vestinho. "As estradas e o seu património: estudo de uma abordagem para a sua revitalização", Tese de mestrado, Évora, Universidade de Évora, 2006.
- Reis, António dos, *Vila de Caria*. Covilhã: Edição de autor, 1959.

- Rias, Ana Paula, "António Faria Carneiro Pacheco", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 282-284. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- Ribeill, Georges. "Du pneumatique à la logistique routière. André Michelin, promoteur de la «révolution automobile»", *Culture technique*, 19 (1989): 191-204.
- Rodil, João, *75 anos da administração rodoviária portuguesa*. Almada: EP-Estradas de Portugal, 2005.
- Rodrigues, Jorge de Sousa, "Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX", *Análise Social*, 35, no. 156 (2000): 547-581.
- Rodrigues, José Barros, *Figueira da Foz-Lisboa (1902). A grande aventura*. Lisboa: Estar, 2002.
- (ed.), *História do Automobilismo em Portugal*. Algés: Edições Talento, 2004.
- . "A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)", Tese de doutoramento, Monte de Caparica, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2013.
- , *Do Topolino ao Cinquecento - História dos pequenos FIAT em Portugal*. Lisboa: Editorium, 1993.
- , *O trem do conde. História do primeiro automóvel que entrou em Portugal*. Lisboa: Caleidoscópio, 2003.
- Rodrigues, José Barros e M. Luísa Sousa, "The Myth of the Portuguese Automobile: Dreams, Projects and Causes of Failure" (comunicação apresentada em Fifth Annual Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Helmond, The Netherlands, 25 - 28 October 2007).
- Rodrigues, Maria de Lurdes, *Os Engenheiros em Portugal: Profissionalização e Protagonismo*. Oeiras: Celta Editora, 1999.
- Rollo, Maria Fernanda, *Portugal e a Reconstrução Económica do Pós-Guerra. O Plano Marshall e a economia portuguesa dos anos 50*. Lisboa: Instituto Diplomático, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2007.
- Rolo, António Rosmaninho, "Alexandre de Almeida", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 114, 115. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2004.
- , "Manuel Duarte Moreira de Sá e Melo", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 115, 116. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- Roots, Roger, "The dangers of automobile travel: a reconsideration", *The American Journal of Economics and Sociology*, 66, no. 5 (2007): 959-975.
- Rosas, Fernando, *O Estado Novo (1926-1974)*. José Mattoso (ed.). Vol. VII, História de Portugal. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994.
- , *O Estado Novo nos anos trinta: elementos para o estudo da natureza económica e social do Salazarismo (1928-1938)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1986.
- (ed.), *Ezequiel de Campos, Textos de economia e política agrária e industrial (1918-1944)*, Obras clássicas do pensamento económico português. Lisboa: Banco de Portugal, 1998.
- , "Introdução", In *Ezequiel de Campos, Textos de economia e política agrária e industrial (1918-1944)*, Fernando Rosas (ed.), IX-XXII. Lisboa: Banco de Portugal, 1998.
- (ed.), *Portugal e o Estado Novo (1930-1960)*. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Nova História de Portugal. Lisboa: Editorial Presença, 1992.
- , "O salazarismo e o homem novo: ensaio sobre o Estado Novo e a questão do totalitarismo", *Análise Social*, XXXV, no. 157 (2001): 1031-1054.
- Roth, Matthew W., "Mulholland Highway and the Engineering Culture of Los Angeles in the 1920s", *Technology and Culture*, 40, no. 3 (1999): 545-575.
- Sachs, Wolfgang, *For the love of the automobile: looking back into the history of our desires*, Traduzido por Don Reneau. Berkeley, Los Angeles, Oxford: University of California Press, 1992.
- Salgueiro, Teresa Barata, "Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas", *Povos e Culturas*, 2 (1987): 113-144.
- Santa-Rita, António José de, *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo, 1900-1947*. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas, 2006.
- Santana, Francisco e António Pedro Vicente, "A Companhia Carris de Ferro de Lisboa. Do Eléctrico ao Autocarro", In *História da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Portugal*, Francisco Santana, António Pedro Vicente e António Ventura (eds.), 75-88. Lisboa: Companhia Carris de Ferro de Lisboa e Academia Portuguesa da História, 2006.
- Santos, António Manuel Nunes dos e Maria Paula Diogo, "A História do Petróleo em Portugal (1938-53)", *Revista Petrolgal*, 33 (1989): 9-17.

- Santos, Mário, "O suporte legislativo", In *Das estradas reaes às estradas nacionais: alicerces, estratégias, procedimentos, financiamento*, Amélia Aguiar Andrade (ed.), 11-15. Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002.
- Santos, Paula Borges, "António Passos de Oliveira Valença", In *Dicionário biográfico parlamentar: 1935-1974*, Manuel Braga da Cruz, António Costa Pinto e Nuno Estêvão Ferreira (eds.), 723, 724. Lisboa: Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- Saraiva, Tiago, "Cidadão cyborg: urbanismo cyborg", In *Cidade & cidadania. Governança urbana e participação cidadã em perspectiva comparada* Manuel Villaverde Cabral, Filipe Carreira da Silva e Tiago Saraiva (eds.), 107-128. Lisboa: ICS. Imprensa de Ciências Sociais, 2008.
- , "The Fascistization of Science", *HoST - Journal of History of Science and Technology*, 3 (2009).
- , "Inventing the Technological Nation: The Example of Portugal (1851-1898)", *History & Technology*, 23, no. 3 (2007): 263-273.
- , "Laboratories and Landscapes: the Fascist New State and the Colonization of Portugal and Mozambique", *HoST - Journal of History of Science and Technology*, 3 (2009): 7-39.
- Schipper, Frank, "Changing the face of Europe: European road mobility during the Marshall Plan years", *The Journal of Transport History*, 28, no. 2 (2007): 211-228.
- , *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*. Ruth Oldenziel e Johan Schot (eds.), Technology and European History Series. Amsterdam: Aksant Academic Publishers, 2008.
- , "Unravelling hieroglyphs: Urban traffic signs and the League of Nations", *Métropoles*, 6 (2009): 65-100.
- Schivelbusch, Wolfgang, *The Railway Journey. The Industrialization of Space and Time in the 20th Century*. Berkeley: The University of California Press, 1986 [1977].
- Schmitter, Philippe C., *Portugal: do Autoritarismo à Democracia*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 1999.
- Schot, Johan e Adri Albert De la Bruhèze, "The Mediated Design of Products, Consumption and Consumers in the Twentieth Century", In *How Users Matter. The Co-Construction of Users and Technologies*, Nelly Oudshoorn e Trevor Pinch (eds.), 229-245. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2003.
- Seely, Bruce Edsall, *Building the American Highway System: Engineers As Policy Makers*. Temple University Press, 1987.
- Serrão, Joel, "Transportes", In *Dicionário de História de Portugal*, Joel Serrão (ed.), 192-206. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade, 1971.
- Sheller, Mimi, "Automotive Emotions: Feeling the Car", *Theory Culture Society*, 21, no. 4-5 (2004): 221-242.
- Sheller, Mimi e John Urry, "The City and the Car", *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, no. 4 (2000): 737-757.
- Siegelbaum, Lewis H. (ed.), *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*. Ithaca: Cornell University Press, 2011.
- Silva, Álvaro Ferreira da, "A evolução da rede urbana portuguesa (1801-1940)", *Análise Social*, XXXII, no. 143-144 (1997): 779-814.
- Silva, Álvaro Ferreira da e M. Luísa Sousa, "In search of the urban variable: Understanding the roots of urban planning in Portugal", *Métropoles*, 6 (2009): 18-64.
- , "The 'script' of a new urban layout: mobility, environment and embellishment. Street's uses in Lisbon between 1880 and 1920" (comunicação apresentada em Sixth International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility, Ottawa, Canada, 18-21 September 2008).
- Silva, Álvaro Ferreira da e Lara Tavares, "Transport history in Portugal: A bibliographical overview", In *COST 340 - Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons From History. A Critical Bibliography*, Michèle Merger e Marie-Noëlle Polino (eds.), 126-136. Paris: AHICF, 2004.
- Silva, Ana Paula. "A Introdução das Telecomunicações Eléctricas em Portugal: 1855-1939", Tese de doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2008.
- Silva, Carlos Nunes. "Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa: 1926-1974", Tese de mestrado, Lisboa, Universidade de Lisboa. Faculdade de Letras, 1986.
- Silva, Elisa Lopes da, "Pontes e estradas no século XX", In *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX. Grandes Temas*, Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito e Maria Fernanda Rollo (eds.), 383-407. Alfragide: Dom Quixote, 2004.

- Silva, Filipa Ribeiro, "Outros tempos, outros saberes", In *Das estradas reaes às estradas nacionais: alicerces, estratégias, procedimentos, financiamento*, Amélia Aguiar Andrade (ed.), 15-22. Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002.
- Silva, João Lopes da, *100 Anos de Automóvel Club de Portugal*. Lisboa: Chaves Ferreira Publicações, 2003.
- Silva, Sandra Isabel Pinto. "O turismo na Serra da Estrela: a comissão de iniciativa da Covilhã, 1929-1936", Tese de mestrado, Universidade de Aveiro, 2005.
- Silveira, Luís Espinha da, Daniel Alves, Nuno Miguel Lima, Ana Alcântara e Josep Puig-Farré, "Caminhos-de-ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930", *Ler História*, 61 (2011): 7-37.
- Simões, Vitor Corado, *Efeitos do Investimento Estrangeiro em Portugal: o Caso da Indústria Automóvel*. Lisboa: CISEP, AIP, 2000.
- Simondon, Gilbert, *Du mode d'existence des objects techniques*. Paris: Éds. Moutaigne, 1958.
- Sousa, M. Luísa, "History of Transport and Mobility in Portugal: a non-field", In *Mobility in History. Reviews and Reflections (T2M Yearbook 2012)*, Peter D. Norton, Gijs Mom, Liz Millward e Mathieu Flonneau (eds.), 133-143. Neuchâtel: Editions Alphil – Presses Universitaires Suisses, 2011.
- . "Uma perspectiva institucional do desenvolvimento: O caso da indústria automóvel em Portugal (1960-1990)", Tese de mestrado, Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Economia e Gestão, 2005.
- Sousa, M. Luísa e Maria Paula Diogo, "Giving with one hand and taking away with the other: the automobile assembly industry in Portugal (1960-1988)", *Revista de Historia Industrial*, 48, no. 1 (2012): 155-181.
- Studenly, Christophe, *L'Invention de la vitesse: France, XVIIIe-XXe siècle*. Paris: Gallimard, 1995.
- Tavares, Lara, Maria Eugénia Mata e Álvaro Ferreira da Silva, "The Birth of Modern Road Transportation in Portugal (1920-1950)" (comunicação apresentada em First International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility, Eindhoven, 6-9 November 2003).
- Telo, António José, *Portugal na Segunda Guerra (1941-1945). Volume 1*. Documenta historica. Lisboa: Vega, 1991.
- , *Portugal na Segunda Guerra (1941-1945). Volume 2*. Documenta historica. Lisboa: Vega, 1991.
- Timmins, Geoff, "Paving the way: Advances in road-building techniques in Lancashire, 1770-1870", *The Journal of Transport History*, 26, no. 1 (2005): 19-40.
- Tojal, Alexandre Arménio, "Estradas do Algarve: construção, manutenção e reparação, 1856-1968. Da Repartição Distrital de Obras Públicas à Junta Autónoma das Estradas", *Boletim dos Arquivos Nacionais*, 12 (2005): 4.
- Torgal, Luís Reis, "A História em tempo de «Ditadura»", In *História da História em Portugal séculos XIX-XX. A história através da História*, Luís Reis Torgal, José Maria Amado Mendes e Fernando Catroga (eds.), 273-310: Temas e Debates, 1998.
- Urry, John, "The 'System' of Automobility", *Theory Culture Society*, 21, no. 4-5 (2004): 25-39.
- UVP-FPC, 100 anos*. Lisboa Federação Portuguesa de Ciclismo, 1999.
- Vahernkamp, Richard, "Driving globalization: the rise of logistics in Europe 1950-2000", *European Transport \ Trasporti Europei*, 45 (2010): 1-14.
- Vahrenkamp, Richard, "Automobile tourism and Nazi propaganda: Constructing the Munich-Salzburg *Autobahn*, 1933-1939", *The Journal of Transport History*, 27, no. 2 (2006): 21-38.
- Valente, José Carlos, *Estado Novo e Alegria no Trabalho. Uma História Política da FNAT (1935-1958)*. Lisboa: Edições Colibri/ INATEL, 1999.
- van der Vleuten, Erik, "Understanding Network Societies: Two Decades of Large Technical System Studies", In *Networking Europe: transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*, Erik van der Vleuten e Arne Kaijser (eds.), 279-314. Sagamore Beach: Science History Publications, 2006.
- Vaz, Carlos Lopes e Fernando de Almeida, "A criação da SACOR e a refinaria de Cabo Ruivo", In *65 anos de petróleo em Portugal: uma história de interesses, de acção e de progresso*, Luiz Filipe de Moura Vicente (ed.), 14-33: Companhia das Cores, 2002.
- Vieira, António Lopes, *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*. Estudos da história de Portugal e dos portugueses. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda e APHES, 1982.
- , "Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940", *Revista de História Económica e Social*, 5 (1980): 57-94.
- Vieira, Benedicta Maria Duque, "Da Boavista para o Arco do Cego", In *Visões do Técnico, no Centenário 1911-2011*, Jorge Freitas Branco (ed.), 219-248. Lisboa: ISCTE-IUL, 2013.

- Vieira, Joaquim, *Portugal século XX: crónica em imagens (1920-1930)*. Vol. 3. Lisboa: Círculo de Leitores, 1999.
- Walsh, Margaret e Corinne Mulley, "Twentieth Century Public Policy in Motorised Bus Transport: The United States and the United Kingdom Compared", *TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 8 (2005): 31-53.
- Wolf, Hanna Manuela. "Following America? Dutch geographical car diffusion, 1900 to 1980", Tese de doutoramento, Eindhoven Centre for Innovation Studies dissertation series, Eindhoven, Technische Universiteit Eindhoven, 2010.
- Zeller, Thomas, "Building and Rebuilding the Landscape of the Autobahn, 1930-70", In *The world beyond the windshield: roads and landscapes in the United States and Europe*, Christof Mauch e Thomas Zeller (eds.), 125-142. Athens, Ohio: Ohio University Press, 2008.
- , *Driving Germany: the landscape and the German autobahn, 1930-1970*, Traduzido por Thomas Dunlap. Christof Mauch (ed.), Studies in German History. New York; Oxford: Berghahn Books, 2007.

La mobilité automobile au Portugal. La construction du système socio-technique, 1920-1950

Résumé

Cette thèse aborde l'institutionnalisation du système socio-technique qui a permis la mobilité automobile entre 1920 et 1950 au Portugal, un pays qui au départ n'est pas producteur de véhicules automobiles et demeure périphérique technologiquement, par l'étude de deux aspects qui sont complémentaires : la régulation de la circulation des automobiles et l'adaptation des routes aux nouveaux véhicules motorisés. C'est une étude sur l'appropriation et la construction de ce système en fonction des actions menées par les usagers, les ingénieurs, les législateurs, les clubs automobiles, les services de voirie ou les organes de l'administration routière. Pendant la période analysée et malgré des taux de motorisation assez faibles, le système socio-technique est institutionnalisé et stabilisé, accompagnant et dialoguant avec la définition des standards internationaux et en créant des structures qui ont influencé le développement de ce système pendant la deuxième moitié du XXe siècle.

La façon dont l'institutionnalisation du système a été menée à terme a non seulement permis une augmentation importante du transport routier commercial (au détriment du développement des chemins de fer), mais a aussi protégé une culture élitiste de l'usage des voitures particulières et le développement du tourisme automobile, visible dans la régulation de la circulation et dans la construction de routes touristiques avec des caractéristiques techniques et des budgets spéciaux. Elle a aussi permis le développement de l'ingénierie routière au Portugal avec la création d'un organe autonome d'administration routière et avec la formation de plusieurs ingénieurs qui ont construit une œuvre que s'est approprié le discours de l'*Estado Novo* comme un symbole de sa réalisation et de sa modernité. Ces acteurs ont participé à l'élaboration de connaissances techniques ainsi qu'aux négociations de normes sociales et morales et à la construction de représentations au niveau des pratiques des usagers, des discours et de la matérialité de ce système.

Mots-clés: Système socio-technique, mobilité automobile, Portugal, *Estado Novo*, routes, automobilistes.

Automobility in Portugal. The construction of the sociotechnical system, 1920-1950

Abstract

This dissertation focuses on the institutionalization of the sociotechnical system, underlying automobility, in Portugal, from 1920 to 1950. By taking into consideration that the country was technologically peripheral and originally no automobiles were locally manufactured, this work developed along two complementary aspects: the regulation of automobile circulation and the adaptation of roads to the new vehicles. This is a study focusing on the appropriation and construction of this system through the interventions of users, engineers, legislators, automobile clubs, road services and administration. In the period under consideration, despite the low rates of motorization, the sociotechnical system institutionalized and stabilized, by following and discussing the definition of international standards and creating structures, which influenced the development of this system, during the second half of the nineteenth century.

The way in which the institutionalization of the car system developed allowed not only an increase in commercial road transport in detriment of railways, but also protected an elitist culture regarding the use of private cars and the development of automobile tourism, as shown by circulation regulations and in the construction of tourism roads with special technical and budgetary characteristics. It also allowed the development of road engineering in Portugal, with the creation of an independent organ for road administration and the training of engineers whose works were appropriated by the rhetoric of the dictatorial regime known as New State (*Estado Novo*) as a symbol of its own accomplishments and modernity. All these actors participated in the construction of a technical discourse and in the negotiations of social and moral norms, as well as of representations at the level of the users' practices, discourses and the materiality of the sociotechnical car system.

Key-words: Sociotechnical system; automobile mobility, Portugal, *Estado Novo*, roads, motorists.

Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia

Departamento de Ciências Sociais Aplicadas

Campus de Caparica, Edif. VII, Piso 2, 2829-516 Caparica, Portugal

Programa Doutoral em História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia

Université Sorbonne Nouvelle, Paris 3

École doctorale 267 - Arts & Médias; UMR: Centre de Recherches sur le Lien Social

Centre Bièvre, 3e étage, Porte B, 1 rue Censier, 75005 Paris, France

Discipline: Histoire culturelle