

**UNIVERSIDADE LUSÓFONA DE HUMANIDADES E TECNOLOGIAS
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA URBANISMO E GEOGRAFIA
CURSO DE MESTRADO EM MUSEOLOGIA**

**PROJECTO MUSEOLÓGICO DOS TRANSPORTES MUNICIPAIS
DE LISBOA**

DISSERTAÇÃO APRESENTADA PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM
MUSEOLOGIA

CANDIDATO: LUÍS ALBERTO GENS DE AZEVEDO FRADINHO

ORIENTADOR: PROFESSOR DOUTOR MÁRIO C. MOUTINHO

Lisboa, Janeiro 2006

Agradecimentos

À CML

Ao DRMM

A todos os colegas do DRMM que sempre manifestaram compreensão e colaboração

À Dr.^a Ana Baptista pela paciência

À Dr.^a Ana Rodrigues pela especial colaboração e incentivo

Ao Eng. Henrique Bastos pela sua especial compreensão, dedicação a este projecto, e sobretudo pelo seu inextinguível apoio

Ao Arq. Jaime Freitas de Sousa por me aceitar na equipa

Ao Eng. João Paulo Sabino

Ao Dr. Ricardo Bandeirinha pela oportunidade

Ao Professor Doutor Mário Moutinho pela orientação e amizade

Aos meus amigos pela confiança

À minha mulher pela fé cega

À minha família

A todos o meu especial reconhecimento e agradecimento pelo apoio que tornou possível este trabalho

Resumo

A presente dissertação tem como propósito contribuir para o conhecimento global da importância que o património rodoviário possui para a compreensão da história urbana contemporânea, e de que modo essa condição se pode manifestar num projecto museológico consagrado à evolução dos transportes e oficinas do município de Lisboa.

Para tanto, o estudo procura estabelecer uma análise comparativa entre o desenvolvimento das sociedades industriais/urbanas e o Automóvel, entendido enquanto meio logístico de suporte central a essa interacção, utilizando como referencial a relação existente entre a cidade de Lisboa e o desempenho funcional da frota municipal que a serve.

A investigação é desenvolvida ao longo de dois eixos orientadores – a análise do panorama Europeu em matéria de preservação patrimonial e divulgação museológica desta realidade, dedicando particular atenção ao contexto português, e o resgate dos vestígios patrimoniais e documentais referentes à actividade da frota e das oficinas do município de Lisboa, constituídos como parte integrante desse património.

O estudo é concluído com um estudo de caso, realizado sob a forma de proposta museológica incidente sobre a intenção de recriar uma memória dos transportes e oficinas do município de Lisboa, apresentada enquanto base de formulação teórica sobre modos de composição museológica aplicáveis a semelhantes projectos, cuja finalidade imediata incide sobre uma reformulação da imagem do departamento que o promove.

Abstract

The present essay has, as intention, the will to contribute to a global understanding of the importance that road and traffic heritage have in the achievement of a more compressive knowledge of modern and contemporary urban history, and in what way that condition may operate in a musicological project concerned with the evolution of Lisbon city council transport fleet.

With that purpose in mind, the essay aims to establish a comparative analysis between the development of industrial/urban societies and the motor-car, known as the central logistic asset in that relationship, taking by example the case of Lisbon and her's city council fleet.

Concerning this orientation, the essay is developed using two different axes – an analysis of patrimonial preservation and diffusion regarding this reality in the European context, and the patrimonial and documental ransom concerning the city council fleet activity.

At last, this essay make use of a study-case, build in the shape of a museological proposal, dedicated to recreate the memory of the city council fleet sector, with the immediate propose of reevaluate the sector's image, presented as an theoretic base applicable to similar projects.

Índice

| | |
|---|--------------|
| Agradecimentos | pag. ii |
| Resumo | pag. iii |
| Abstract | pag. iv |
| Introdução | pag.1 |
| 1.1- Apresentação do tema | pag.3 |
| 1.2- Objectivos | pag.4 |
| 1.3- Metodologia | pag.5 |
| 1.4- Fontes documentais | pag.6 |
| 1.4.1- Fontes impressas literárias | pag.8 |
| 1.4.2- Fontes iconográficas | pag.8 |
| 1.4.3- A Internet | pag.9 |
| 2. A Frota Municipal e a cidade de Lisboa: Aspectos de uma evolução conjunta | |
| 2.1- Tumultos nacionais e avanços tecnológicos. A vida quotidiana da capital num mundo em conflito. (1910-1946) | pag.10 |
| 2.2- O advento do Automóvel e a mecanização dos serviços municipais. (1910-1946) | pag.20 |
| 2.3- A Lisboa do pós-guerra e o papel da CML na sua recuperação. (1946-1955) | pag.41 |
| 2.4- O crescimento quantitativo e qualitativo da frota municipal. (1946-55) | pag.48 |
| 2.5- O Automóvel e a cidade de Lisboa. (1955-1974) | pag.52 |
| 2.6- O crescimento urbano e as assimetrias sociais. O papel da CML e da sua frota (1955-1974). | pag.55 |
| 2.7- O novo regime político e a Indústria Automóvel. Repercussões no desempenho da frota municipal. (1974-1986) | pag.60 |

| | | |
|--------------|--|----------------|
| 2.8- | A frota municipal após o 25 de Abril de 1974. Preocupações e estratégias subjacentes à sua renovação. | pag.65 |
| 2.9- | A integração Europeia e a modernização Rodoviária Portuguesa. O período de maturidade da frota municipal. Tendências de evolução futura. (1986-2006) | pag.67 |
| | | |
| 3. | Património Rodoviário Europeu. Preservação e divulgação nas suas diferentes componentes. | |
| 3.1- | Museus de transportes e Museus de Automóveis. Parâmetros de pesquisa e distribuição geográfica | pag.76 |
| 3.2- | Organizações Internacionais e Regionais de Museus de Transportes. | pag.80 |
| | 3.2.1- IATM (International Association of Transport and Communications Museums) | pag.80 |
| | 3.2.2- O caso Inglês | pag.81 |
| | 3.2.2.1- A Transport Trust | pag.83 |
| | 3.2.2.2- NARTM (National Association of Road Transport Museums) | pag.83 |
| | 3.2.3- A Europa Continental | pag.84 |
| | 3.2.3.1- LTF. Lokaltrafikhistorisk Forening (Associação Histórica para os Transportes Locais) | pag.86 |
| | 3.2.3.2 - Svenska Spårvägssällskapet (Sociedade Sueca de Tramway) | pag.87 |
| | 3.2.3.3 - AMTUIR (Association Pour Le Musée Des Transports) | pag.87 |
| | 3.2.3.4 - AMIBUS (Associação Portuguesa de Amigos dos Autocarros) | pag.88 |
| 3.3- | Padronização das propostas museológicas encontradas. Características e especificidades. | pag.89 |
| 3.4 - | Os Museus dos Transportes e a memória das nações | pag.91 |
| | 3.4.1 - O contexto Europeu | pag.91 |
| | 3.4.2 - A Grã-Bretanha | pag.92 |
| | 3.4.2.1 - London Transport Museum | pag.93 |
| | 3.4.2.2 - Museu dos Transportes de Ipswich | pag.94 |
| | 3.4.2.3 - Museu dos Transportes de East Anglia | pag.96 |
| | 3.4.2.4 - Coventry Transport Museum | pag.97 |
| | 3.4.2.5 - Heritage Motor Center | pag.98 |
| | 3.4.2.6 - National Motor Museum – Beaulieu | pag.99 |
| | 3.4.3 - Europa continental | pag.100 |
| | 3.4.3.1 - Musée d'automobile Manoir | pag.101 |
| | 3.4.3.2 - Musée National de l'automobile | pag.101 |
| | 3.4.3.3 - Autoworld | pag.103 |
| | 3.4.3.4 - Museu da Mercedes-Benz | pag.104 |
| | 3.4.3.5 - Museu dos Transportes Suíço | pag.105 |

| | |
|--|----------------|
| 3.4.3.6 - Museu da Ciência e da Técnica da Catalunha | pag.106 |
| 3.4.3.7 - Museu da Policia de Estado Italiana | pag.107 |
| 3.4.4 - Panorama Nacional | pag.108 |
| 3.4.4.1- O Museu Nacional dos Coches | pag.108 |
| 3.4.4.2- Museu do Caramulo | pag.109 |
| 3.4.4.3- Museu dos Transportes e Comunicações | pag.110 |
| 3.4.4.4- Museu da Carris e o Museu do Carro Eléctrico dos STCP | pag.111 |
| 3.4.4.5 - Outros projectos museológicos | pag.113 |
| 3.5 - Referencias pedagógicas e praticas comerciais: | pag.114 |
| A construção de uma relação pacifica | |
| 3.5.1- Panorama nacional | pag.121 |
| 3.6 - Programas pedagógicos e culturais: A utilização de espaços exteriores e a construção de eventos comuns. | pag.123 |
| 3.6.1- Panorama nacional | pag.130 |
| 3.7 - Conclusão | pag.132 |

4. O Projecto museológico do DRMM

| | |
|--|----------------|
| 4.1- Historial do projecto | pag.133 |
| 4.2- Caracterização do espólio. Definição do campo de acção do projecto museológico. | pag.136 |
| 4.2.1- Descrição do espólio Automóvel | pag.138 |
| 4.2.2- Descrição do núcleo Documental | pag.141 |
| 4.2.3- Descrição da colecção de peças oficiais | pag.142 |
| 4.3- O programa museológico do Departamento de Reparação e Manutenção Mecânica | pag.144 |
| 4.3.1- Considerações iniciais | pag.144 |
| 4.3.2- Considerações gerais de inserção e condições particulares do projecto museológico | pag.146 |
| 4.4- Avaliação do projecto em confronto com a Lei-Quadro nº 47/2004, o enquadramento legal dos Museus Portugueses | pag.149 |
| 4.5- A definição do projecto museológico DRMM. Valores e objectivos. | pag.153 |

| | |
|--|----------------|
| 5. O Plano estratégico de desenvolvimento museológico | |
| 5.1- Determinantes estruturais | pag.154 |
| 5.2- Linhas programáticas | |
| 5.2.1- Programa de estudo histórico da evolução da frota municipal e respectivos serviços de suporte. Seu relacionamento com a história da cidade de Lisboa. | pag.157 |
| 5.2.2- Programa de recuperação de viaturas do espólio municipal. | pag.158 |
| 5.2.3- Programa de integração de novas peças. | pag.158 |
| 5.2.4- Programa de produção de replicas. | pag.159 |
| 5.2.5- Programa de Inventariação do espólio documental. | pag.160 |
| 5.2.6- Programa de Inventariação do espólio oficial e criação de reservas. | pag.160 |
| 5.2.7- Programa educativo | pag.161 |
| 5.2.8- Programa informativo | pag.161 |
| 5.2.9- Programa lúdico | pag.162 |
| 5.3- Plano de trabalhos - 1ª Fase | pag.162 |
| 5.3.1- Objectivos - 1ª Fase | pag.164 |
| 5.4- Plano de trabalho - 2ª Fase | pag.165 |
| 5.4.1- Objectivos - 2ª Fase | pag.166 |
| 5.5- O Plano integrado de imagem do DRMM e a sua relação com o Plano estratégico de desenvolvimento museológico | pag.167 |
| 5.5.1- O programa Lx Transportes: O passado e o futuro | pag.168 |
| 5.5.2- O programa Lx transportes: Ambiente | pag.169 |
| 5.5.3- O programa Lx Transportes: Rota das Escolas | pag.169 |
| 5.6- O plano estratégico de imagem e o futuro do projecto museológico - 3ª Fase | Pag.169 |
| 5.6.1- Requalificação dos conteúdos dispostos em eventos consagrados a viaturas de colecção, com especial atenção para a participação no Motorclassico 2007. | pag.170 |
| 5.6.2- Lançamento de um sitio na Internet sobre o projecto museológico. | pag.171 |
| 5.6.3- Criação de uma oficina pedagógica. | pag.172 |
| 5.6.4- Formação em restauro de viaturas de colecção para mecânicos das oficinas municipais. | pag.172 |
| 5.6.5- Estabelecimento de parcerias interdepartamentais com o intuito de promover eventos próprios. | pag.173 |
| 5.7- Conclusão | pag.176 |

6. Bibliografia

- 6.1-** Fontes Documentais História do Município de Lisboa. **pag.179**
- 6.2-** Fontes Documentais História do Automóvel e dos Transportes em Portugal. **pag.180**
- 6.3-** Bibliografia sobre Lisboa e Orgânica Municipal. **pag.181**
- 6.4-** Bibliografia sobre Museologia e História Mundial **pag.182**
- 6.5-** Bibliografia sobre História do Automóvel e dos Transportes. **pag.187**
- 6.6-** Páginas da World Wide Web **pag.189**
- 6.7-** *Sites* de Organizações Internacionais e Regionais de Museus de Transportes **pag.190**
- 6.8-** *Sites* Clubes, Associações e Fundos consagrados a Automóveis e Transportes Rodoviários Históricos **pag.191**
- 6.9-** *Sites* de Museus Automóveis e Transportes Rodoviários **pag.192**
- 6.10-** Fontes iconográficas **pag.194**

7. Anexo Fotográfico

- 7.1-** Fichas de apresentação **pag. II**
- 7.2-** Figuras de contextualização **pag. XXVI**

Introdução

“Havendo muitas definições de cidade, é indiscutível que a todas está subjacente a ideia de concentração. A cidade tem sido até hoje um local onde se reúnem, para onde convergem e donde divergem, pessoas, mercadorias, serviços, capitais e ideias. Como consequência desta reunião, o potencial de interacção é maior, aumentando com a própria dimensão o aglomerado. A cidade é o locus privilegiado da troca, tanto de ideias como de produtos, e da inovação.” Teresa Barata Salgueiro¹

Entendida neste sentido, a essência do sucesso de uma cidade² confunde-se com a sua capacidade de comunicar.

Num primeiro nível de leitura, com o seu exterior, alicerçando condições para a proliferação das actividades económicas e através delas fixar população, e num segundo nível de leitura, com o seu interior, na medida em que a sua população cresce e o tecido urbano tende a se desenvolver.

Lisboa nasce da confluência de factores relacionados com a sua posição geográfica, nomeadamente o domínio da foz do principal rio ibérico, entendido como via de comunicação com o interior do território, apresentando-se como ponto de ligação entre este, os territórios situados no litoral, e o exterior, apenas acessível por mar.

Para muitos, esta cidade é entendida como um ponto de passagem, de ternas saudades dos que partem, de espera dos que nunca voltaram, como a essência de uma pátria moldada na ânsia de partir e no desejo de voltar.

Talvez por isso durante muito tempo ela se tenha fechado em si mesma, abrindo-se abrindo-se apenas sobre o mar, ou talvez caiba à sua geografia pautada por colinas e estreitos vales a culpa dessa orientação, ou mesmo à activa influência árabe e ao necessário carácter defensivo que vigorou durante séculos, do qual resultou uma cidade labiríntica, de ruas estreitas e difícil circulação.

¹ SALGUEIRO, Teresa Barata - *Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas. in Povos e Culturas*, 2 (1987), p.114. Lisboa, 1987.

² As motivações para a fundação de cidades podem ter outras origens, nomeadamente político-militares, conforme comprovam as cidades raianas portuguesas, nascidas da acção de D.Sancho, D.Afonso III e D.Dinis. Todavia, a sua persistência no tempo apenas se tornará possível pela capacidade que estes pólos populacionais revelaram em aglutinar as actividades económicas das respectivas regiões.

Facto é que Lisboa, apesar da ruptura urbanística proporcionada pela conjugação entre o cataclismo de 1755 e a posterior acção do Marquês de Pombal, manteve uma aparente despreocupação em potenciar a sua circulação interna, fenómeno que aliás revela semelhanças com os modos de funcionamento de muitas outras cidades europeias, isto apesar das convergências existentes em matéria de ordenamento urbanístico, com a implantação de avenidas e a projecção de infra-estruturas de saneamento básico, a revelarem uma nova atitude relativamente à vida no seu interior.

Essas motivações tinham naturalmente subjacentes preocupações dos foros da saúde pública, directamente relacionadas com o controle das epidemias, da segurança de bens e pessoas, com questões inerentes à gestão da própria cidade, e eventualmente com a sua defesa³.

Assim, o arranque dos transportes urbanos da cidade de Lisboa, não nos surge verdadeiramente apenas como o resultado de uma maior interacção comercial interna, e eventualmente por uma ostentação social em se fazer transportar por um meio que cataliza-se as atenções e invejas, ambas potenciadas pelo crescimento da capacidade de circulação na zona nobre da cidade.

Esta realidade surge também, em função de estruturas logísticas que paralelamente se vão organizando, orientadas para a resolução de problemas existentes na vida quotidiana da cidade – a limpeza das ruas, a remoção dos lixos, o combate a incêndios – suportadas, de um modo crescente, pelo recurso a viaturas.

A história da evolução dessas estruturas logísticas e dos meios de locomoção que as suportam, é por si só, o registo por vias não tradicionais, do modo como a cidade se vai repensando, através das virtudes, das vivências, bem como dos problemas e consequências que tais mutações vão provocando.

³ Tomando como exemplo a cidade de Paris, a intervenção de Haussman, pautada pela construção de largas avenidas irradiando a partir de um mesmo centro, secundadas por vias transversais, prende-se de algum modo com a necessidade de potenciar a utilização da artilharia, face à insurreição de movimentos rebeldes, isolando os seus movimentos dentro dos sectores delimitados por essas vias

1.1- Apresentação do tema

O estudo que aqui se apresenta, insere-se no trabalho que tenho vindo a desenvolver, de há dois anos a esta parte, no Departamento de Reparação e Manutenção Mecânica (DRMM) da Câmara Municipal de Lisboa.

Este Departamento endereçou-me em Março de 2004, um convite para dar seguimento a uma velha ambição.

A de ter um museu consagrado à evolução histórica da frota municipal e das estruturas oficinais de apoio.

O projecto pensado pelos responsáveis do Departamento deveria se desenrolar no âmbito estrito do Departamento de Reparação e Manutenção Mecânica, funcionando em moldes semelhantes aos de um museu de empresa, ou seja, promovendo a sua profundidade histórica, relevância institucional e qualidade de trabalho, procurando atingir um potencial público constituído pelos trabalhadores do departamento e por eventuais visitas conhecedoras da especificidade e dos aspectos técnicos retractados (fornecedores, técnicos, empresas de maquinaria ou trabalhadores camarários de áreas funcionais próximas).

Todavia, ao longo da minha permanência neste projecto, tomei gradualmente consciência da importância que a estrutura responsável pelo fornecimento de meios de transporte tem no funcionamento da maior autarquia do país, e de que era perfeitamente possível e desejável, estabelecer uma estreita ligação entre a evolução dos transportes municipais, enquanto indicador de crescimento logístico desta instituição, a história contemporânea da cidade, e a história do automóvel em Portugal, por extrapolação realizada a partir do universo metropolitano nela contido.

A colocação deste projecto sob um espectro de incidência substancialmente mais vasto, sem demérito para outras concepções nem alternância de objectivos fundamentais, alicerçou-o a uma base capaz de lhe proporcionar um renovado vigor do papel a desempenhar, por adicionar aos propósitos iniciais capacidades comunicativas com outros públicos situados para além do núcleo estrito referido anteriormente, e por esta via potenciando a relevância do projecto e suas possibilidades de sucesso.

O trabalho desenvolvido a partir de então passa a ter em consideração aquilo que para mim é uma constatação de facto, ou seja, que o propósito de um semelhante projecto cumpre-se apenas se este estiver presente o papel social que deve desempenhar, apostando simultaneamente na promoção da auto-estima dos trabalhadores e dos serviços prestados, bem como no cumprimento do propósito essencial de disponibilizar para fins informativos, educativos e de deleite, os seus conteúdos aos munícipes em geral e a todos e quaisquer tipos de publico que manifestem interesse pelo passado histórico desta realidade dos serviços municipais.

1.2- Objectivos

O propósito do estudo que aqui se apresenta remete-nos portanto para a necessidade de sistematizar os trabalhos tendentes à musealização da mais importante realidade logística do Município de Lisboa, estruturando-os em torno do estabelecimento de uma missão clara e objectivos concisos para que a reedificação da sua memória se torne uma realidade.

A volatilidade que normalmente caracteriza o interesse posto em muitos projectos culturais, imprime maior urgência à existência de um trabalho sério, fundamentado, de musealização deste espólio, adequando medidas activas de carácter preventivo e conservacionista, catalogando e incorporando investigação técnica e histórica sobre as peças, ao mesmo tempo que se compõem políticas de integração para novas peças, dentro do âmbito estreito de um recurso museológico consagrado ao conhecimento da evolução histórica da frota do Município de Lisboa.

Para a reedificação desta memória importa também o reconhecimento da sua importância relativa, sendo esta normalmente tida como pouco importante, mesmo por aqueles que estando mais próximos deveriam assumir uma postura diferente, o que coloca semelhante projecto na incontornável contingência de contrariar tal tendência, construindo um novo olhar sobre si, orientando uma visão inúmeras vezes complacente e imerecidamente depreciativa do esforço feito por este sector.

Contrariar esta tendência apresenta-se portanto como uma meta a atingir, sendo adequado para tal efeito a construção de uma estratégia comunicativa que aponte em

sentido contrário, revelando a sua real importância e profundidade histórica no âmbito de uma compreensão mais alargada da história do município e da cidade.

Como tal, a dissertação que aqui se apresenta tem a ambição de se constituir como a base de trabalho museológico, aplicado aos testemunhos tangíveis e intangíveis que compõem este espólio e a consequente salvaguarda da(s) memória(s) nele(s) contida(s), permitindo a construção de uma base sólida capaz de suportar a construção de um Museu em seu torno, físico ou virtual, tradicional ou alternativo, ou de possibilitar a sua inserção em outro projecto mais lato, sem que essa junção seja prejudicial ao testemunho histórico que o fundamenta nem prejudique a salvaguarda integral da sua memória.

1.3- Metodologia

A metodologia aplicada na concretização destes objectivos assenta numa planificação dos trabalhos dedicada aos seguintes vectores de conhecimento.

Desse modo, temos em primeiro lugar o estudo e consequente elaboração de conclusões, relativas à forma como se conjuga e desenvolve a relação existente entre frota municipal, município, e a cidade de Lisboa, na qual se estrutura o propósito fundamental deste projecto museológico. Este estudo foi planificado segundo uma divisão temporal de cinco períodos, definidos por balizas encontradas conjuntamente em função de acontecimentos da história da cidade e de etapas da mecanização da frota municipal, incorporando nestes o tratamento individualizado de alguns temas que atravessam transversalmente vários dos períodos definidos.

Complementarmente, promove-se o estudo e consequente elaboração de conclusões, relativas à forma como se tem desenvolvido, no panorama Europeu, o sector dos museus e outras instituições consagradas à preservação e divulgação do património rodoviário, nos mais variados contextos e tipologias, procurando estabelecer com particular atenção um paralelismo com o caso português, contexto no qual se celebra um quadro evolutivo particular e se procura inserir a relevância do projecto museológico aqui apresentado.

Esta vertente encontra-se estruturada em função do estabelecimento de uma plataforma de identificação cultural comum e em função do estabelecimento de uma relação funcional com o projecto proposto.

Alicerçado nos resultados destes estudos e nas condições objectivas existentes, é composta uma estratégia comunicativa tendente a sedimentar este projecto enquanto proposta museológica plena, tão independente quanto possível da existência de um espaço formal onde a mesma opere.

Esta estratégia comunicativa promove uma hierarquização tipológica dos eventos a participar e das acções autónomas a realizar, tendo em linha de conta factores como o impacto produzido, o tipo de publico alvo, ou o espaço funcional existente, assim como a existência ou não de outros factores, que apesar de se revelarem exteriores ao próprio evento, são comprovadamente catalizados por ele, e se revestem de assumida importância para a promoção do projecto.

A estratégia comunicativa assume-se também como ponto de partida para produzir nos corpos dirigentes, a noção de potencial promocional como condição inata a este projecto, e por esta via estabelecer um paralelismo entre as manifestações publicas do projecto e a adjudicação de meios para realizar os trabalhos de recuperação, preservação e estudo situados a montante.

1.4- Fontes Documentais

A interacção existente entre as diferentes componentes que constituem o objecto deste estudo, propõem uma fundamentação em fontes documentais de natureza diversa.

Como tal importa distinguir fontes documentais relativas à evolução da frota municipal e das estruturas municipais, à história da cidade de Lisboa, e à história do Automóvel em Portugal.

No que concerne ao estudo da frota municipal, bem como a dados relativos à evolução das estruturas municipais, foi possível recolher informação documental no Arquivo do DRMM, (fichas de oficina, registos de entradas e saídas, relatórios anuais, estudos de implantação de novos sistemas, registos de armazém) assim como nos Arquivos Municipais do Arco do Cego (processos individuais de alterações em viaturas, processos de aquisição de viaturas, propostas para aquisição de viaturas), Arquivo

intermédio (documentação por tratar com a mesma tipologia da anterior) e Arquivo Fotográfico (imprensa periódica), bem como em periódicos da época⁴ que davam corpo às preocupações e necessidades da população.

Outro tipo de fonte referente ao modo como se foi desenvolvendo a relação entre o desenvolvimento da cidade e a resposta dada pela estrutura municipal, são os Anuários do Município (1939 - 1969), presentes no Arquivo Histórico Municipal, que de modo sistemático reportam as actividades e as correspondentes realidades contabilísticas das diversas direcções municipais, bem como justificam investimentos realizados nas suas áreas de acção.

De igual modo, as actas dos diferentes tipos de reuniões e sessões camarárias (1910 – 1969), e outro tipo de documentação⁵ existente no mesmo Arquivo, permitiram extrair dados fundamentais para uma análise dos problemas sentidos, das soluções avançadas e dos investimentos realizados.

No que respeita à história dos transportes em geral e do Automóvel em particular, foi consultada a documentação presente no Centro de Documentação e Arquivo Histórico da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (legislação, estatísticas, relatórios de organismos públicos e privados), no Arquivo do Museu do Automóvel de Oeiras (periódicos, fichas de homologação das viaturas, catálogos) na Direcção Geral de Viação - DGV (estatísticas) na Associação do Comercio Automóvel de Portugal - ACAP (estatísticas), e no Centro de Documentação do ACP (documentação relativa à história daquele clube). Foram igualmente consultados diversos trabalhos académicos, produzidos no seio de diferentes organismos (Universidade de Lisboa - Centro de Estudos Geográficos, Universidade Técnica de Lisboa – Mestrado em Transportes, Inteli - Centro de Inovação, Ministério das Finanças -Departamento de Prospectiva e Planeamento).

1.4.1- Fontes impressas literárias

Tal como se verificou no ponto anterior, a escolha das fontes impressas literárias, obedeceu a escolhas efectuadas em função de 3 áreas de conhecimento com incidências distintas, nomeadamente a área da museologia, a área da história da cidade e do

⁴ Destaque para a “Ilustração Portuguesa” e o “Século Ilustrado”.

⁵ Ver “Fontes Documentais História do Município de Lisboa”

município, e a área da história do Automóvel, na qual se dá particular atenção ao enquadramento nacional.

No que concerne à museologia, foram utilizados, *grosso modo*, os recursos da Biblioteca da Universidade Lusófona de Lisboa e do site <http://www.cadernosociomuseologia.ulusofona.pt> e <http://www.mestrado-museologia.net/>, promovidos pela mesma instituição.

Para análise e estudo da história da cidade e do município, foram consultadas obras presentes em diversas bibliotecas da rede municipal, utilizando o recurso do catálogo disponível *on-line*, reunindo-as, sempre que possível, numa só biblioteca – a Biblioteca Municipal David Mourão-Ferreira.

Neste contexto foram também utilizados os recursos da hemeroteca municipal e os arquivos do Arco do Cego e fotográfico, bem como alguns títulos disponíveis no arquivo do DRMM.

No capítulo da bibliografia referente à história dos transportes e do automóvel, os títulos consultados foram disponibilizados pelo Museu do Automóvel de Oeiras – CPAA (Clube Português de Automóveis Antigos), Centro de Documentação e Arquivo Histórico da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, e pelas bibliotecas da rede municipal, através do procedimento descrito no ponto anterior.

Superintende a todos os âmbitos de estudo o recurso à Biblioteca nacional quando o título procurado não se encontrava disponível em nenhuma das restantes bibliotecas.

1.4.2- Fontes iconográficas

Vital para o desempenho das pesquisas relacionadas com o conhecimento da frota municipal e das estruturas oficinais de suporte, bem como para a clarificação de alguns aspectos relacionados com a história da instituição, este recurso revelou-se da maior importância também no que concerne à identificação do tipo de intervenções efectuados pela frota municipal na cidade de Lisboa.

Neste contexto, foram encontrados diversos desenhos técnicos e fotografias, no acervo que futuramente formará o Centro de Documentação do DRMM, complementadas com fotografias presentes no espólio do arquivo fotográfico municipal.

Para uma mais profunda compreensão da evolução automóvel em Portugal, importa destacar a importância das fotografias e das imagens publicitárias patentes em catálogos

de automóveis, disponibilizados pelo arquivo Arquivo Municipal de Lisboa [AML], pelo Museu Automóvel de Oeiras do Clube Português de Automóveis Antigos [AMAO/CPAA], pelo arquivo do DRMM [ADRMM], pelo Sr. António Álvaro Costa da Silva [CPAAS]e pelo Sr. Luís Chin [CPLC].

1.4.3- A Internet

A utilização da omnipresente World Wide Web neste trabalho constituiu uma referência essencial quer nas funções de pesquisa, servindo de ponto de partida para uma parte considerável do trabalho realizado, quer como recurso comunicativo específico, através do qual é possível aceder a fontes informativas vitais.

No caso concreto da análise consagrada ao estabelecimento de um panorama dos museus europeus de automóveis, de transportes ou de áreas anexas com relevância para esta dissertação, este recurso não serviu apenas de ponto de partida, mas assumiu também o papel de principal fonte informativa.

Para o efeito foram utilizados motores de pesquisa consagrados à área museológica que me permitiram chegar aos sites dos próprios museus em análise.

Alguns cuidados contudo prevaleceram. A validação da informação sobre a qual trabalhei foi sempre a de *sites* promovidos por instituições credíveis, que no caso da pesquisa citada equivale a dizer que apenas os *sites* dos próprios museus ou de organizações ligadas ao meio museológico foram consideradas.

As suas capacidades comunicativas revelaram a outro nível, potencialidades de biblioteca virtual, permitindo o acesso a trabalhos credíveis, de fontes verificáveis, facto que se revelou de enorme mais valia.

Para além da possibilidade de aceder *on-line* aos conteúdos de um numero elevado de publicações relevantes para o trabalho, foi ainda possível recorrer a alguma produção académica, em *sites* de instituições universitárias nacionais e estrangeiras, a estudos estatísticos e a relatórios promovidos por entidades publicas e privadas, que pude aplicar sobretudo nas áreas de conhecimento consagradas à museologia, à história da cidade de Lisboa, e à história do Automóvel em Portugal.

2. A Frota Municipal e a cidade de Lisboa: Aspectos de uma evolução conjunta

2.1- Tumultos nacionais e avanços tecnológicos.

A vida quotidiana da capital num mundo em conflito. (1910 – 1946)

O final da primeira década do século XX introduz no território Nacional uma profunda transformação na Sociedade Portuguesa.

A Monarquia, em crescente descrédito político, chega ao seu termo com uma revolução dando lugar a um novo regime, a República (**Fig.1**) que e a seu tempo, irá fundamentar a sua visão política impondo uma nova constituição.

O País passa então a reger-se pelos princípios ideológicos da Revolução Francesa, “*Liberdade, Igualdade e Fraternidade*”, que imprimem à sociedade Portuguesa um novo equilíbrio político, social e económico.

Naturalmente esta transição não se fez pacificamente.

A Igreja, instituição basilar da sociedade Portuguesa, vê paulatinamente os seus privilégios serem retirados em prol da defesa ideológica de uma sociedade laica.

A instabilidade social, económica e política, manifesta-se tornando mais vivas e evidentes as disputas entre os diferentes actores sociais⁶.

O Exército e a Marinha evidenciam-se como um poder à parte cuja intervenção pode decidir o rumo dos acontecimentos.

É nesta conjuntura que em 1914 eclode o primeiro conflito à escala mundial.

Portugal, após alguma hesitação inicial, acaba por intervir no conflito em 1916, procurando dessa forma auferir o apoio dos seus aliados tradicionais para suster os ataques movidos pela Alemanha às suas colónias africanas.

Estes factores confluem no sentido de agravar a crise interna, aumentando a desvalorização da moeda, a carência de géneros essenciais e provocando o aumento exponencial dos preços praticados.

Os racionamentos, os assaltos a armazéns, os confrontos entre civis e forças policiais, as greves, tornam-se frequentes (**Fig.2**).

A assinatura do Armistício em 1918 põe cobro ao conflito, mas a desejável recuperação tarda.

⁶ Entre o final de 1910 e 1911, registaram-se 247 greves em todo o País. Em Lisboa aquelas que maior impacto teve na vida da cidade estavam relacionadas com o sector dos transportes. História de Portugal, VI volume, P.429. dir. José Mattoso. Circulo dos Leitores. Lisboa, 1994.

Na capital, este clima de perturbação política e social sentida durante as décadas de 10 e 20, surge ampliado pelo acentuado crescimento populacional que se vinha a assistir desde 1864, motivado por um fluxo de trabalhadores oriundos dos meios rurais em busca de trabalho na florescente industria.

A Republica efectivamente revela francas dificuldades em se impor como regime de coesão nacional, sucedendo-se as crises políticas.

Na transição para os anos 20, os governos em Portugal duram em média 60 dias, e entre Fevereiro de 1917 e Outubro de 1920, ocorreram 26 golpes de estado com sucesso⁷.

O quotidiano Lisboaeta é naturalmente afectado por esta instabilidade.

*“Deixara de haver pão, mesmo o de milho, que os lisboetas achavam intragável. As mercearias tinham feito negócios da china, vendendo batatas e bolachas a preços extraordinários (o das batatas triplicou num dia). Mesmo assim, a determinado momento, até as batatas se acabaram no mercado da Praça da Figueira. Então, num ambiente de histeria e pânico, deu-se por toda a cidade uma vaga gigantesca de assaltos a padarias e mercearias, acompanhados de tumultos e tiroteios.”*⁸

O emergente sector dos transportes públicos urbanos conhece também alguns entraves ao seu crescimento.

Criada em 1872 como resposta às crescentes exigências de transporte público urbano que a cidade e seus habitantes necessitam, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa e os seus tramways ou “Americanos” como eram mais comumente conhecidos, impõem-se num mercado onde coabitavam com diversas (**fig.3**) empresas de pequena dimensão⁹.

⁷ In “História de Portugal”, p.519, dir. José Mattoso.

⁸ História de Portugal, p.522, dir. José Mattoso.

⁹ Catorze em 1892, data em que a Carris de Ferro de Lisboa consegue adquirir doze delas. Eram essas empresas a Moita&Isidro, Florindos, Lilla, Viação Lisbonense, José Maria de Sousa, Bernardino Pinto, Manuel da Silva Ferreira, João José dos Santos, Casimiro Freire& C.ª (Canoa), Luís Augusto Avelino Lopes, Cruz&Costa, Gatto&Irmão, subsistindo apenas duas empresas: A Companhia de Carroagens Antoine Ripert e a Empresa de Eduardo Jorge (Chora). A primeira foi a maior concorrente da Carris. A sua vantagem face a outras, em parte é explicável porque tinha a mesma largura de vias que os “Carros Americanos”, podendo utilizar as linhas-férreas destes, aumentando o conforto, a segurança e a velocidade dos seus carros. A segunda foi convertida em empresa de camionagem com a viragem do

Este panorama estabelece-se essencialmente a partir de 1901, data em que os primeiros eléctricos entram em circulação, com nítidas vantagens a nível de comodidade, rapidez, segurança, e rentabilidade do serviço, face aos tradicionais transportes de tracção animal¹⁰.

Para esta empresa, como para muitas outras, a instalação da Republica vem significar, durante os primeiros anos, dificuldades laborais acrescidas, traçadas pelo muito activo movimento sindicalista, que defendia aumentos de salários e diminuições do número de horas de trabalho, e por uma difícil relação com o utilizador, provocada pela necessidade de estabelecer preços de bilhetes e assinaturas adequados aos custos de exploração.

Também aqui é solicitada a intervenção da Câmara Municipal de Lisboa, enquanto entidade reguladora da matéria, procurando esta implementar um acordo que levasse à diminuição do diferencial existente entre as necessidades da companhia e a realidade económica dos utilizadores.

Estas contendas, que se tornam cíclicas, tendem contudo a ser resolvidas em favor da companhia, depreendendo-se que a promiscuidade de interesses existentes entre esta e alguns dos elementos que integravam o executivo camarário, subvertiam a lógica que deveria primar nesta questão, ou seja, melhorar e adaptar os serviços de modo a melhor servir os Lisboetas.

O resultado é uma sucessão interminável de protestos e greves (**fig. 4**), pautados por avanços e recuos dos preços praticados e por um clima geral de revolta que não deixou de provocar em diversas ocasiões, graves danos nas viaturas em circulação.

Todavia, não obstante esta conjuntura, o crescimento do sector prossegue, adequando-se de alguma forma à visão industrializada e tecnológica que o regime preconizava para o País.

Paralelamente, a partir de 1907, assistimos ao aparecimento dos primeiros automóveis de praça.

Os primeiros quatro eram da marca Fiat¹¹, e concorriam directamente com as Tipóias¹² (**fig.5**) pelo mesmo tipo de serviço, embora a novidade tecnológica, a maior comodidade

século. Em 1996, foi criada a *Luzitana*, como cooperativa de ex-empregados da Carris. Subsistiu até 1902. António Lopes Vieira, “Os Transportes Públicos de Lisboa entre 1830 e 1910” p.128-129.

¹⁰ VIEIRA, António Lopes, Os Transportes Públicos de Lisboa cofre 1830 e 1910, I Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1982, p. 204

¹¹ CAPITÃO, Maria Amélia Motta, Subsídios para a História dos Transportes de Lisboa

e rapidez no transporte, em breve viriam a assegurar-lhe uma incontestada supremacia enquanto transporte público individual de aluguer.

Colocar um Automóvel na Praça, revelava-se então extremamente simples. Bastava para tal tirar a carta de condução e requerer à Câmara Municipal uma licença para poder operar. Não existiam praças definidas, vindo estas a ser formadas pela força do hábito. Os locais tradicionalmente escolhidos para encontrar clientes eram o lado oriental do Rossio, junto ao Teatro Nacional e as proximidades da Estação de Caminho de Ferro do Rossio.

A apetência e aceitação do Táxi rapidamente cresce, tendo como consequência directa o aumento do número de viaturas disponíveis, e a diversidade das marcas encontradas: Brazier, Clément-Bayard, Dion-Bouton, Hudson, etc.

Todas as viaturas eram contudo, durante este período, de carroçaria aberta e os preços do serviço normalmente acordados entre o cliente e o condutor.

Os Taxímetros surgem apenas em 1910, tendo a primeira bandeirada o valor de 200 réis e cada fracção 50 réis. Estes aparelhos, apesar de não serem obrigatórios, acabam por obter a preferência dos clientes, pois tendiam a tornavam as viagens mais baratas.

Posteriormente surge a Companhia de S.Roque, cujos carros se distinguem por serem fechados.

Esta Companhia possuía oficinas próprias, facto que representava uma considerável vantagem no campo da manutenção, devido à escassez de oficinas especializadas com experiência na reparação de motores, facto que se traduzia em importantes reproporções no estado geral e na apresentação das viaturas.

Mas a guerra vem impor um interregno ao crescente interesse sentido pelo Táxi, impondo a escassez de produtos como a Gasolina, os Óleos ou os Pneus, inflacionando os seus preços e tornando inoportável a exploração económica de um tal serviço.

Como tentativa de criar alternativas de transporte publico individual mais baratas passam a circular em Lisboa os “Moto-Taxis”, em versões com e sem Side-car, das marcas Indian, Harley-Davidson, e FN, e com capacidade para transportar de duas a cinco passageiros, naturalmente com corridas mais baratas que as dos seus congéneres automóveis.

No início dos anos 20, o número destas viaturas a circular em Lisboa chegou a rondar as 50, mas a partir de meados da década tendem rapidamente a desaparecer.

¹² Viaturas de tracção animal destinada ao transporte de pessoas. Constituíram a ultima opção em termos de transporte de praça.

Em 1925 cerca de 50 condutores de Táxis juntam-se para formar a Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs, que se celebrizou pelo uso dos populares Táxis “Palhinhos”. Inicialmente da marca Citroën¹³, os “Palhinhos” (fig.6) rapidamente crescem em número e em diversidade de marcas.

A alcunha pela qual ficaram carinhosamente conhecidos, deriva da decoração do Painel de Instrumentos e dos Painéis exteriores das Portas, com um entrelaçado de Palha tratada, aplicação muito em voga na época em forros de cadeiras das esplanadas e em outros locais de recreio.

Em meados dos anos 30, esta companhia possuía 157 viaturas, entre Táxis, Autocarros e Camiões de carga.

O crescimento deste sector é portanto contemporâneo ao clima de euforia sentido logo após o primeiro conflito mundial e que se mantém durante a década seguinte.

Lisboa torna-se o epicentro Português desse clima de celebração da vida, mas ao contrário do que era vivido em outros países europeus, sem um suporte de alteração do quadro económico. Em consequência, assiste-se ao acentuar das assimetrias sociais, a um sobre endividamento público e a uma forte desvalorização da moeda.

Ainda assim às comodidades trazidas pela tecnologia ao quotidiano doméstico, adicionam-se as introduzidas nos sectores das comunicações, dos transportes e da imprensa que surge ilustrada.

O acto de viajar tende a democratizar-se. O Automóvel torna-se um objecto de desejo, de *status*, mas também de evasão. As distâncias tendem a encurtar na proporção inversa do aumento da velocidade. O abastecimento de gasolina fica simplificado pela instalação das primeiras bombas de enchimento auto-medidoras. A Vacuum Oil, única empresa distribuidora de gasolina no País, em colaboração com o Automóvel Clube de Portugal, patrocina a instalação de placas para a orientação dos automobilistas.

É também chegado o tempo dos grandes salões automóveis, no Palácio de Cristal do Porto em 1922, e em Lisboa no Coliseu dos Recreios três anos depois.

Os representantes das melhores marcas de automóveis criam *stands* de venda como autênticos monumentos ao automóvel, dentro da estética *Art Deco* em voga na época, traçados pelos mais conceituados Arquitectos, como Cottinelli Telmo, Cassiano Branco

¹³ CAPITÃO, Maria Amélia Motta, Subsídios para a História dos Transportes de Lisboa

ou Pardal Monteiro, dentro dos quais se destaca o Auto-Palace (**fig.7**) desenhado por Gustave Eifel.

Os Transportes Motorizados passam deste modo a marcar a vida quotidiana em meados dos anos 20, fazendo substituir definitivamente o seu estatuto de mera curiosidade tecnológica, posta à disposição de alguns indivíduos mais abonados, por uma funcionalidade operativa que não para de crescer, alargando sucessivamente o seu leque de aplicações práticas.

Naturalmente esta condição originou o aumento do tráfego motorizado, especialmente sentido nos meios urbanos, importando problemas relacionados com a manutenção da rede viária nacional existente e propondo urgência no seu alargamento.

O panorama rodoviário era então caracterizado na essência pela rarefacção da rede de estradas, facto que condicionava fortemente uma desejável facilidade de comunicação entre as diversas regiões do País e o conseqüentemente desenvolvimento de um mercado interno capaz de suportar o crescimento das actividades económicas.

Em concordância, surge em 1928 um primeiro plano rodoviário nacional que procurará alterar o quadro existente.

Efectivamente, a situação virá a melhorar, verificando-se um crescimento efectivo da rede rodoviária nacional¹⁴, embora este se mantivesse sempre aquém das necessidades impostas por um forte ritmo de crescimento do parque automóvel nacional e a sua evolução pecasse de uma inconsistência própria da instabilidade política então vivida (**fig.8**).

Outra medida imposta à circulação rodoviária diz respeito à alteração do sentido da marcha, cuja norma era até então, a de circular pela esquerda, tal como se verificava em Inglaterra e nos países do antigo império Britânico.

Assim, a 1 de Junho de 1928, é posta em vigor esta alteração fundamental à circulação automóvel, passando Portugal a reger-se pela mesma norma aplicada em toda a Europa continental (**fig.9**).

A transição, que se previa complicada, acaba por se fazer sem grandes problemas, facto para o qual contribui a campanha de divulgação levada a cabo por todo o país, patrocinada pela Vacuum Oil e pelo jornal Diário de Notícias.

Com a entrada nos anos 30, o panorama político do País tende a alterar-se.

¹⁴ Entre 1930 e 1939, são construídas cerca de 500 Quilómetros de novas estradas

De facto, a instabilidade vivida durante a Primeira República é gradualmente substituída por um novo regime que paulatinamente vai afastando ameaças vindas de grupos de extrema-direita, de resquícios de Republicanismo mais radical, e a seu tempo, dos próprios Militares que realizaram a mudança através do golpe de estado de 1926, para impor uma reorganização administrativa, política e económica do País com punho de ferro.

Efectivamente esta alteração de regime político vem permitir a Portugal recuperar da situação de bancarrota em que se encontrava, conseguindo atingir uma estabilidade económica à muito procurada, e apesar de a mesma se encontrar fundamentada nos seus recursos coloniais, não deixa de ser contrária à tendência geral de crise vivida pelos Estados Unidos e pela Europa.

Os anos 30 são também os anos do desenvolvimento dos transportes e das comunicações em massa.

Ao longo da década, o número de viaturas ligeiras¹⁵, cujo preço médio é de 18 contos em 1930, quase duplica, ou seja cerca de 3300 viaturas/ano entre 1930 e 1940, representando um terço do total das importações relacionadas com consumo¹⁶.

Este crescimento é feito essencialmente por importação de viaturas Americanas, embora se assista a uma crescente apetência pelas marcas Europeias, nomeadamente Inglesas.

Os automóveis Europeus, normalmente menos potentes, eram também mais acessíveis, factor que poderá ser entendido como o principal indicador da tendência para a democratização do automóvel no mercado nacional, à semelhança do que se observava no resto da Europa, onde se verificava que o crescente acesso à compra de viatura própria por parte da classe média urbana, resultava de uma gradual alteração da perspectiva tida pela indústria automóvel no sentido de propor viaturas mais simples e baratas¹⁷.

O processo retrocederá durante o segundo conflito mundial, mas retomará após este de modo bastante mais enérgico, à medida que a Indústria automóvel Europeia consegue

¹⁵ Viaturas com lotação até 9 lugares e peso bruto até 3500Kg

¹⁶ VIEIRA, Joaquim "Portugal Século XX crónica em imagens. 1930-1940" p107. Circulo dos Leitores. Lisboa, 2000.

¹⁷ Esta mudança na expressão do Automóvel como bem de consumo, implicará mesmo uma forte quebra no mercado de viaturas de luxo, levando à falência marcas tradicionais como a Hispano-Suíza e muitos carroçadores especializados

recuperar da destruição e de outras limitações de que padece, como mais à frente veremos.

Novas medidas são então tomadas para minimizar os problemas directamente relacionados com o aumento do volume de viaturas automóveis em circulação. Em 1933 é criada a Direcção Geral de Serviços de Viação, instituição que irá imprimir maior rigor e fiscalização às regras de circulação automóvel, criando simultaneamente mecanismos que permitiam uma melhor gestão do parque automóvel nacional.

Nesse âmbito, em 1936 decide-se terminar com as numerações norte, centro e sul nas matrículas nacionais, substituindo-as por uma designação de duas letras, seguidas de dois grupos de dois números¹⁸.

No plano das acessibilidades, o País conhece um novo impulso.

O regime, apostado em celebrar o seu sucesso através de grandes obras públicas, promove a construção de rodovias que incentivassem a comunicação entre Lisboa e diferentes regiões do País.

A tendência aliada à introdução de férias pagas em alguns Países da Europa, faz do turismo uma grande indústria em desenvolvimento, para a qual Portugal, apesar do seu crescente isolamento, reconhece ter um forte potencial.

A grande maioria da população, apesar dos seus fracos recursos, adere em massa a esta nova moda.

Proliferam as excursões familiares (**fig.10**) e de grupo, utilizando o autocarro e o automóvel, embora este último apenas estivesse ao alcance de alguns portugueses mais abonados.

Por esta via, o número de passageiros transportados de autocarro entre 1935 e 1940 aumenta mais de 100%, número que se aproxima do dos passageiros transportados pelo comboio.

Contribuem para tal, o incentivo à circulação, a abolição de Taxas Municipais sobre Automóveis Ligeiros e Pesados, a isenção do Imposto sobre Combustível, a veículos

¹⁸ Nomenclatura que esteve em vigor até 1991, quando o grupo de duas letras passa para o final da Matrícula. No ano de 2005 o grupo de duas letras passa a marcar presença entre os dois grupos de números no centro da matrícula.

consumindo óleos pesados, e o facto de o Imposto de Camionagem não incidir sobre viaturas de aluguer, apenas as de carreira¹⁹.

Paralelamente, Lisboa aumenta o seu perímetro urbano e em consequência, aumenta também o número de viaturas que nela circulam diariamente, fenómeno que pode ser justificável não só pelo acréscimo populacional resultante da tradicional atracção que a cidade imana sobre aqueles que buscam uma vida melhor, mas sobretudo pela aplicação de medidas tendentes a melhorar o acesso à cidade, integradas numa visão estratégica defendida pelo regime que apostava tornar Lisboa “a capital do Império”.

Esse plano, que nos surge em 1935 sob a égide do Eng.º Duarte Pacheco, irá propor um sistema de radiais construídas a partir do centro da cidade para a periferia, prevendo entre outras, a construção das marginais oriental e ocidental²⁰, o prolongamento da Avenida Almirante Reis até ao Bairro de Encarnação, prosseguindo até ao Aeroporto²¹ e permitindo a futura construção da Auto-estrada do Norte²², bem como o prolongamento da Avenida da Liberdade (**fig.11**), que com a construção da Auto-estrada de Cascais²³ viria a abrir um novo eixo de entrada na cidade.

Durante todo este período, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, empresa que explora em regime de exclusividade o sector dos transportes públicos urbanos Lisboetas, procura dilatar os seus serviços em conformidade com as crescentes exigências do mercado.

Para tal recorre inicialmente ao Eléctrico, por este se apresentar como a única solução de transporte capaz de cumprir os desígnios a que a empresa se propunha, visto que o Autocarro manifestava incapacidade, técnica até meados dos anos 30, e logística depois

¹⁹ VIEIRA, Joaquim, “Portugal Século XX- crónica em imagens”. 1930-1940. p112. Circulo dos Leitores, Lisboa, 2000

²⁰ A marginal Ocidental, que futuramente seguiria até Cascais, foi inaugurada em 1937. A Oriental, futura Av. Infante D. Henrique, (só verá o seu primeiro troço inaugurado em 1949)

²¹ Inaugurado ao tráfego internacional em 1942

²² Inaugurada entre Lisboa e Vila Franca de Xira em 1961

²³ Obras iniciadas em 1940, e a inauguração do primeiro troço, entre Lisboa e o Estádio Nacional em 1944

por imposição da 2ª Guerra Mundial, em cumprir como solução de transporte público urbano de grande capacidade²⁴.

Esta situação só é alterada em 1946 quando surgem as primeiras carreiras regulares de Autocarros, depois de em 1940, e até ao final do evento, terem circulado 6 Autocarros AEC de piso único, entre o Rossio e Belém, fornecendo transporte para a exposição “ O Mundo Português”.

O Eléctrico (**fig.12**) passa então a dividir a hegemonia dos transportes Públicos Urbanos ao dispor dos Lisboaetas com este novo transporte.

Com o passar dos anos e a intensificação do trânsito, o Eléctrico, devido à sua menor mobilidade e velocidade, foi perdendo terreno neste particular face ao Autocarro, que evoluiu tecnicamente, acrescentando ao aumento da sua capacidade de carga a capacidade de conseguir cumprir o mesmo tipo de trajectos, a enorme vantagem em termos de exploração, de não estar dependente de ferro via, facto que diminuía os preços de exploração e simplificava bastante o processo.

Como nos dá conta Margarido Tão²⁵

“... Ao contrário da última (eléctrico), dispensavam a existência de infra-estruturas, além da via de circulação geral, para assegurar serviços dirigidos a zonas novas e excêntricas, onde a via-férrea não chegaria a constituir-se.”

O autocarro tornar-se-á gradualmente o transporte público colectivo por excelência nas décadas seguintes, hegemonia à qual apenas se virá a opor o Metropolitano a partir de 1960.

Mas a persistência do eléctrico até aos dias de hoje, revela que a história dos transportes de Lisboa estará sempre ligada a este meio de transporte que mantêm as suas valências, enquanto solução de transporte amiga do ambiente, e sobretudo como ícone incontornável da cidade de Lisboa.

²⁴ CAPITÃO, Maria Amélia da Motta “Subsídios para a História dos transportes Terrestres em Lisboa” p.98

²⁵ TÃO, Manuel Margarido, (prefácio) “LISBOA 125 anos sobre carris”, João de Azevedo, p.8. Roma editora, Braga, Setembro de 1998.

2.2- O advento do automóvel e a mecanização dos serviços municipais. (1910 – 1946)

A acção do Município de Lisboa, durante a vigência deste período, esteve essencialmente orientada no sentido de minorar os graves problemas existentes em sectores primordiais ao bem-estar da população, para os quais foram estruturados os Serviços de Limpeza Urbana e Regas (**fig.13**), de Distribuição de Água ao Povo (**fig.14**) em zonas ainda não abrangidas pela distribuição canalizada²⁶, o Matadouro Municipal e a rede de talhos controlados pelo Município²⁷, bem como o serviço de Transportes Gerais, 3ª Repartição, ligado na sua essência à construção e manutenção de infra-estruturas.

A frota era então, no final do ano de 1909, exclusivamente composta por Hipomóveis²⁸, (**fig.15 – 22**), distribuídos em diferentes tipos²⁹.

Como recursos humanos ligados ao sector, o município contava com a presença de 135 carroceiros no Serviço de Limpeza de Ruas e 10 no Serviço de Distribuição de água ao Povo (**fig.23**) e Extinção de Animais Nocivos³⁰ num quadro de pessoal que contava também com encarregados de cocheira, fiéis de cavalaria, ajudantes de fiel de cavalaria, guardas de arreios, feitor e mestre de ensino de carroceiros, todos eles pagos à jornada, que no caso dos carroceiros era de 50 cêntimos/dia³¹.

²⁶ Esta distribuição era realizada a partir das estações do Serviço de Limpeza e Regas: Estação Oriental na Rua Defensores de Chaves; Estação Ocidental em Belém; Estação Central – Abegoaria Municipal, nas ruas Vasco da Gama, D.Luis I, e Boavista.

²⁷ Por razões de higiene e segurança das populações, o controle do abastecimento de alimentos á cidade constitui uma das funções vitais a desempenhar pelo Município de Lisboa. No caso concreto das carnes, constitui referencia como um dos primeiros Pelouros instituídos por D. Manuel I em carta régia de 1509. A rede de Talhos Municipais resulta de uma série de medidas tendentes a eliminar a entrada de reses mortas na cidade, entre as quais consta também uma rede de Matadouros Municipais. Para mais informações ver VELASCO, Emilia Maria. "O Abastecimento de Carne à Cidade de Lisboa" ed. CML/DMAC/Imprensa Municipal. Lisboa 2000.

²⁸ Viaturas que recorriam à tracção animal

²⁹ - Carroças de ferro, (10) destinadas a diferentes fins de carga
- Carros de 4 rodas para condução dos lixos da cidade
- Carros fechados para transporte de carnes²⁹ (5), ao serviço do Matadouro Municipal
- Carroças para transporte de materiais, para as obras, então com a designação de 3ª Repartição.
- Pipas para distribuição de água, regas e limpeza de pavimentos
Fonte: "Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa do anno de 1911". Porto, 1911.

³⁰ "Orçamento para a gerência do anno de 1910" Lisboa, 1909

³¹ "Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa do anno de 1912" Lisboa, 1912.

Essa realidade estava todavia prestes a mudar, em virtude da inclusão, no orçamento para o ano de 1910, da proposta de aquisição de “*máquinas de varrer*” em Inglaterra.

Em 1912 a compra de carroças e muares importava em 3.000\$00 e as despesas com alimentação de gado utilizado para tracção em 2.000\$00.

Este material circulante era normalmente adquirido a particulares em Praças Públicas e caso fosse necessário, adaptado às suas novas funções, recorrendo maioritariamente a oficinas particulares³², orientando a actuação das oficinas municipais para as funções de manutenção das viaturas e dos utensílios relacionados com a tracção animal.

As oficinas municipais encontravam-se então dispersas pelos diferentes serviços munidos de meios de transporte, nomeadamente o serviço de limpeza, o serviço de Matadouro, o serviço de obras e os Bombeiros Sapadores, em pequenos núcleos de apoio imediato às respectivas actividades, mantendo ainda assim, alguma actividade em matéria de construção de viaturas, como aquela relatada nas actas da sessão da Câmara Municipal de Lisboa de 29 de Junho de 1911, onde é referido o contracto para a construção de uma viatura para transporte de carnes, cuja caixa seria posteriormente revestida a chapa de ferro e pintada nas oficinas do Matadouro Municipal.

No decurso do ano de 1913, é aprovado em Sessão da Comissão Executiva do Município, um projecto de oficinas municipais centralizadas, a construir em Alcântara. De acordo com o projecto “... *as oficinas a agrupar, são as de serralharia, carpintaria civil e de carros e oficinas de pintura.*”³³

As obras tiveram início em 1914, mas dificuldades suscitadas pela eclosão do primeiro conflito mundial vêm provocar uma paralisação apenas desbloqueada com a entrada na década seguinte.

³² Segundo os registos, essas empresas eram a Industrial Portuguesa, em Santo Amaro, a Fábrica Vulcano, no Boqueirão do Ouro, a firma F.S. Sampaio Pombinho, antiga casa Maçedo, situada na Rua da Boavista nº43, e a firma Carlos Alves e Cª sucessor Carlos Alfredo da Silva, à qual se atribui a compra de 6 carros de 4 rodas para condução do lixo por 366\$00.

Fontes: “Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa do anno de 1914, dia 5 de Março” Lisboa, 1914 p.142, e “Actas das Sessões da Comissão Executiva da CML”, sessão de 18 de Dezembro 1913, p.826.

*“A centralização importa pela organização de serviços dos transportes mecânicos com as respectivas oficinas, numa única repartição, permite a possibilidade de recolher e arrumar todo o material automóvel nas garagens em Alcântara”*³⁴

A aventura da mecanização, conjugada com a evolução das estruturas de suporte oficial, dava então os seus primeiros passos decididos, incentivados pelo aumento da disponibilidade de soluções técnicas aplicáveis aos serviços de higiene urbana e sobretudo, na medida em que a aplicação de tais soluções não correspondia a um crescimento efectivo da rentabilidade, em função de uma ânsia de modernidade que almejava proximidade com soluções aplicadas em outras cidades tidas como referenciais³⁵

Indirectamente o Republicanismo revelava através destas manifestações, o seu apreço pelo desenvolvimento industrial e tecnológico, através do qual esperava demonstrar no plano internacional a mais valia do regime e o seu reconhecimento.

Paralelamente a gestão da cidade vai exigindo novos serviços, ligados ao combate das epidemias promovendo a extinção de animais nocivos, ou ligados à revitalização dos espaços verdes e jardins, integrada no âmbito de uma política de “democratização” dos mesmos.

O processo de mecanização tem então oficialmente início em 1910³⁶, com a entrada ao serviço no final desse ano de 3 Maquinas de Varrer³⁷ adquiridas em Inglaterra³⁸ (**fig.24**),

³⁴ Eng. Eduardo Rodrigues de Carvalho, Presidente da CML 1939-1943. Fonte: “Anais de 1941”. Relatório do Presidente da CML, p.98, Lisboa, 1942.

³⁵ A imprensa da época enaltecia as virtudes da modernização dos sistemas associados à limpeza das cidades, noticiando a entrada em funções de novas maquinas nas mais importantes cidades Europeias, especialmente Paris. Ver Ilustração Portuguesa nº302 de 4 de Dezembro de 1911, p.726.

³⁶ A aquisição em 1965 de uma viatura Peugeot 19 de 1899, descoberta por João de Lacerda num armazém da CML junto à Av. da Índia, tem suscitado algumas dúvidas relativamente a esta afirmação. Contudo o Museu do Caramulo, entidade que então adquiriu a viatura, reafirma a inexistência de qualquer registo dos anteriores proprietários desta viatura. A sua permanência em instalações da CML e consequente posse administrativa, não prova que a mesma esteve, em momento algum, ao serviço da autarquia.

³⁷ Viaturas dotadas de dispositivo mecânico para varrer pavimentos

³⁸ “Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa do anno de 1912”, sessão de 5 de Setembro de 1912, p 608, Lisboa.

prossequindo em 1912 com a aquisição de mais quatro viaturas semelhantes, à firma F. Baertein, representada no nosso País pela “Fundição de Belém”³⁹.

Em data aproximada procedeu-se igualmente à aquisição de um Auto de Rega Mecânico⁴⁰ (**fig.25**).

No ano de 1919 são adquiridos 4 camiões da marca Delaye (**fig.26**) para o serviço de transporte de materiais da 3ª Repartição e simultaneamente propõem-se a aquisição de mais quatro, pelo preço estimado de 20 contos para a recolha de lixos, cuja funcionalidade era em parte defendida no contexto de uma proposta para a edificação de um novo sistema de recolha de lixos.

A urgência existente na adopção de medidas que alterassem tais procedimentos era evidente, sendo o assunto alvo de contestação pública, com eco na imprensa e mesmo de greves por parte dos trabalhadores do sector, que protestavam contra a falta de meios de transporte e vazadouros para executar tal serviço.

Desta contestação resultou também

*“... grande número de carroças (...) inutilizadas por actos de sabotagem. Presentemente precisavam ser reparados 76 veículos 24 dos quais ainda prestavam serviço. Nas oficinas recebendo concerto, estavam 5 e na industria particular, 20; 27 estavam recebendo reparações, por meio de tarefas.”*⁴¹

Esta situação forçava à

“...necessidade de adoptar tal processo para o transporte de lixo, visto que de quatro vazadouros que em tempo possuía estava a Câmara reduzida a um único no Caes da Viscondessa.

³⁹ “Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa do anno de 1912”, 29 de Agosto de 1912, p 576, Lisboa.

⁴⁰ Viatura Mecânica equipada especialmente para o serviço de rega e lavagem de pavimentos.

⁴¹ “Actas das sessões da Comissão Administrativa Ano de 1920” sessão de 15 de Abril, p253, Lisboa, Imprensa Municipal, 1922.

O que tinha no Beato ficára sem ele devido á exploração do Porto de Lisboa, o que possuíra no Caes da Fundação, levara-o a Empreza Nacional de Navegação e, finalmente, o que existe em Belem tomou conta dele o Ministro da Marinha quando se estava em guerra, não querendo restituir até ao presente.”⁴²

A proposta que se refere acentuava na divisão de Lisboa em 4 novas zonas de recolha (os locais não são especificados), servidas por 4 camiões.

Num primeiro nível de proximidade aos vazadouros, as recolhas seriam realizadas directamente por viaturas hipomóveis, que na época eram 21 carros de parrelha⁴³ e 75 de Muar⁴⁴, realizando estas a totalidade do trajecto até ao vazadouro designado para essa zona.

Nas regiões mais distantes da cidade os lixos seriam recolhidos primeiro por hipomóveis que descarregariam para o camião designado para a zona “...subindo um plano inclinado, despegarão o lixo nos respectivos camions.”⁴⁵, fazendo este posteriormente a transferência dos mesmos para o vazadouro correspondente.

Este sistema permitiria evitar, entre outros inconvenientes, o desagradável procedimento tido em caso de temporal ou outro motivo que inviabilizasse temporariamente a navegação de Tejo.

Nesses casos, o lixo era despejado em plena Avenida 24 de Julho até que as condições de navegabilidade tornassem possível a sua trasfega para o destino final do lixo da cidade. O vazadouro existente na margem sul do Tejo.

Tal proposta acabou por não ser concretizada.

Todavia a superior capacidade de carga destas viaturas veio permitir, nas circunstâncias acima descritas, o vazamento do lixo em zonas mais periféricas da cidade.

⁴² “Actas das sessões da Comissão Administrativa Ano de 1919”, Lisboa, Imprensa Municipal, 1922.

⁴³ As viaturas rebocadas por uma associação de dois animais, normalmente dois bois, eram as viaturas com maior capacidade de carga. Tinham por isso quatro rodas e uma estatura superior à das viaturas traccionadas por um muar.

⁴⁴ Viaturas de tracção animal por parrelha de Bois e por Mulas, respectivamente.

⁴⁵ “Actas das sessões da Comissão Administrativa Ano de 1919”, p447, Lisboa, Imprensa Municipal, 1922.

Ainda assim o processo de aquisição destas viaturas deparava em 15 de Abril de 1920 com dificuldades inesperadas, impostas por uma conjuntura económica que simultaneamente provocava um acelerado agravamento dos câmbios e uma súbita subida dos preços, levando a que os 20.000\$00 orçamentados inicialmente para tal aquisição se revelassem insuficientes.

Para obviar este impasse, propõem-se um reforço orçamental de mais 30.000\$00, que segundo o Sr. Alberto Tota, orador que em sessão de Câmara vinha a defender tal aquisição, não constituía encargo significativo para o cofre municipal, por considerar

*“... que só com ferragens se gastavam anualmente 183 contos. Reduzindo o pessoal e o gado para metade a economia só com as forragens seria de mais de 90 contos ano. (...) a compra de camions a Câmara tinha de lucrar bastante, tanto financeiramente, como em perfeição e rapidês de serviço.”*⁴⁶

Estas viaturas acabam assim por entrar ao serviço no final de 1921, optando-se pela marca Berliet, por esta apresentar “...um camion completo de 5 Toneladas...”⁴⁷, prevendo-se a posterior adaptação das necessárias básculas⁴⁸, em virtude deste procedimento ser mais económico do que encomendar as viaturas já equipadas com este mecanismo de fábrica.

A entrada ao serviço efectua-se contudo sem estes equipamentos, conforme é relatado na acta da sessão de Câmara tida em 23 de Fevereiro de 1922.

Assim em Março de 1923, a frota mecânica ao serviço da limpeza da cidade, o primeiro serviço municipal a dispor de viaturas mecânicas, era composta por 5 camiões para remoção de lixos das habitações, marca Berliet, um auto de varrer e um auto de rega, mantidos nas oficinas municipais⁴⁹ com peças fornecidas pela fabrica Vulcano e

⁴⁶ “Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa de 1921” sessão de 2 de Julho de 1921, p253.

⁴⁷ “Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa de 1921” sessão de 2 de Julho de 1921, p384.

⁴⁸ Mecanismo que permite elevar ou inclinar a caixa de carga de uma viatura de forma a facilitar o seu esvaziamento

⁴⁹ O primeiro mecânico de automóveis foi contratado em 1921, prestando assistência aos veículos então adquiridos, função que acumulava com a de responsável da garagem de Alcântara (Actas das Sessões da Comissão Executiva de 1921, Lisboa, 1921, p.555-556)

gasolina auto-gazo adquirida à firma Vacuum Oil Company, única distribuidora de combustíveis a operar em solo nacional⁵⁰.

A partir desta data cresce a convicção de que importava apostar cada vez mais na mecanização da frota, face aos resultados atingidos e face à constatação de que em termos económicos, este tipo de solução apresentava grandes vantagens, nomeadamente a nível de despesa corrente e de salários, pois a mecanização significava uma diminuição drástica do número de funcionários necessários em tarefas acessórias mas vitais para a manutenção dos animais e das viaturas por eles puxadas.

Naturalmente a aparente desorganização verificada nestes serviços municipais corroborava essa tese.

Efectivamente a recolha dos lixos da cidade sofria de alguma destruturação proveniente da reforma do município datada de 1901, na qual se instituiu um regime de arrematação para estes serviços, cujo contrato havia terminado em 7 de Fevereiro de 1907, vivendo-se desde então sem um regime específico e em profunda incerteza.

Apenas em 1918 são dados passos no sentido da resolução do problema, abrindo um quadro de pessoal para os serviços de limpeza e regas⁵¹

Para tal situação colaborava também todo o clima de perturbação política e social sentida em Portugal durante as décadas de 10 e 20, protagonizada quer pela introdução de novas ideologias políticas, quer pelo acentuado crescimento populacional que se assiste desde 1864, motivado por um fluxo de trabalhadores vindos dos meios rurais em busca de trabalho na florescente indústria.

No mesmo sentido Lisboa vem também a comungar da euforia sentida nos anos 20, com o final do primeiro conflito mundial, mas ao contrário do que era vivido em outros países europeus, sem um suporte de crescimento económico efectivo.

A Câmara municipal de Lisboa, colabora nesse clima, participando activamente em diversas alterações de cariz urbanístico que se vão sucedendo, ao mesmo tempo que procura actualizar os seus serviços em função das exigências de uma população que não para de crescer.

⁵⁰ “Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa do anno de 1923” 5 de Março de 1923, p 18-A, Lisboa, Imprensa Municipal 1924.

⁵¹ “Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa do anno de 1923” 5 de Março de 1923, p 17-A, Lisboa, Imprensa Municipal 1924.

Na sessão de Câmara de 24 de Março de 1927, pag. 36, pode-se ler “ *A 3ª Repartição lucta actualmente com uma grande crise de transportes. Precisamos de transportar materiais a pontos muito distantes e numerosos, tanto materiais de construção, como materiais das várias demolições que se estão fazendo.* ”

Para tais serviços, a 3ª Repartição dispunha de 5 camiões, adquiridos ao Parque Automóvel Militar com uma capacidade de carga unitária de 2 Toneladas, e de mais um dos 3 pré – existentes, no qual haviam sido gastos 34.200\$00, pagos à mesma entidade, pela sua recuperação.

Propõem-se a aquisição de mais 3 camiões, também ao Parque Automóvel Militar, com capacidade de carga unitária de 5 Toneladas, pelo valor de 43.500\$00⁵².

Outro exemplo de alargamento de funções realizadas recorrendo a viaturas automóveis, é referida na sessão de Câmara de 21 de Abril de 1927, onde se propõe a aquisição de um “chassis” para posterior adaptação aos serviços funerários, prestados a funcionários da instituição e respectivos familiares.

Esta proposta é colocada perante a Comissão administrativa em 9 de Junho do mesmo ano, resultando na sua aprovação.

O Município havia desde já se preparado para exercer um novo modelo de gestão, orientado para uma maior proximidade dos responsáveis políticos com os trabalhos em curso no terreno, fruto do qual se adquire em Julho de 1920 as primeiras viaturas ligeiras para “*poder deslocar a todos os pontos da cidade os vereadores e seus vogais*”. A questão tinha já sido levada em Abril, junto da comissão de finanças, com o argumento adicional de que no Município do Porto este tipo de viaturas já existia à algum tempo.

Na mesma linha de actuação, em 1925 o Dr. António Maria Marques da Costa, Vereador com o Pelouro da Higiene, propõe a adopção do sistema de remoção de lixo “Pagefield” usado em Inglaterra, que consiste na utilização de veículos hipomóveis dentro de um raio de acção não superior a três quilómetros, e na dos veículos mecânicos em distâncias superiores.

Propõe que estes sejam idênticos em tipo, aos utilizados pela câmara de Paris, ou seja, de caixa basculante com capacidade de 7m³.

⁵² As viaturas Pesadas então adquiridas ao Parque Automóvel Militar deverão ser da marca Berliet “Kelly”. Estas viaturas foram adquiridas em 1915/1916 com o intuito de reforçar a logística militar em vésperas da entrada de Portugal no primeiro conflito mundial armado. O elevado número de viaturas disponíveis após a sua resolução e as dificuldades económicas existentes, poderão ter tomado possível a sua venda. Este tipo de viaturas existiu nas Forças Armadas pelo menos até aos anos 30.

Posteriormente em 1926, o Dr. Veiga de Sousa, novo Vereador responsável pela área, defende em reunião de câmara, a necessidade de ampliar a frota de remoção de lixo face ao estado calamitoso em que se encontrava o serviço, propondo a aquisição de material automóvel no valor de 800.000\$00, e a criação de uma

“... zona experimental mecânica para a execução de diversas operações de limpeza e assim poder verificar a eficácia e economia das mesmas”.

Desse modo, são adquiridas em 1926 as primeiras unidades Laffly, viatura mista para os serviços de *“varredura, rega, lavagem, e cauchutagem dos pavimentos”*, munidas de um dispositivo de pulverização de água para evitar o levantamento de poeiras, um Camião Renault de 5,5 Toneladas com basculamento por guindaste⁵³ (abatida em 1940), e a proposta de compra de 3 viaturas destinadas ao serviço de recolha e transporte dos cães e gatos capturados na via pública, por um valor previsto de 12.000\$00, inserindo-se estas últimas nas crescentes preocupações com um controle mais efectivo das condições existentes em termos de saúde pública, matéria sobre a qual a Câmara havia já publicado posturas municipais proibindo que animais domésticos ou de criação fossem deixados livremente na via pública⁵⁴.

Os registos revelam que existe ainda assim um deficit de viaturas, colmatado com o aluguer de camiões e carroças, nomeadamente para serviços como o de transporte de materiais, onde os 4 camiões colocados à sua disposição, os Delahaye de 1920, já não se encontravam em condições de circular necessitando de uma reparação profunda para a qual não existiam meios disponíveis.

O Vereador Henrique Quinino da Fonseca, responsável pelo Pelouro de Engenharia, propõe nessa ocasião, a aquisição de 5 viaturas com características idênticas ao Ministério da Guerra.

A composição da Frota Municipal Mecânica reflecte pois aquilo que seriam as primeiras valências das viaturas mecânicas, no contexto particular das necessidades básicas impostas aos serviços municipais, traçando um panorama onde se adivinhava já alguma mais valia face aos tradicionais transportes por tracção animal – A polivalência técnica de soluções e a capacidade de carga – pecando apenas pela reduzida capacidade de

⁵³ Mecanismo de báscula dependente da acção de um guindaste para cumprir a sua função

⁵⁴ “Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa do anno de 1926” 5 de Agosto de 1926, p 405, Lisboa, Imprensa Municipal.

manobra, fraca fiabilidade, e por exigir investimento em renovadas estruturas de manutenção.

A proposta de aquisição das primeiras 5 viaturas mecânicas para o transporte de carnes data de Junho do ano de 1928, altura em que são publicadas as especificações e características técnicas das viaturas, recaindo desde logo a escolha na marca Delahaye tipo 87-1⁵⁵, com carga útil de 1000Kg, e um preço unitário de 24.600\$00⁵⁶.

Nestas viriam a ser aplicadas posteriormente carroçagens específicas para o transporte de suínos, executada pela firma Dartout&C^a,LTA., pelo valor de 29.720\$00.

Para além destas aquisições, são igualmente adjudicadas no decurso do mesmo ano, a aquisição de mais 8 camiões para a remoção de lixos⁵⁷ da cidade e uma viatura para os serviços funerários.

Esta tendência mantém-se no ano de 1930 com a proposta de aquisição para o Serviço de Transportes, de mais 5 camiões da marca Delahaye, com capacidade para transportar 5 Toneladas de carga, e 3 *camionetas* da marca Chevrolet capazes de transportar até 1500 kg de carga⁵⁸, assim como é proposta a aquisição de 4 automóveis “tipo *conduite*” para o serviço privativo da vereação, substituindo os muito utilizados e desgastados automóveis adquiridos em 1920, sem que estes fossem alienados⁵⁹.

Fazendo um balanço inicial sobre as duas primeiras décadas de mecanização, a frota municipal contava com um total de 52 viaturas, divididas do seguinte modo:

- 28 Camiões, divididos entre as marcas Delahaye (8)⁶⁰, Kelly (5) Büssing (1), Opel (2), Berliet (1), Daag (1), Rochet-Schneider (1), Thornycroft (5), Lacre (1), Pierce-Arrow (1), Opel (1), Fiat (1) e Ansbach, estes últimos 3 já tidos como incapazes para o serviço, assim como 2 tractores das marcas Fordson e Mc Cormick, adquirido em 1920, 3 atrelados, e uma Zorra de 15.000 Kg.

⁵⁵ As características técnicas dessas viaturas encontram-se publicadas nas actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa de 27 de Outubro, 1927. p 11. Destaco a utilização de rodas do tipo Michelin em chapa de aço embutida e a referencia a consumos de gasolina e óleo previstos na ordem dos 23 L e 0,9 L aos 100 Quilómetros, respectivamente.

⁵⁶ Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa de 2 de Junho, 1927. p 18- 19.

⁵⁷ Sessão de 13 de Setembro 1928. p 5-6. Estas viaturas são abatidas ao serviço em 1935 quando são adquiridas viaturas REO tipo 3-I.

⁵⁸ Sessão de 20 de Junho de 1929, p 7.

⁵⁹ Sessão de 14 de Agosto 1930, p 11-12.

⁶⁰ 5 dos quais adquiridos em 1920.

- 14 Camionetas, das marcas Delahaye (5)⁶¹, 3 Chevrolet⁶², 5 Ford, 1 delas já tida como incapaz para o serviço, e 1 Manchester.
- 6 Automóveis, das marcas Dodge (2)⁶³, Ford (3)⁶⁴, e Oldsmobile⁶⁵.
- 1 Moto da marca Indian com Side-car.

No que concerne à frota de hipomóveis existentes no Serviço de Higiene – 6ª Repartição, cuja manutenção era executada nas oficinas gerais, recorrendo a serviços de carpintaria, de mecânica destas viaturas e de pintura, podemos referir a existência de pelo menos 136 viaturas⁶⁶ de tracção animal no Posto central de limpeza, situado na Boavista, divididas entre 18 Carros de parrelha, 44 Carros de luar, 31 Carrinholas⁶⁷, 1 Carrinhola de ferro, 1 Carrinho de madeira, 25 Pipas de rega, 3 Carroças ribeirinhas, 10 Carros de rega e 3 Carroças côva.

O Município possuía ainda algumas outras viaturas de tracção animal, como Carretas funerárias, Galeras, e os chamados Hipomóveis de Turismo, do tipo *Milord*, Char-a-Banc, 1 Breack e 1 Coupé.

No que respeita à Frota Mecânica, as transformações são também significativas.

Entre meados dos anos 20 e o decurso dos anos 30, as conquistas técnicas entretanto alcançadas pelo sector Automóvel, vão permitir um alargamento das funções possíveis de realizar com tais viaturas e conseqüentemente, o crescimento da Frota Automóvel do Município.

O Automóvel ligeiro e de carga, mais disponível e barato, torna-se acessível a um crescente número de pessoas, facto que vem a ser aproveitado também pelo Município para dotar de maior mobilidade serviços Camarários que até então apenas podiam recorrer ao concurso de viaturas de tracção animal para cumprir essa necessidade.

⁶¹ 4 das quais adquiridas em 1920.

⁶² Adquiridas em 1920.

⁶³ 1 deles tido como incapaz para o serviço.

⁶⁴ 2 dos quais adquiridos em 1920.

⁶⁵ Adquirido em 1920 já usado.

⁶⁶ Livro de contabilidade do Serviço de Transportes Mecânicos do ano de 1931- Reparações executadas nesse ano.

⁶⁷ Pequena carroça de duas rodas (do italiano *carriola*)

Os Transportes Mecânicos do Município que em 1931 eram então compostos por 33 Camiões⁶⁸, 24 Camionetas⁶⁹ das marcas Delahaye, Chevrolet, Berliet, Laffly, Renault, Kelly, Bussing, Opel, Daag, Schneider, Thornycroft, Lacre, Pierce-Arrow, 6 Automóveis das marcas Ford, Oldsmobile, e Dodge, uma Motocicleta marca Indian e 5 Tractores, vêem a ser complementados com mais aquisições de viaturas ligeiras em 1934/35, passando a dispor de mais dois Motociclos com Side-car, marca Harley-Davidson, tipo 12 H.P., para a Policia Municipal, cuja proposta de aquisição data de 10 de Agosto 1933 justifica a opção por se considerar que a marca era a mais adequada, pois era idêntica às adquiridas por outras forças de segurança, nomeadamente a Policia de Segurança Publica e o Exercito⁷⁰.

Em data aproximada é adquirido um automóvel usado, tipo *Roadster*, a Fernando Manuel Ferreira Patrício, para o serviço da mesma Policia⁷¹.

Serão também adquiridos cinco Automóveis Ligeiros marca Morris, abertos e fechados para o Transporte de Pessoal e cargas ligeiras, um Buick (**fig.27**) para a Presidência, um Morris Eight à firma A. M. Almeida Ltd.^a para os Serviços Industriais e mais Camionetas para Transportes Gerais com capacidade de carga até 600Kgs da marca Delahaye, bem como 3 viaturas da marca Reo, tipo 3-1, com capacidade de carga até 6.500 kg à firma Garrido & Filho, Ltd.^a, sendo uma para o serviço do Matadouro municipal, a adquirir pelo valor de 66.900\$00, e duas para os Serviços Industriais, munidas de báscula e pneus de baixa pressão, a adquirir pelo valor unitário de 68.150\$00⁷².

Os Serviços Industriais na mesma circunstância sugerem a aquisição de mais 10 chassis da marca Reo, com adjudicação directa à firma Garrido & Filho, Ltd.^a, assim como o faz a Administração Geral dos Cemitérios e Jardins relativamente à aquisição de uma camioneta semelhante.

Este autentico frenesim tendente a motorizar efectivamente os serviços camarários, apenas se torna possível pela retoma de uma certa estabilidade na gestão do Município,

⁶⁸ Viatura pesada de maior dimensão, a que normalmente se associa um peso bruto superior a 5000Kg

⁶⁹ Viatura Pesada de menor dimensão, a que normalmente se associa um peso bruto situado entre os 3500 e os 5000Kg

⁷⁰ Actas das Sessões de Câmara do ano de 1933, Imprensa municipal, Lisboa

⁷¹ Este automóvel, com a matrícula AC-63-56, será transformado para funcionar a gasogénio durante a 2ª Guerra mundial.

⁷² Sessão de 1 de Novembro 1934. p 9-11

então sob a forma de comissão administrativa a cargo de Henrique Linhares de Lima, onde pauta já o nome de Álvaro Salvação Barreto, futuro presidente da edilidade entre 1944 e 1959.

A utilização intensa leva a que se verifiquem os primeiros abates⁷³ em 1931/32. São viaturas pesadas das marcas Delahaye, Kelly, Bussing, Schneider, Thornycroft, Lacre, Fiat, Opel, Daag e Ford, que são gradualmente substituídas por viaturas similares.

Este esforço mantém no decurso dos anos seguintes, acentuando uma tendência marcada não só pelo alargamento da frota de viaturas ligeiras, mas também por uma intensificação das aquisições de viaturas pesadas para os serviços essenciais da cidade⁷⁴.

É neste ambiente que se contextualizam as aquisições descritas anteriormente às quais se adicionam as aquisições em 1934 de Camiões Reo tipo 3-1 com capacidade de carga até 6500Kgs, colocados a dispor dos Serviços Industriais⁷⁵, Iluminação Pública, e Matadouro Municipal, seguidas das propostas datadas de 1936 correspondentes à aquisição de mais 10 viaturas para o sector da higiene urbana, da marca Reo modelo 2 D-4 (**fig.28**), com capacidade de carga unitária para um máximo de 4000Kg, pelo preço de 451.000\$00 à firma Garrido & Filho, Ltd.^a, seguida de outra, adjudicada à mesma firma e para o mesmo serviço, de aquisição de 10 viaturas da marca Reo com capacidade para 5000Kgs.

A experiência adquirida com esta primeira vaga de aquisições torna os serviços municipais mais cientes das exigências requeridas, facto que origina a introdução nos concursos públicos de aquisição de viaturas pesadas, provas às viaturas concorrentes, sujeitando a avaliação os valores de aceleração, travagem, velocidade média, consumo com e sem redutor, podendo os resultados destas assumir um carácter decisivo na escolha final.

As provas de velocidade média e de consumo tinham lugar em percursos previamente estabelecidos, desenrolando-se a primeira ao longo do percurso com início Garagem dos Serviços Industriais, prosseguindo pela Pedreira da Fonte do Caeiro, através do caneiro de Alcântara, Sete Rios, Rua Marques da Fronteira, Rua Maria Pia e de volta à garagem.

⁷³ Processo de afastamento do serviço de viaturas cujas condições de conservação impliquem custos equivalentes ou superiores aos custos inerentes à sua aquisição ou amortização

⁷⁴ Em 1935 a frota da limpeza urbana divide-se entre Hipomóveis e Viaturas Mecânicas à razão de 15 para 1

⁷⁵ Transportes, Oficinas e Armazéns gerais da CML

A prova de consumo tinha início na garagem dos Serviços industriais, prosseguindo pela Rua Maria Pia, Pedreira do Casal de Passos, Odivelas, Rotunda, Rossio, Rua do Arsenal e de volta à garagem.

Este regime poderá ter contribuído para a sedimentação de conhecimentos sobre as bases técnicas das diversas marcas e modelos de viaturas pesadas comercializadas no nosso País, capacitando os respectivos serviços técnicos e desse modo lançando a discussão sobre a necessidade de uniformizar a Frota de viaturas pesadas.

Efectivamente, para além de se escolher a viatura melhor vocacionada para determinados desempenhos, torna-se vital que a Frota seja constituída por um número restrito de Marcas e Modelos, tudo em nome de uma mais adequada gestão dos stocks de peças e conhecimentos técnicos, tendo em vista alcançar um panorama mais favorável à sua reparação e manutenção, quer em termos de custos quer em termos de imobilização da viatura.

Inicia-se portanto a tendência de substituição das viaturas hipomóveis por viaturas mecânicas⁷⁶, que viria a ser invertida durante o período da segunda guerra mundial, procedendo-se a uma clara separação entre Transportes Hipomóveis e Transportes Mecânicos, com a centralização dos primeiros na Direcção de Serviços de Salubridade, na Boavista (**fig.29**), colocando os segundos sob a égide da DSTE⁷⁷, criando para o efeito a 2ª Repartição – Transportes Mecânicos, que por sua vez se decompõem em sectores funcionais específicos, ligados ao transporte de pessoal, cargas e materiais para obras de pequena dimensão, remoção de lixos e regas, Transporte de Carnes, Serviços de Jardinagem e Cemitérios.

Esta reestruturação, remete-nos à acção estratégica do Presidente Eng. Duarte Pacheco (1938), quando se sente uma clara mudança relativamente à área de intervenção directa do município, passando as obras de grande envergadura e “... *tudo quanto constituía exploração comercial ou industrial.*”, a ser adjudicadas a empreiteiros ou tarefeiros munidos de meios logísticos próprios, libertando economicamente o Município para

⁷⁶ A existência de Hipomóveis no Município de Lisboa regista-se até muito tarde. Efectivamente se a partir de 1955/56, a sua presença se tenha tornado meramente residual, em 1965 ainda existiam cerca de 80 viaturas deste tipo, bem como 51 condutores, 37 muares e 51 cavalos. Estes Hipomóveis eram utilizados na limpeza das vias publicas para acompanhar as operações de varredura, fornecimento de água ao povo, remoção de líquidos e limpeza de fossas, bem como transportes gerais para a Repartição de Arborização e Jardinagem. Estas viaturas eram mantidas na oficina de reparação de Hipomóveis, situada na Boavista, tendo-se gasto nesse ano a verba de 258.837\$00 em reparações, verba que para a reparação de veículos automóveis ascendia no mesmo período a 3.747.837\$00.

⁷⁷ Direcção de Serviços Técnicos Especiais

outros esforços, nomeadamente o de prosseguir a modernização da sua estrutura logística.

Este princípio é tido em conta nas bases para o Orçamento Ordinário do Município de Lisboa para 1939, aprovado na Sessão de Câmara de 30 de Dezembro de 1938, onde se podia ler:

*“Na elaboração do orçamento para 1939 ter-se-á em atenção o princípio constitucional do estímulo e protecção às actividades particulares, suprimindo-se os Serviços municipais de carácter industrial e comercial que possam ser exercidos mais proveitosamente por aquelas actividades”*⁷⁸

Em consequência destas medidas, os trabalhos de manutenção e reparação da frota passam a ser geridos por essa estrutura central, optando-se por adjudicar a firmas no exterior as grandes reparações e trabalhos cuja casualidade não justificava os investimentos materiais e humanos necessários.

Em consequência a acção oficial restringe-se aos trabalhos de manutenção e conservação das viaturas mecânicas e de tracção animal, e apesar do ritmo posto na aquisição de viaturas mecânicas se manter elevado, o movimento oficial decresce.

Deste modo, em 1939, ano em que eclode a Guerra, a frota mecânica do município era já composta por 94 viaturas em condições de prestar serviço⁷⁹,

distribuídas pelos 3 parques existentes⁸⁰, sendo que o Serviço de Transportes Gerais dispunha de 54 viaturas, subdivididas em 17 ligeiras, 3 furgonetas, 9 camionetas, 5 motocicletas, 15 camiões, 3 tractores e duas máquinas de transplantar arvores, e o Serviço de Limpeza Urbana 40 viaturas, nas quais se ensaiam já novas soluções técnicas aplicadas à remoção de lixos, que na sua essência promoviam a compactação do volume de carga nas viaturas e consequentemente o aumento da capacidade de lixo transportado.

⁷⁸ Actas das Sessões de Câmara do ano de 1938, Sessão de 30 de Dezembro de 1938, p.14.

⁷⁹ Relatório da DSTE do ano de 1941, p.202

⁸⁰ Parque 1 – Transportes Gerais. Localizado em Alcântara. Para Automóveis, Motos, viaturas da Policia Municipal, Iluminação Publica, transporte de sopa aos pobres, expediente, etc.

Parque 2 e 3 – Viaturas dos serviços de Limpeza e Regas. Localizados na Boavista e Av. Defensores de Chaves, respectivamente.

São essas viaturas a Fiat com 8m³ (**fig.30-31**) de volume de carga e sistema Ochsner fabricado pela firma Bergoni, a Krupp (**fig.32-34**) de 7m³ com caixa de carga automática pelo sistema de “parafuso”, os conjuntos Tractor/Reboque⁸¹ por sistema de engate Scammell (**fig.35**) com reboque de fundo móvel por tela e sem-fim, para o serviço de remoção, e os reboques rebaixados, com a função dupla de aspiração de lamas e líquidos e o serviço de regas (**fig.36-37**). Todas estas viaturas entram ao serviço em 1939, embora algumas delas se encontrassem já em estudo desde 1935, conjuntamente com a procura de novas soluções para o Vazadouro Municipal, entre as quais alguns técnicos defendem a montagem de uma central incineradora⁸².

A nova tipologia Tractor/Reboque (**fig.38**) irá conhecer algum êxito por aliar capacidade de carga e polivalência de funções, a uma maior rentabilidade dos grupos motores, sem esquecer a fundamental manobrabilidade necessária para poder evoluir dentro de uma cidade com as características geográficas de Lisboa, sobretudo quando comparada com uma viatura “rígida” de idêntica capacidade.

Posteriormente serão desenvolvidos para o serviço de remoção, outra tipologia de reboques, apoiados na mesma tecnologia, designados por Essloo⁸³, para a recolha em recipientes, sendo estes adquiridos á firma F. Pinto Bastos Ltd., pelo valor de 100.000\$00.

O processo de renovação e crescimento da frota irá no decurso de 1939 permitir o abate das últimas treze viaturas com rodas em bandagem existentes no município desde o início do processo de mecanização⁸⁴.

Em 1940 são adquiridos mais 16 camiões, recaindo a escolha sobre a marca Studbaker, modelo K20 (**fig.39**), destinados ao serviço de remoção de lixos, tendo estes a capacidade de 5,6 m³, assim como são adquiridos um grupo Tractor/Reboque marca Bedford com engate Scammell, para o mesmo serviço e uma camioneta marca

⁸¹ Viatura composta por grupo motor e superstrutura autónomos, que se interligam por um sistema de atrelagem

⁸² Local onde são queimados os resíduos sólidos urbanos, com a possibilidade de reaproveitamento do calor gerado como forma de energia

⁸³ O primeiro exemplar é adquirido em Novembro de 1940. O sistema de 22 Jardas cúbicas de capacidade, era composto por uma carroceria em aço, um mecanismo hidráulico de arrumação e despejo, compartimento dianteiro para transporte de pessoal, rodas traseiras duplas e um dispositivo de força (power take-off) para comando hidráulico do dispositivo de arrumação.

⁸⁴ Anais do município de Lisboa, ano de 1939, p.202

Internacional, elevando o número de viaturas ao serviço da Limpeza Urbana para um total de 62.

É também colocada ao serviço a primeira viatura adaptada à recolha de canídeos da via pública, integrada no serviço de profilaxia da raiva, substituindo a velha “carroça dos cães” e dando provimento a uma das principais preocupações existentes em termos de saúde pública – agir com celeridade na irradicação das causas situadas na origem da propagação de doenças, que em pleno século XX ainda mantinha um perfil quase endémico em Lisboa.

O alastramento da 2ª Guerra Mundial e a subsequente retracção das rotas comerciais, fazem-se sentir especialmente a partir de 1941, introduzindo dificuldades na aquisição de materiais de consumo, como óleos, pneus, combustíveis e peças de reposição, facto que agrava significativamente as condições sob as quais é realizada a manutenção e a reparação das viaturas e por inerência, coloca crescentes dificuldades à circulação dos transportes mecânicos.

A situação evolui desfavoravelmente e o Governo, confrontado com a impossibilidade de importar tais materiais, regulamenta no sentido restringir a circulação rodoviária e de precaver condições de circulação para as viaturas do Estado consideradas vitais para o seu exercício, nomeadamente as viaturas Militares, dos serviços Diplomáticos e outras.

A Frota do Município terá sido negativamente afectada por estas dificuldades, sobretudo se considerarmos a degradação dos pisos, o peso das cargas transportadas e o volume de serviço por viatura a que estas estavam sujeitas.

Os serviços de Transportes Mecânicos do Município conseguem apesar de tudo, na fase inicial do conflito, atenuar os efeitos da escassez e do aumento geral dos preços, em virtude da existência de Stocks de peças e materiais consumíveis.

Mas a manutenção das dificuldades provoca uma tendência de quebra acentuada da operacionalidade da frota, que se procura contrariar prolongando ao máximo o tempo útil de vida de cada viatura, tentando recuperar viaturas entretanto abatidas e revertendo a tendência de mecanização da frota aumentando o número de hipomóveis em circulação.

O processo de mecanização da Frota Municipal é deste modo interrompido. Entre 1941 e 1945 existe registo da aquisição de apenas 7 viaturas, 3 das quais são os Camiões Studebaker a Gasogénio de 1941, 2 Motos Harley-Davidson (**fig.40**), uma viatura ligeira Fiat 1100 e um Camião Reo.

A frota degrada-se rapidamente, devido ao uso intenso a que ficou sujeito e à falta de manutenção.

No início de 1942 cerca de 80% da frota mecânica de remoção de lixos encontrava-se imobilizada, sendo praticamente abandonados serviços como os de lavagem das vias públicas.

Nas oficinas de Alcântara, ensaiam-se contudo soluções de recurso.

É instalado um recuperador de óleos queimados, possibilitando a sua reutilização e é criada uma comissão de estudo que analisou os diversos sistemas disponíveis no mercado que utilizavam gás pobre como combustível substituto – conhecidos como Gasogénio⁸⁵ (fig.41-42).

Tendo sido concedida a autorização por parte da Direcção Geral de Serviços de Viação para transformar 28 veículos municipais para consumir gás pobre⁸⁶, foram quase de imediato ensaiados os sistemas “Fixe”, em uma viatura de remoção de lixos, o sistema “Nostrum”, em viaturas de serviços de transportes gerais e do Matadouro Municipal, o sistema “Gazauto”, em uma viatura dos serviços gerais, e o sistema “IPC”, em viaturas dos serviços gerais e de Limpeza Urbana.

As verbas dispendidas com a introdução destas experiências importaram em 24.000\$00. Paralelamente procedeu-se à criação de uma brigada de pessoal especializada na afinação e manutenção destes equipamentos, e à preparação de pessoal para a condução e para a limpeza das viaturas e respectivos equipamentos de gás pobre⁸⁷.

Em Maio do mesmo ano são adquiridas 3 viaturas Studebaker, à firma C.Santos, Lda., equipadas de origem com o sistema de Gasogénio, rondando estas aquisições os 150.000\$00 (fig.43).

Vem também a ser transformados para o sistema dois Ford Modelo A adquiridos em 1933 para os Serviços Industriais e Policia Municipal, e o Buick de 1935 ao serviço da Presidência.

No total, o Município de Lisboa vêm a transformar 28 viaturas para este sistema, 16 das quais nas Fabricas Vulcano e Colares, Lda.

⁸⁵ Surgido em resposta à proibição do consumo privado de gasolina, assistiremos a partir do Inverno de 1941/1942, à difusão destes sistemas por todo o País, em todo o tipo de transporte público, como Autocarros ou Táxis, e até em viaturas privadas.

⁸⁶ Arquivo da Direcção Geral de Viação, Ofício nº11911, de 4 de Abril de 1942.

⁸⁷ Anais da CML do Município de Lisboa do ano de 1941. Relatório do Presidente da CML, Eng. Eduardo Rodrigues de Carvalho. p.99-100. Lisboa, 1942.

Os resultados não foram contudo considerados animadores.

As viaturas apresentavam inúmeros problemas de funcionamento. Efectivamente, o sistema requeria conhecimentos técnicos específicos e pecava por falta de fiabilidade, que as oficinas, muito depauperadas de materiais e pessoal, não tinham capacidade de contrariar.

Em consequência surgem relatos de inúmeras falhas surgidas nos circuitos de recolha de lixo que recorriam a estas viaturas, mostrando que a solução não estava encontrada.

Procura-se retornar aos hipomóveis para ocupar esse espaço funcional deixado livre pela incapacidade dos veículos motorizados. Mas também aqui as dificuldades permaneciam. A falta de pessoal e a quase inexistência de rações, provocada pela criação de uma reserva, por parte do estado, que abarcava a quase totalidade das existências de fava e aveia, colocavam os 344 solípedes existentes no município sob um regime de maus tratos e subnutrição.

As condições de vida na cidade agravam-se originando um êxodo do pessoal operário para a província, onde os salários são mais elevados e a proximidade com a terra permite outros meios de subsistência, factos que o município tenta contrariar atribuindo benefícios suplementares, previstos na lei, e incentivando os programas de aprendizagem.

Estas medidas contudo não se vêem a revelar suficientes, pois os operários continuavam a sentir-se aliciados a tornarem à terra e os aprendizes, uma vez conhecedores do ofício, enveredavam pelo mesmo caminho⁸⁸.

O estado da frota torna-se caótico, apesar de a introdução destas medidas ter permitido uma regressão de 80 para 75% do numero de viaturas de remoção immobilizadas por avarias mecânicas, no período compreendido entre o início e o final do ano de 1942, mas a verdade é que as restrições quase totais ao consumo de gasolina, apenas diminuídas no segundo semestre de 1943⁸⁹ e a falta de pneus, provocam uma paralisação quase total da frota municipal.

⁸⁸ O Governo, ciente das dificuldades existentes nos organismos públicos e convencido de que se aproximava o fim do conflito, autoriza aumentos de salários para o ano de 1944, facto que renova a esperança do executivo camarário na resolução dos problemas sentidos nas oficinas.

⁸⁹ Em finais de 1942, o Estado Português põe em vigor medidas que visavam gerir a escassez de combustíveis, racionando-os e impondo restrições à circulação de veículos motorizados. Com a entrada no segundo semestre de 1943 a situação melhora. A circulação rodoviária passa a ser possível a todas as viaturas em dias determinados, e o racionamento de combustível menos rigoroso.

Deste panorama resultam sucessivos atrasos na recolha de Lixos que acabam por impor soluções mais drásticas na reabilitação da frota, entre as quais se contam a transformação de 3 atrelados Scammell adquiridos em 1939, para a tracção animal (fig.44), e a reparação e recuperação de hipomóveis, seguida da aquisição de mais 79 solipedes para os rebocar.

A inoperacionalidade dos transportes levou inclusive, em 1942, a uma proposta do Director dos Serviços Técnicos Especiais, que a propósito das “*dificuldades do momento*” sugeria a reparação dos Hipomóveis de Turismo⁹⁰ que o Município ainda possuía para os serviços da Presidência e Vereação (fig.45).

A situação tornou-se tão grave que se chegou a criar veículos puxados por tracção humana, como nos dá conta da situação o Vereador Pereira Ferraz em reunião de Câmara de 1946, referindo-se ao

*“... aspecto lamentável, o espectáculo degradante, de ver o homem engatado a uma carroça e até mulheres nas mesmas condições.”*⁹¹.

A situação conhece, apesar de tudo, algumas melhorias a partir de 1944 com o fornecimento, por parte do Ministério das Obras Publicas e Comunicações, de câmaras de ar e pneus e passa definitivamente a caminhar no sentido da regularização no ano seguinte, quando o conflito se extingue na Europa e os abastecimentos destes produtos bem como de combustíveis⁹² e lubrificantes se tornam mais regulares, permitindo o retorno gradual dos transportes mecânicos ao activo.

A frota municipal parece então recuperar de uma forma notável quando comparada com outras realidades vividas na cidade.

Como se pode ler nos Anais do Município de Lisboa de 1946, Relatório do DSTE,

“O aumento das despesas que se verifica nos transportes mecânicos referentes aos serviços gerais nos anos de 1944 a 1946 é resultante do aluguer de material circulante aos empreiteiros municipais e tem compensação na receita.” (p.177).

⁹⁰ 1 Char-a-Banc, 2 Mylords, 1 Breack e 1 Coupé, conforme o presente no Ofício 132-S/LR de 26 de Março 1942 emitido pela DSTE. Arquivo Arco do Cego.

⁹¹ Câmara Municipal de Lisboa; Actas das reuniões ano 1946, Lisboa, 1947. Acta nº103, p. 6. Reunião de 21 de Março de 1946.

⁹² As restrições na venda de combustíveis terminarão em 1945.

tendência que o executivo espera vir a ser alterada com o final da guerra e a consequente normalização das transacções comerciais, nomeadamente com a reabertura as rotas atlânticas.

“A normalização dos transportes de carga particulares, pela entrada substancial de novas viaturas no País, reduzirá a cedência de material circulante municipal aos empreiteiros no corrente ano. Em 1948 é de esperar que já se possa voltar à norma anterior de se utilizarem as viaturas municipais apenas em serviço do Município.” (p.178).

O balanço da despesa inerente à actividade da frota municipal, revela também outras realidades.

A primeira referente ao manifesto insucesso da solução “Gasogénio”, que devido às suas avarias crónicas provocou uma subida do preço por quilómetro.

A segunda revela que o final da guerra e a abertura das rotas comerciais aliadas a fortes necessidades de reconstrução, provocaram alterações económicas inflacionárias, sentidas quer nas constantes subidas no preço das matérias primas, quer no preço da mão-de-obra, mantendo-se dificuldades de operacionalidade da frota inerentes aos escassos abastecimentos de combustíveis e pneus e à escassez de mão-de-obra⁹³.

O esforço que o Município tem então forçosamente de realizar, em função do estado calamitoso a que havia chegado a sua frota, depara com estas evidências, embora a retoma da política de mecanização da frota iniciada em 1938-39 seja bem evidente.

À medida que se vai tornando possível, procede-se à reparação das viaturas imobilizadas por avaria, por falta de peças de reposição, voltando para esse efeito a promover a entrega das grandes e médias reparações à florescente industria particular como forma de contornar a falta de mão-de-obra operária e simultaneamente, prosseguir com a modernização da frota municipal mecânica, conforme testemunha o numero e diversidade tipológica das aquisições então realizadas.

⁹³ Câmara Municipal de Lisboa - Actas das reuniões do ano de 1946. Acta nº 101 - 17 de Janeiro 1946, p.5, Lisboa, 1947.

2.3- A Lisboa do pós-guerra e o papel da CML na sua recuperação. (1946-1955)

O final da guerra faz Lisboa reencontrar-se gradualmente com o seu papel de principal metrópole do País.

O êxodo sentido durante a guerra termina e dá lugar a um movimento migratório contrário.

A transformação urbanística, iniciada pelo Eng. Duarte Pacheco em 1939 após ter sido brevemente Presidente da autarquia em 1938, vem revelar um importante potencial de modernidade e de aumento das condições que a cidade disponibiliza perante esse influxo (fig.46).

Assim, a incumbência de tornar Lisboa uma cidade nova, merecedora de ser mostrada ao mundo como centro do Império Português, colocou Duarte Pacheco na eminência de repensar a cidade de um modo integrado, pleno de monumentalidade mas simultaneamente capaz de se projectar no futuro, relacionando-se intensamente com as suas áreas limítrofes, reforçando o conceito de área metropolitana e promovendo as acessibilidades.

Esta visão promove entre outras medidas, a proposta em conselho de ministros da construção de uma ponte rodoviária sobre o Rio Tejo, o convite a Etienne de Gröer⁹⁴ para elaborar o Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa e determina a reavaliação da rede de transportes colectivos da cidade.

A implementação destas realidades acabam por determinar um reforço dos da população residente e flutuante, e conseqüentemente um agravamento dos problemas ligados às acessibilidades.

Neste contexto o município reforça as suas preocupações relativas à reinserção social, apostando na execução de habitação com perfil adequado, de modo autónomo ou recorrendo a parcerias com instituições como a Federação das Caixas de Previdência,

⁹⁴ Arquitecto e urbanista francês, cujo contributo para edificar uma nova visão urbana em Portugal, não se detêm no Plano de Urbanização e Expansão de Lisboa, revelado pela primeira vez ao grande publico na Exposição Mundo Português (1940). Efectivamente Etienne De Gröer, marcou o crescimento das cidades capitais de distrito, quer por acção directa quer pela influência que terá em outros urbanistas portugueses, nomeadamente Faria da Costa e João Aguiar.

A sua obra em Portugal pode também ser observada em cidades como Almada, onde foi responsável pelo Plano Director de Urbanização do concelho. *Dicionário de História de Portugal, Vol. IX, (coord.) António Barreto et Maria Filomena Mónica, Lisboa, Figueirinhas, 1999.*

requalificando locais como o Bairro da Madre Deus, ou criando novos Bairros como o do Grilo ou o Bairro Padre Cruz.

Estas acções são seguidas dos fundamentais reforços de infra-estruturas, como a rede de iluminação pública e de saneamento básico.

Outra faceta integrada no Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa refere-se à reformulação das acessibilidades urbanas e suburbanas.

A cidade estava grandemente condicionada por uma malha urbana profusa em estreitamentos das vias de circulação e organizado em torno da Baixa, entendida como zona central da cidade de onde irradiavam as vias de circulação complementares.

A construção de novas vias que passaram a permitir circunvalar o centro da cidade, as reformulações urbanísticas em zonas críticas, e o prolongamento das vias radiais internas com a construção de estruturas complementares de acesso, conjugados com o restabelecimento das actividades económicas e o consequente crescimento populacional, irão a prazo permitir o desenvolvimento de uma tendência para a dilatação da malha urbana no sentido Norte/Nordeste.

As melhoradas acessibilidades com as periferias da cidade irão, por outro lado, servir de elemento catalisador ao seu desenvolvimento, fomentando o influxo populacional quotidiano que por sua vez contribuirá para o agravamento do trânsito no interior da cidade.

Neste particular a CML, enquanto entidade que supervisionava as questões relativas ao trânsito da cidade, promove a instalação de uma Comissão com o intuito de rever, actualizando às novas exigências, o Regulamento de Trânsito em vigor, no seio do qual vem a ser propostas restrições ao estacionamento de veículos de carga e pesados de passageiros, reparações na via pública, limitação da zona consagrada à aprendizagem de condução e circulação aos veículos de tracção animal, medida que compreendia a criação de uma zona interdita ao trânsito de solípedes com carga no dorso⁹⁵.

Em concordância com este contexto a Carris, empresa monopolista no sector dos transportes públicos urbanos, reforça a capacidade da sua frota, aplicando quase em simultâneo duas novas soluções.

⁹⁵ Anais 1948 p.154-157.

A primeira, relativa à rede de Eléctricos (**fig.47**), traduz-se na aquisição de viaturas com atrelado, duplicando a capacidade destes, à qual acresce a tendência para o crescimento de cobertura da rede⁹⁶.

A segunda respeita aos recém chegados Autocarros (**fig.48**), colocando em circulação no ano de 1947 viaturas de dois andares, aproveitando para o efeito a experiência Inglesa com este tipo de viaturas.

Em Dezembro de 1948 surge o Plano Geral de Instalação e Exploração do Metropolitano de Lisboa⁹⁷, cujos trabalhos de instalação apenas tem início volvidos 7 anos.

Vários departamentos da Câmara são instigados a se pronunciar.

O Departamento de Serviços Técnicos Especiais (DSTE), organismo responsável pela matéria na CML, estrutura um Plano Geral de Coordenação dos Transportes Públicos, que formula a integração desta proposta com as redes de transportes públicos existentes. Naturalmente este estudo depara com a excessiva concentração de viaturas na área da Baixa, reminiscência de uma organização concêntrica da cidade que se procura contrariar.

A justaposição de sistemas de transporte aconselhava a que algumas medidas fossem tomadas.

Assim, e no seguimento da redefinição efectuada no decurso do ano de 1948, dos locais onde se situavam as Praças de Taxis (Portaria de 30 de Junho), opta-se pelo levantamento das linhas de eléctrico situadas na Baixa, ficando esta área coberta apenas pelo Autocarro.

No panorama internacional, algumas das estruturas industriais europeias do sector automóvel sobreviventes ao conflito, que até então se encontravam dedicadas à produção de viaturas militares, reorientam a sua actividade tendo em mente a nova realidade emergente. A de uma Europa em rápida reconstrução, fundamentada em pressupostos ideológicos de democracia e com novos desempenhos sociais, nomeadamente por parte das mulheres que adquiriram uma maior autonomia em virtude do papel por elas representado durante a guerra.

⁹⁶ VIEIRA, Joaquim, "Portugal Século XX- crónica em imagens". 1940-1950. p106. Circulo dos Leitores, Lisboa, 2000

⁹⁷ Anais 1948 p.157

Em resultado pretendem-se produtos consonantes com a conjuntura, o que no sector Automóvel equivale a dizer, baratos, económicos, fáceis de manter e manobrar, e se possível sedutores para as mulheres que constituem o novo público-alvo.

O conceito de viatura popular tem contudo raízes anteriores ao conflito, na Alemanha Nazi e na Itália Fascista, embora por motivações económicas/ideológicas radicalmente diferentes.

Hitler defendeu pessoalmente a criação de um automóvel para o povo⁹⁸, entregando o projecto ao engenheiro Ferdinand Porsche em meados dos anos 30, que contudo as contingências ditadas pela guerra acabam por fazer adiar.

A aposta era na motorização do povo alemão, dotando simultaneamente o País de novas vias de comunicação⁹⁹ rodoviária capazes de demonstrar o superior desenvolvimento integrado da Nação.

Os propósitos italianos eram semelhantes, embora Mussolini e a Fiat venham efectivamente a lançar em 1936 o pequeno modelo 500, carinhosamente apelidado de “Topolino”, e no plano das acessibilidades a aposta se orientasse claramente para a edificação de uma rede ferroviária.

O conceito de “transporte básico” renasce portanto, após o conflito Mundial, acente em novas premissas de reconstrução europeia, usufruindo para o efeito dos fundos do Plano Marshall¹⁰⁰ para o desenvolvimento, facto que implicou um afastamento cada vez maior de uma visão elitista e ecléctica, para repensar o transporte individual de um modo essencialmente utilitarista e abrangente.

Exemplo prático desta adaptação é o caso do construtor de aviões Italiano Enrico Piaggio que projecta e produz um novo tipo de viatura – A Vespa¹⁰¹.

⁹⁸ Volkswagen

⁹⁹ O projecto Autobahn (Auto-estrada), integra-se nesta visão. Os primeiros troços são abertos entre 1935 e 1936, formando um dos mais importantes conjuntos de obra de engenharia do regime

¹⁰⁰ O Plano Marshall para o desenvolvimento, foi criado com o intuito de proceder à ajuda da recuperação Europeia, no período Pós 2ª Guerra Mundial, recorrendo para tal a recursos financeiros Norte Americanos, 90% dos quais foram doados. A condição da economia Europeia preocupava sobretudo os Estados Unidos, pois ainda se encontrava bem viva a memória da crise de super produção dos anos 30, provocada essencialmente por uma desassociação entre a produção e a capacidade de absorção do mercado.

¹⁰¹ Em Portugal só em 1950 passa a ter expressividade, muito por acção dos seus representantes em solo nacional, os entusiastas Jimmy e Maria da Graça Carvalho e Silva, que os divulgam de um modo que acaba por vir a interessar a Guerin, então já concessionário de marcas como a Volkswagen ao ponto de em 1954 esta firma passar a representa-la.

Lançada em 1946 em Itália, com sucesso quase imediato, a Vespa (**fig.49-50**) baseia o seu conceito na observação das pequenas motos que o exército americano lançava de pára-quedas para dar maior mobilidade ao seu contingente.

Mas a resposta Nacional encontrada em termos de transporte individual às dificuldades vividas no pós-guerra, foi essencialmente dada através dos Motociclos fabricados com incorporação nacional.

Surgem no mercado os Cucciolos, Motociclos vindos directamente de Itália que consistiam na adopção de motores de pequenas dimensões em bicicletas normais, transformando estas em motorizadas.

Este era um processo barato de possuir um veículo motorizado, e para mais, fácil de obter uma licença camarária para a sua condução.

Para o sucesso deste tipo de viaturas em muito contribuiu, a imposição de pesadas limitações alfandegárias e tributárias à importação de veículos motorizados, facto não verificável na importação simples de motores.

A conjugação destes factores vem a resultar no desenvolvimento de uma nova Industria Nacional cujas repropoções se farão sentir quase de imediato, mas cujo impacto se manifestará e de forma mais evidente nas décadas de 50, 60, e 70.

O Estado, vendo a crescente apetência por este tipo de veículos, irá a prazo fomentar a actividade, concedendo facilidades na obtenção do alvará industrial necessário para o fabrico de motorizadas.

Desta conjuntura resultará um crescimento exponencial do sector até meados dos anos 70, estabilizando posteriormente durante a década de 80 antes de entrar em decréscimo com a entrada na década de 90, mantendo ainda assim uma grande expressão como transporte pessoal nos meios rurais.

As marcas nacionais tiveram nomes como a Alma (**fig.51**), a Motali, a Vilar, a Pachancho (**fig.52**), SIS Sachs, Famel, algumas delas preexistentes em outras actividades.

Para além destas marcas, com a formação da Metalurgia Casal (**fig.53**) em meados dos anos 60, passa a existir um motor nacional capaz de ombrear com o que de melhor se faz lá fora.

Em consequência surgem uma série de novos construtores nacionais que utilizavam os motores Casal, como a Macal, a EFS, a Fundador, a Masac, a Sirla, a Confersil, a Anfesa e a Forvel.

Perante a formação deste contexto os Municípios serão chamados a desempenhar um importante papel na fiscalização das condições de circulação deste tipo de viaturas (**fig.54-55**) ao serem-lhes atribuídas competências ao nível do controle de ruído por elas emitido e na concessão de licenças de condução aos seus proprietários¹⁰².

Outra realidade emergente no sector dos transportes na vigência deste período é o aparecimento de uma nova tipologia de viatura cuja utilidade ficou bem testada no decurso do conflito mundial cessante: O Jipe¹⁰³ (**fig.56**).

Construído para as forças militares americanas, inicialmente como substituto da mota com side-car tradicionalmente utilizada para transmissão de mensagens e missões de reconhecimento, o Jipe rapidamente viu a sua gama de utilizações profusamente alargada.

Como tal, é apontado por alguns especialistas, como uma das mais importantes “armas” da superioridade logística Militar Americana de então.

Transportado em largos números para a Europa durante o conflito, acaba por permanecer junto do remanescente contingente Americano no período de Pós-guerra, sendo posteriormente deixado na Europa ao abrigo do Plano Marshall para o desenvolvimento.

Para o sucesso desta viatura também terá contribuído a antecipação da Universal Jeep que desde 1944, confiante com uma vitória em breve no conflito, desenvolve uma versão para o mercado civil.

O CJ – Civilian Jeep¹⁰⁴.

Em 1948 surge a resposta Europeia a este novo tipo de viatura por mão dos ingleses.

O Land-Rover¹⁰⁵ rapidamente demonstra ser um produto bem sucedido, ao vender durante o primeiro ano de produção 3048 unidades, numero que nos anos seguintes vai

¹⁰² A legislação em vigor em matéria de ruído e os meios técnicos disponíveis, na prática apenas irão permitir verificar se a viatura se encontrava ou não conforme as características originais.

Este facto gerou imensas polémicas pois as viaturas eram naturalmente barulhentas e revelavam constantes deficiências ao nível do sistema de escape, sendo difícil perceber, sem se proceder a desmontagens mecânicas, se as mesmas efectivamente estavam alteradas mecanicamente ou não.

Fonte: Documentação da DSTE – 2ª Repartição- Viação e Transito. Inf.17/2ª, Reg.4596/61/2ª-T; Inf.208/2ª, 1613/2ª-T; Inf.342/2ªT Arquivo Municipal do Arco do Cego, CML.

¹⁰³ Os veículos Todo Terreno irão adoptar genericamente a designação de “Jipe”, por esse produto ser pioneiro desta nova tipologia de viatura

¹⁰⁴ <http://www.thecj2apage.com/story.html>

¹⁰⁵ Um produto da marca Rover, fundada em Coventry, Inglaterra, por John Kemp Starley e William Sutton em 1878.

aumentar exponencialmente, ultrapassando as 8000 unidades em 1949 e as 16000 em 1950¹⁰⁶.

Oito anos depois as vendas deste modelo atingiam já as 30 000 unidades e no auge da sua produção, este novo veículo acaba mesmo por ultrapassar o total da restante produção da Rover, facto que atesta bem o seu sucesso.

Para além deste modelo, outros são lançados pelos construtores de automóveis europeus como o Citroen 2CV, o “Nuova 500” da Fiat, o Morris Minor, igualmente nascidos em 1948, e o Volkswagen, cujo projecto é reabilitado em 1945, constituindo a base de sustentação da recuperação industrial automóvel Europeia, que deste modo recupera gradualmente a confiança e ultrapassa o impasse em que se encontrava, estruturando um esforço de modernização que permitirá substituir esquemas construtivos arcaicos, impostos pela manifesta incapacidade económica, por novidades técnicas e estéticas até então apenas disponíveis nas propostas dos construtores Americanos.

Deste modo, a Indústria Automóvel Europeia irá ressurgir com produtos melhor adaptados, modernos e mais sedutores, mas mais económicos, baratos e tecnologicamente avançados, deixando às marcas Americanas apenas alguns nichos de mercado consagrados a viaturas pesadas de médio/grande porte e a viaturas ligeiras de alta gama, onde as ideias de resistência e *status* associadas às viaturas oriundas no outro lado do Atlântico colhem ainda os seus frutos.

Esta tendência de alteração do mercado é também rapidamente assimilada pelo mercado Português.

No nosso País as importações de veículos oriundos dos Estados Unidos, que nos anos 30 eram de uns expressivos 70%, decrescem para valores situados em torno dos 5% em meados dos anos 50¹⁰⁷.

Todavia, os grandes construtores Americanos nomeadamente a Ford e a General Motors, cientes desde à muito que seria mais fácil revelarem competitividade nos mercados Europeus se produzissem na Europa, subtraindo desse modo os custos de transporte, haviam iniciado uma política de aquisição de construtores de automóveis situados no velho continente.

¹⁰⁶ Dados recolhidos em <http://www.land-rider.com/Default.htm>

¹⁰⁷ VIEIRA, Joaquim, “Portugal Século XX- crónica em imagens”. 1950-1960. p106. Circulo dos Leitores, Lisboa, 2000.

Assim, continuando a considerar o mercado Português, convém não esquecer que uma das mais importantes marcas Europeias de então, e com maior implantação no nosso País – a Opel – era subsidiária da General Motors desde 1929.

O sucesso desta marca, sentido um pouco por toda a Europa, prendia-se essencialmente com a evidente mais valia económica disponível no desenvolvimento dos seus produtos, proveniente da sua ligação à GM, da qual não deixou de corresponder a primazia na implementação de linhas modernas, de estilo Americano, em viaturas de gama média, fazendo-as parecer pertencer a uma gama superior.

Ainda assim, o novo posicionamento da indústria automóvel Americana no mercado Europeu não abrangerá o sector que capitalizará a maioria das tendências de consumo, o sector das viaturas económicas, à medida que ele se for desenvolvendo, e passará a sofrer concorrência directa nos sectores onde encontrava forte aceitação, quando os construtores Europeus, alicerçados no crescimento permitido pelo sector consagrado a viaturas económicas, passam a estar representados, com produtos modernos, nesses sectores de mercado.

2.4- O crescimento quantitativo e qualitativo da frota municipal. (1946-1955)

No universo Municipal, a principal preocupação existente no período imediatamente a seguir ao término do conflito, prendia-se com a necessidade de reatar os serviços essenciais ao bem-estar da população, nomeadamente os circuitos de recolha de lixos, cuja eficácia tinha, por motivos já anteriormente citados, decrescido bastante (**fig.57-fig.62**).

A frota mecânica, imobilizada a cerca de 70%, necessitava de ser reparada e recolocada ao serviço.

Deparando com o aumento dos custos de mão-de-obra resultante do quadro de demissões massivas do pessoal operário em resposta aos baixos salários auferidos, que forçou o Município a adoptar o mais caro regime de contratações à tarefa, e mantendo-se as dificuldades na aquisição de materiais essenciais, o Município acaba por entregar das grandes reparações do seu material circulante à indústria particular, deixando às oficinas Municipais apenas a incumbência de executar trabalhos de manutenção e conservação.

Todavia, esta opção acaba por acarretar dificuldades inesperadas na gestão do material em reparação.

As empresas de reparação automóvel tinham neste contexto grandes solicitações, em virtude das quais se sucediam atrasos na entrega das viaturas.

A Câmara Municipal de Lisboa defende-se criando novas normas contratuais, aplicáveis ao relacionamento entre o Município e as indústrias fornecedoras de serviços, impondo sanções a estas caso não cumprissem os prazos estipulados.

A nova conjuntura de recuperação económica e a reabertura do tráfego marítimo, vem todavia alterar significativamente o panorama vivido, permitindo relançar a execução do plano de requalificação da frota, que apesar de lutar contra galopante inflação dos preços praticados, constitui a principal referencia na caracterização do período compreendido entre 1946 e 1955.

O Município de Lisboa retoma deste modo o plano de mecanização da frota logo em 1946.

Nesse ano procede-se à aquisição de três atrelados e três basculantes Scammell, para os serviços de Remoção e Regas, um Camião-Tractor Bedford OSS (**fig.63**) para os deslocar, 9 viaturas para o serviço de transporte de pessoal e 16 viaturas para os serviços de transportes gerais (**fig.64-65**).

Dentro deste ultimo grupo encontram-se, por uma questão de disponibilidade no mercado, preço e necessidade de viaturas ligeiras resistentes e polivalentes, as primeiras duas viaturas *Jeep*, colocadas então à disposição dos Transportes Gerais e da Policia Municipal nas suas versões caixa aberta para carga e reboque de outras viaturas, o que terá constituído uma primeira experiência com esta nova tipologia.

O sucesso destas parece ter sido evidente, pois no ano seguinte são adquiridas mais 6 unidades, alargando a disponibilidade ao Batalhão de Sapadores Bombeiros (**fig.66-67**). Tal como no exército, também na Câmara Municipal de Lisboa o Jeep CJ2A faz-se substituir em serviços anteriormente executados por motos e cavalos, tanto no caso da Policia Municipal como no Batalhão de Sapadores Bombeiros, onde prestam serviços de socorro, prevenção e transporte para os piquetes de guarda, em qualquer dos casos

com amplas vantagens no campo da rapidez, polivalência de funções, conforto e durabilidade¹⁰⁸.

A partir de 1951 as viaturas com esta tipologia passam a ser da marca Land Rover, substituindo os Jeep adquiridos entre 1946 e 1948 para a Policia Municipal, Batalhão de Sapadores Bombeiros e Serviço de Arborização e Jardinagem, passando estes também a estar disponíveis nos Serviços Florestais e Parque de Monsanto, executando a fiscalização e providenciando transporte para pessoal e ferramentas.

Posteriormente estarão também disponíveis para os Transportes Gerais, com a configuração de caixa fechada, para a Brigada de Autuações dos Serviços de Salubridade e Edificações Urbanas, e para a Comissão Administrativa dos Bairros de Casas Desmontáveis.

A partir de 1947 as aquisições de viaturas intensificam-se.

Nesse ano a Frota Municipal ascende a um total de 225 viaturas¹⁰⁹, numero que progride para 236 viaturas¹¹⁰ em 1948 (**fig.68**), e 242 viaturas¹¹¹ em 1949 (**fig.69**).

Nas oficinas, o critério de entregar as grandes reparações à Industria particular acaba por ser dilatado às reparações de médio e até pequeno porte, por se agravarem as carências de pessoal operário especializado.

Tal facto não irá contudo impedir o esforço de dotar a frota de infra-estruturas básicas para a sua rentabilidade, assistindo-se à construção de uma nova garagem nas instalações de Alcântara, com uma área útil de 3890m² e capacidade para albergar 170 viaturas, das quais 50 seriam ligeiras, 100 do Serviço de Limpeza e 20 do Serviço de Transporte de Carnes, para além de uma nova Estação de Serviço, com remodelações a serem executadas no recito de lavagem e desinfecção de viaturas.

¹⁰⁸ A título de exemplo podemos referir que das 4 unidades existentes ao serviço da Policia Municipal, 2 são substituídas em 1957 pelos novos CJ5 carroçados em Portugal, que contam em qualquer dos casos com mais de 400.000 Quilómetros, ou seja, 4 vezes mais do que seria espectável em viaturas ligeiras!

¹⁰⁹ Transportes Gerais - 80 viaturas; Transportes Pessoal - 35; Serviços de Limpeza - 90, sendo 38,3% hipomóveis e 61,7% automóveis; Transporte de Carnes - 20.

¹¹⁰ Transportes Gerais - 70 e 19 Chassis a carroçar, com bastante demora; Transportes Pessoal-35; Serviços de Limpeza - 111; Transporte de Carnes - 20.

¹¹¹ Transportes Gerais - 53; Transportes Pessoal - 34; Serviços de Limpeza - 135, 25,1% dos quais são Hipomóveis e 74,9% Automóveis. Dentro da Frota Mecânica deste serviço, 60% tem agora entre 10 e 15 anos; Transporte de Carnes 20. Anais do Município de Lisboa do ano de 1950. Lisboa, 1951. p. 225-226.

O ano de 1950 fica marcado pela aquisição de 54 viaturas, enquadradas pela estratégia que visava equipar de meios mecânicos pesados os serviços de Limpeza e Transportes Gerais.

Entre estas viaturas contavam-se as primeiras unidades Diesel (**fig.70-71**). Renovam-se de igual modo as viaturas colocadas à disposição do Gabinete da Presidência, com a aquisição de um Packard 2362-8 Deluxe e um Wolseley 6/80 Sedan 6 cil., assim como se procede à aquisição de viaturas ligeiras de passageiros para os Directores de Serviço, marca Austin A70 Hereford, e para as repartições, marca Austin A40 Devon.

Esse ano é também palco para a aquisição de vários Motociclos, (**fig.72**) colocados ao dispor dos Serviços de Parques e Florestas, incrementando a fiscalização de zonas verdes que até então era executada a cavalo, e da Polícia Municipal, estas últimas com a particularidade de terem Side-car.

A Frota Municipal decresce para um total de 240 viaturas¹¹², justificável pelo elevado número de abates que então se verificam.

Em 1951 retoma-se o ritmo de crescimento que caracteriza todo o período, com a aquisição de 66 viaturas, dentro dos moldes anteriormente traçados. Dentro deste lote encontram-se as primeiras unidades Land-Rover e os novos Motociclos das marcas BMW e Norton, perfazendo um total de 278 viaturas¹¹³.

Por comparação ao ano anterior, 1952 revela um crescimento da frota na ordem dos 3,6%, totalizando 288 viaturas¹¹⁴.

Níveis idênticos verificam-se até ao final no período, com 45 aquisições em 1953 e 3,8% de crescimento, 21 aquisições em 1954 e 5% de crescimento, e 60 aquisições em 1955 e 3,8% de crescimento¹¹⁵ (**fig.73-82**).

O uso das viaturas hipomóveis, por seu turno, apresenta uma tendência contrária, revelando sucessivas quebras.

¹¹² Transportes Gerais - 52; Transportes Pessoal - 28; Serviços de Limpeza - 142, 25,1% dos quais são Hipomóveis e 74,9% Automóveis. Dentro da Frota Mecânica deste serviço, 47% tem agora entre 11 e 15 anos; Transporte de Carnes - 18. Anais do Município de Lisboa do ano de 1950. Lisboa, 1951. p. 225-226.

¹¹³ Transportes Gerais 53; Transportes Pessoal 37; Serviços de Limpeza 166, sendo 138 do Serviço de Recolha; Transporte de Carnes 22

¹¹⁴ Transportes Gerais 58; Transportes Pessoal 43; Serviços de Limpeza 161, das quais 95% são Automóveis e 5% Hipomóveis; Transporte de Carnes 26. Anais do município de Lisboa do ano de 1951. Lisboa, 1952. p.269.

¹¹⁵ O ritmo de crescimento da Frota é encontrado tendo em consideração o número de aquisições e o número de abates.

Em 1954 este tipo de recurso cifra-se em apenas 2,6% das viaturas no serviço de remoção de lixos, sendo nesta ocasião apenas utilizados para efectuar fornecimento de água ao povo, em zonas onde a água canalizada ainda não havia chegado, e limpeza de fossas e sarjetas.

2.5- O Automóvel e a cidade de Lisboa. (1955-1974)

A nova orientação estratégica da Industria Automóvel Europeia emergente da 2ª Guerra Mundial, baseada na imposição de novos padrões estéticos e técnicos¹¹⁶, bem como numa nova realidade que requer viaturas mais económicas, pequenas e sedutoras, pensadas para um mercado em recuperação, reforça os seus intentos com a pressecução de outros eventos, nomeadamente a questão relativa ao controlo do Canal do Suez, despoletada em 1956, e as consequentes crises petrolíferas.

Efectivamente, se são modelos como o Volkswagen “Carocha”, o Citroen 2CV, o Fiat “Nuova 500”, o Renault 4CV, ou o Austin A30, que auxiliam a Industria Automóvel Europeia a reerguer-se no pós-guerra, são os mesmos modelos ou os seus sucessores, o Fiat 600, o Renault 4L e o BMC Mini, que numa crescente competição irão trazer vantagens comerciais aos seus construtores e em consequência permitir o seu crescimento sustentado, fornecendo as bases para a remodelação das gamas seguintes.

Este mecanismo resulta numa crescente aposta na aplicação de inovações técnicas e na maior diferenciação estética dos produtos que a concorrência directa entre construtores se encarrega de fazer evoluir.

Em Portugal as ondas de choque desse clima de inovação tecnológica e prosperidade económica, vividas por uma substancial parte da Europa, são sentidas de modo filtrado, pois a aproximação aos anos 60 colocam novas questões e problemas mais prementes à sociedade Portuguesa.

Efectivamente, apesar da 2ª Guerra Mundial ter terminado há mais de uma década e contra alguns indicadores que apontavam para uma tímida mas consistente abertura do

¹¹⁶ No período imediatamente a seguir à guerra, cabe à Industria Automóvel Americana a aplicação das novas tecnologias, algumas delas desenvolvidas durante a guerra, como as caixas de velocidades automáticas ou as suspensões hidráulicas. Mas efectivamente só com a entrada nos anos 50, a Industria Automóvel Europeia reúne as condições para produzir os Automóveis inovadores esperados desde o final da Guerra

regime político em vigor, o facto é que as expectativas acabaram por se gorar e Portugal irá manter-se no caminho anteriormente traçado, rumo ao isolacionismo.

A adesão à EFTA¹¹⁷ e a conseqüente abertura do País a um mercado de 60 Milhões de pessoas, bem como as parcerias económicas com capitais estrangeiros que se verificam quer no território continental quer em território ultramarino, pareciam apontar nesse sentido, como o parecia também o crescimento do sector do Turismo e a conseqüente exposição a hábitos e costumes oriundos de outros Países.

Mas se o regime mostra relutância em se modernizar, o mesmo não pode ser dito em relação à Industria Portuguesa que aproveitando devidamente a nova conjuntura, cresce de rendimento, originando um movimento com claras repropoções ao nível do crescimento e da capacidade de compra da classe média urbana.

Estas condições manifestam-se de forma clara no desenvolvimento do Parque Automóvel nacional, que embora estrangulado pelo convívio com uma rígida pauta aduaneira e outras condicionantes de mercado que não lhe permitem um crescimento ao mesmo ritmo dos seus congéneres Europeus, acaba por conseguir quadruplicar o número de viaturas matriculadas no período compreendido entre 1960 e 1970.

Em consonância com este crescimento temos o congestionamento do trafego citadino e um forte agravamento dos sinistros verificados, fixando a imperiosa necessidade de disciplinar o trânsito, através de nova legislação¹¹⁸, maior fiscalização e medidas de racionalização do estacionamento urbano.

È tempo de surgirem novos organismos e campanhas ligados a estes problemas (**fig.83-84**).

A Policia cria uma Divisão especifica, a Policia de Viação e Trânsito, que aposta na sensibilização dos condutores para os perigos da circulação rodoviária e na penalizarão dos condutores prevaricadores em operações que ficariam conhecidas como “Auto-Stop”.

¹¹⁷ Apontada como um momento de viragem da política Portuguesa, a adesão à EFTA representa no essencial a substituição de uma politica económica orientada para o Ultramar por uma orientada para a Europa. FRANCO, A.L. Sousa. In “Portugal 20 anos de Democracia” Circulo dos Leitores, 1994, Lisboa. p.172.

¹¹⁸ Nova legislação surgida em 1955 obriga a que todas as viaturas dispusessem de luzes de stop, presença e mudança de direcção, na retaguarda, impondo a adaptação de inúmeras viaturas pesadas, mais antigas, ao serviço do Município.

Surtem diversas campanhas de sensibilização destinada aos condutores, entre elas um programa televisivo, “Sangue na Estrada”, apresentado pelo conhecido piloto de competição Filipe Nogueira, que alertava para os perigos da estrada e ensinava normas de comportamento e formas de evitar acidentes.

No mesmo sentido o programa de instalação de sinalização luminosa, iniciado na Avenida da Liberdade a título experimental em 1941, é retomado.

O processo, que tanta celeuma provocou entre os automobilistas na época, havia sido interrompido durante a guerra, sendo recuperado timidamente após o *terminus* desta.

Mas verdadeiramente, apenas em 1965 a necessidade emerge, elaborando-se estudos de implantação para alguns dos mais importantes cruzamentos da cidade, num total de 15, situados nas zonas da Baixa, Campo de Ourique e Avenidas Novas.

No plano do desenvolvimento económico, o Governo decide impor novas medidas que, na sua óptica, iriam estimular a instalação da indústria Automóvel no nosso País¹¹⁹, talvez incentivado com o sucesso da vizinha Espanha que lograra obter da Fiat licença para produzir automóveis com tecnologia do construtor Italiano, mas com marca própria – a Seat.

Assim, no seguimento da política que consagra a rigidez alfandegária como mecanismo de protecção económica, entende o governo impor um sistema de quotas à importação automóvel, que se manifestaria extremamente violento para veículos automóveis de passageiros cujos construtores não procedessem à montagem de pelo menos um dos seus modelos de maior consumo em solo nacional.

O repto foi aceite por alguns dos grandes construtores, mormente a Opel, a Bedford (**fig.85**) do grupo General Motors e a Ford, que instalaram as suas fábricas na povoação de Azambuja, bem como a Citröen que optou por se instalar em Mangualde.

¹¹⁹ A construção Automóvel nacional havia tido já alguns episódios pontuais, vocacionados para a competição, por incentivo directo da realização de grandes prémios de Formula 1 entre 1958 e 1960, e de todo um ambiente propício à realização de provas automobilísticas em Portugal. São os casos do Edford de Eduardo Ferreirinha, do Marlei de Mário Moreira Leite, do DM de Dionísio Mateu e Elysis de Melo, do FAP (Fábrica de Produtos Estrela), bem como do Alba, do Eterap e do Olda.

2.6- O crescimento urbano e as assimetrias sociais. O papel da CML e da sua frota (1955-1974).

Para Lisboa, a aproximação aos anos 60 vem significar uma alteração do quadro social e urbano até então vivido.

Paradoxalmente, a cidade torna-se o local onde se sente de forma mais aguda a promessa de abertura a novas mentalidades hábitos e costumes, ao mesmo tempo que se convive de forma evidente com a pobreza de quem procura alcançar uma vida mais digna fugindo do interior onde as condições de vida se haviam deteriorado.

Em consequência, temos uma Lisboa a dois ritmos.

Uma que procura actualizar-se segundo padrões de modernidade consentâneos com os tempos vividos, desenvolvendo infra-estruturas, vias de circulação rodoviária modernas capazes de potenciar a emergente Indústria do Turismo, e uma Lisboa dos “Bairros da Lata”, dos problemas sociais, das precárias condições higiénicas e sanitárias.

O Município procura actuar tentando minorar as consequências sociais desses problemas, promovendo soluções de habitação condigna para as novas populações da cidade.

Assiste-se então ao início de um grande surto de construção imobiliária de carácter social, nomeadamente na zona ainda inexplorada dos Olivais (**fig.86**), circunstâncias nas quais o recurso à Frota Municipal faculta os meios logísticos de transporte necessários à construção e à posterior mudança dessas populações para as suas novas acomodações.

Mas a acção logística do município insere-se também na visão estratégica de modernidade e desenvolvimento¹²⁰ pensada para a cidade, procurando melhorar o desempenho funcional de serviços como a iluminação pública (**fig.87**), que no ano de 1960 se vêem contemplados com a aquisição de duas (2) novas viaturas, tipo “torre”, para melhor poderem servir uma rede de iluminação que não para de crescer e melhorar tecnicamente, ou o serviço de Sinalização e Trânsito que no mesmo ano passa a dispor de duas viaturas especiais ou ainda atribuindo as primeiras duas viaturas mecânicas para

¹²⁰ O próprio Município promove então uma profunda reestruturação dos seus serviços. Para mais informação consultar o Diário Municipal nº7287 de 16 Julho de 1959.

a recém inaugurada rede de Bibliotecas Itinerantes (**fig.88**)¹²¹, melhorando e alargando o leque de incidência de um serviço que operava desde os anos 30, disponibilizando leitura aos munícipes que se deslocavam a locais previamente estabelecidos, normalmente jardins ou miradouros(**fig.89-90**).

Em 1960 são ainda adquiridas duas (2) viaturas especiais para executarem limpezas de colectores e esgotos, bem como 10 viaturas ligeiras distribuídas pelos vários Departamentos Municipais: DAS¹²², DSUO¹²³, DSTE¹²⁴, DSS¹²⁵, e DSF¹²⁶.

Mas apesar destas medidas, a situação vivida, acaba por agudizar os problemas estruturais existentes em algumas áreas vitais dos Serviços Camarários, nomeadamente no sistema de recolha de lixos.

O procedimento então aplicado fazia convergir o resultado de toda a recolha efectuada no perímetro urbano para um único local – o Vazadouro Fluvial da Matinha (**fig.91-92**), situado na margem sul do Tejo, embora coexistisse um Vazadouro de recurso, situado no Casal da Bôba, a utilizar idealmente apenas quando as condições de navegabilidade do rio não oferecessem a segurança necessária¹²⁷.

Este sistema trazia para além de graves inconvenientes ambientais, dificuldades adicionais à Frota de recolha de lixos.

O principal problema relacionava-se com a necessidade de as viaturas percorrerem distâncias cada vez maiores, em consequência do crescente desfasamento existente entre o aumento do perímetro urbano e o sistema de recolha vigente, impondo a necessidade de se instituir medidas excepcionais como a recolha Dominical (**fig.93**)¹²⁸ e a recolha

¹²¹ As viaturas do serviço de Bibliotecas Itinerantes são até ao início dos anos 80, sempre da mesma marca e do mesmo modelo: Citröen HY 1200 ou 1500. Nestas viaturas eram aplicadas estantes e balcões de forma a permitirem a sua utilização no serviço requerido.

¹²² Direcção de Serviços de Abastecimento

¹²³ Direcção de Serviços de Urbanização e Obras

¹²⁴ Direcção de Serviços Técnicos Especiais

¹²⁵ Direcção de Serviços de Salubridade

¹²⁶ Direcção de Serviços de Finanças

¹²⁷ CML, Direcção dos Serviços de Salubridade e de Edificações Urbanas. Relatório da Gerência Municipal do ano de 1966. Lisboa, 1967. p.2-5.

¹²⁸ Plano de recolha de resíduos sólidos urbanos em dia de descanso semanal. A imposição desta medida extrema, para os padrões culturais de então, justifica-se pela incapacidade de proceder à totalidade das recolhas nos dias de semana e em horário regular.

selectiva¹²⁹, factos que contribuíam para uma diminuição drástica do tempo de vida útil da frota de suporte a este serviço.

Em função desta realidade, e ciente de que o crescimento acelerado da cidade que então se produz, era acompanhado de um aumento exponencial das exigências impostas aos serviços camarários, a CML, através do DSTE (Direcção de Serviços Técnicos Especiais) reage, apostando no melhoramento de um dos maiores problemas logísticos existentes em qualquer cidade moderna – O sistema de recolha de lixos.

Algumas experiências são feitas, nomeadamente adjudicando a terceiros parte da recolha¹³⁰, e apostando paralelamente no reforço do equipamento através de um processo de renovação da frota que visava dotá-la das melhores condições técnicas disponíveis no mercado.

Surgem neste contexto em 1967, as primeiras 10 viaturas dotadas de equipamentos de aspiração e varredura de grande capacidade, tipo Streicher 152, instalados em camiões Mercedes-Benz, e um “Bulldozer” marca Caterpillar, modelo D6B, para prestar serviço no vazadouro municipal do Casal da Boba¹³¹.

Paralelamente, as estruturas de suporte conhecem também melhoramentos.

No mesmo ano tem lugar a inauguração da nova Garagem e Estação de Serviço no Matadouro – Frigorífico, destinadas a permitir reparar e manter as viaturas do serviço de distribuição de carnes pelos talhos da cidade.

Paralelamente, a necessidade de criar uma maior articulação dos transportes da limpeza e remoção com todos os transportes mecânicos da CML, levou a que em 22 de Novembro de 1967, se assista à saída dos transportes mecânicos da DSTE para a DSS, que se passa então a designar por DSST.

A Repartição de Transportes, até aqui integrada na DSTE, vai constituir, conjuntamente com a Repartição de Limpeza Urbana, uma Divisão – a Divisão de Limpeza e Transportes¹³².

¹²⁹ Plano de recolha de resíduos sólidos urbanos que em face das dificuldades sentidas, hierarquizava as zonas de recolha. Esta designação é idêntica à que é actualmente aplicada para referir um sistema de recolha preocupado com a posterior reciclagem dos resíduos.

¹³⁰ Anais do Município de Lisboa do ano de 1967. Lisboa, 1968. p.313.

¹³¹ Anais do Município de Lisboa do ano de 1967. Lisboa, 1968. p.90.

¹³² Actas das sessões de Câmara do ano de 1967. Reunião de 21 e 29 de Dezembro 1967. p.7.

Tal alteração estrutural foi justificada pela necessidade de uma melhor articulação dos transportes afectos à Limpeza e remoção de lixos, com todos os transportes mecânicos da CML.

Neste âmbito prossegue a modernização da frota, em 1968, com a aquisição dos primeiros veículos do tipo rotativo, 4 chassis marca OM com caixa de carga da marca A.Talenti e 10 Mercedes-Benz com superestrutura¹³³ Kuka com 25 e 28m³ de capacidade de carga respectivamente, tipo compressão e carregamento contínuo e preparação para poderem ser equipadas com dispositivos de recolha hermética (fig.94)¹³⁴ e anti-poeiras.

Em 1969, tendo em conta os excelentes resultados obtidos com estas viaturas, são adquiridas mais 6 OM com superestrutura Talenti.

Com a entrada nos anos 70, o processo de renovação continua, sendo na ocasião adquiridas 10 viaturas de remoção com capacidade para 30m³ de carga, marca Mercedes-Benz e superestrutura Kuka e 6 com capacidade para 18m³ de carga da marca OM e superestrutura Talenti.

A frota municipal conta então com o recurso de 375 viaturas¹³⁵.

Em 1972 é lançado um concurso para adjudicação da recolha de lixos referente à limpeza das 5^a, 6^a, 7^a, e 8^a zonas de Lisboa¹³⁶, prevendo o recurso a 50 viaturas e a utilização de contentores, formato normalizado, de 1100, 550, 110, 70 e 50 Litros.

A empresa vencedora acaba por colocar ao serviço viaturas marca Mercedes-Benz, LPKO 1513/36 equipadas com sistema de carregamento contínuo e compressão marca Kuka.

Em 1973 e 74 são adquiridas máquinas de varrer de pequenas dimensões da marca Verro City II (fig.95), viaturas para desobstrução de colectores da marca Mercedes-Benz, e viaturas de remoção de lixos das marcas Mercedes-Benz e OM, munidas de

¹³³ Equipamento suplementar montado sobre o chassis de uma viatura com o intuito de a adaptar a uma função específica.

¹³⁴ Sistema integrado que recorre á deposição dos resíduos sólidos urbanos em contentores próprios para posterior recolha e transporte em viaturas com caixa fechada de modo hermético

¹³⁵ CML, Direcção dos Serviços de Salubridade e Transportes. Relatório da Gerência Municipal do ano de 1969. Lisboa, 1970. p.16-22.

¹³⁶ Áreas resultantes de uma divisão logística da cidade, com o fim de melhorar os serviços de recolha de resíduos sólidos urbanos

superestrutura da marca Kuka com capacidade para 14 m³ de carga e de superestrutura A.Talenti com capacidade para 6 m³ de carga, respectivamente.

A actualização da Frota acaba por ser visível também a outros níveis de desempenho. Como exemplo temos em 1970, a actualização tendente a renovar o parque de viaturas ligeiras, com a incorporação de novas viaturas das marcas Datsun 1300 e Austin 1100, para o serviço das repartições, ao passo que para o serviço da Presidência é adquirido um Citroën DS e em 1971 um Mercedes-Benz 300 SEL (**fig.96**)¹³⁷, então colocado ao serviço do Presidente Fernando Augusto dos Santos e Castro, sendo também reforçado, em 1970, o serviço de Bibliotecas Itinerantes, com a aquisição de mais duas viaturas Citroën HY 1500¹³⁸.

Para a limpeza de vias públicas e extermínio de ervas são adquiridas em 1968/1969 pequenas viaturas mecânicas, do género triciclo, incorporando um conjunto amovível constituído por reservatório e grupo moto-bomba.

Mas o apoio logístico dado pela frota municipal acaba por não se restringir ao espaço da própria cidade.

Em Novembro de 1967, a região da Grande Lisboa é fustigada por fortes chuvas das quais vem a resultar uma imensa cheia em diversas áreas habitadas da região.

O resultado é devastador, registando-se várias mortes e avultados prejuízos materiais.

A Frota da Câmara Municipal de Lisboa, rapidamente socorre as populações afectadas, nomeadamente procurando resolver problemas de transporte, limpeza e fornecimento de água, impostas às populações das diversas áreas afectadas (**fig.97**).

De facto, em altura de crise, a superior capacidade da Frota Municipal de Lisboa vai ser chamada para tentar suprimir as carências existentes nas Frotas das Autarquias vizinhas, enviando viaturas Autotanque e de Carga para locais como Carenque, Cacém, Queluz, Pendão, Monte da Pedrinha, Bairro da Urmeira, Sobral de Monte Agraço, Alenquer e Alhandra, durante um período de 15 dias¹³⁹.

O processo de colaboração com diferentes Autarquias aliás, embora nunca se tenha feito em condições tão difíceis, remontava já ao início dos anos 30, quando tem lugar o

¹³⁷ Esta viatura faz ainda hoje parte do património automóvel do Município.

¹³⁸ Plano actividades para o ano de 1970, Lisboa, 1970. Uma destas viaturas ainda faz parte do espólio Automóvel do Município.

¹³⁹ De 28 de Novembro a 11 de Dezembro de 1967.

primeiro grande impulso na mecanização da Frota e o abate de algumas das viaturas mais antigas.

Estas em diversos casos forneceram um recurso providencial a Autarquias desprovidas de meios económicos suficientes para a aquisição de viaturas pesadas.

Ao longo dos anos 60 começam também a surgir solicitações de auxílio técnico, fossem elas materializáveis com a deslocação esporádica de técnicos ou com o fornecimento de cópias dos cadernos de encargos¹⁴⁰ requeridos na aquisição de viaturas especiais.

Este modelo de colaboração cai em desuso a partir dos anos 80, embora a longa tradição solidária do Município se mantenha activa através de Leis que prevêm a cedência de viaturas a organismos de reconhecida utilidade pública e de Protocolos de colaboração nomeadamente com Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa.

2.7- O novo regime político e a Indústria Automóvel. Repercussões no desempenho da frota municipal. (1974-1986)

A Revolução de 25 de Abril de 1974 vai encontrar um País que vive desde o final da década de 60, um período de forte crescimento económico, como o comprova o crescimento do PIB acima dos 11% em 1973¹⁴¹, taxa que comparativamente representava um crescimento mais alto do que o verificado nos restantes Países subscritores da EFTA¹⁴².

O nível de desemprego é também bastante baixo, embora esse facto advenha na sua essência dos fortes contingentes militares enviados para as colónias e do fluxo constante de emigração Portuguesa para os Países Europeus mais desenvolvidos, nomeadamente a França e a Alemanha, movimento que também representava uma importante fonte de divisas para o País.

Todavia, a euforia vivida após a Revolução, tem no plano económico reflexos negativos visíveis através de um certo desnorteio das contas públicas e na administração das empresas públicas e privadas, que em conjugação com o fenómeno de baixa económica

¹⁴⁰ Caderno que define as características técnicas do objecto ou maquinaria a adquirir.

¹⁴¹ FRANCO, p.174.

¹⁴² Associação Europeia de Comércio Livre.

vivida na Europa Comunitária, resulta na passagem do PIB Nacional para valores negativos de - 4%¹⁴³.

Este ciclo de baixa económica Europeia, sentido no seguimento das crises petrolíferas, a primeira em 1972 e a segunda em 1978, atinge o seu pique no início dos anos 80.

Em consequência, os Países Europeus mais desenvolvidos passam a ter excesso de mão-de-obra, tornando inevitável o drástico retorno dos imigrantes Portugueses.

O fenómeno da imigração, que em 1970 rondava as 170.000 saídas de Portugueses por ano, desce para valores próximos das 10.000 no final da década, movimento que será acompanhado pelo retorno a solo nacional de cerca de 200.000 ex-emigrantes na Europa¹⁴⁴.

Em simultâneo procede-se à descolonização ultramarina, em virtude da qual se assiste a um forte retorno dos Portugueses residentes nas ex-colónias, convergindo estes dois factores num crescimento populacional da ordem dos 13,5% que impõe um aumento do desemprego de 2,1% em 1974 para o 8,1 % em 1979¹⁴⁵.

Este período presencia também novas tentativas de instalar Indústria Automóvel em Portugal.

Depois do projecto FAP – Fabrica de Automóveis Portugueses (1959-1965), das linhas de montagem das décadas de 50 e 60, e do Projecto ALFASUD (1972), surgem os Projectos UMM e Renault, assentes em novos pressupostos e usufruindo da experiência do passado.

A UMM¹⁴⁶ surge em 1977, por compra da respectiva licença à marca Cournil, de Bernarde Cournil, em graves dificuldades desde a crise petrolífera de 72.

Associando a experiência Metalúrgica da Movauto à mecânica Peugeot¹⁴⁷, fornecida pelo parceiro Mocar, importador oficial da marca para Portugal, num consórcio liderado pelos irmãos José Manuel e João Maria Baptista da Silva e elementos do grupo Espirito

¹⁴³ FRANCO p.187.

¹⁴⁴ ALMEIDA, João Ferreira de; COSTA, António Firmino da; MACHADO, Fernando Luís; “Recomposição Socioprofissional e novos protagonismos” in “Portugal 20 anos de Democracia” Circulo dos Leitores, 1994, Lisboa. p. 310-313.

¹⁴⁵ FRANCO p.191

¹⁴⁶ União Metal-Mecânica, L.da.

¹⁴⁷ Os primeiros exemplares, designados de UMM-Cournil, utilizam uma motorização Peugeot Diesel de 2100cc que mais tarde evoluirá para 2300cc. Em 1986, surge o modelo Alter, numa clara tentativa de modernizar a viatura tornando-a mais atractiva, “estilizando”, na medida do possível¹⁴⁷, as suas linhas. O motor passa a ser um 2500cc, disponível nas versões atmosféricas com 75cv e Turbo-Diesel com 110cv.

Santo, a UMM irá partir do pressuposto da existência de um mercado para este tipo de viatura, composto por associações e organismos públicos como as Forças Armadas, a GNR, a Polícia, a EDP, as Autarquias, os Palop, entre outros, que facilmente poderiam auferir massa crítica suficiente para viabilizar o projecto.

Naturalmente muitas das empresas públicas iriam acabar, mais tarde ou mais cedo, por adquirir viaturas UMM, mas em regime concorrencial directo com outras viaturas Todo-o-terreno existentes no mercado, visto não existirem, por parte do Estado, medidas tendentes a aumentar as potencialidades de sucesso de uma viatura nacional no mercado Português, através da constituição de um regime preferencial nas aquisições das Frotas Públicas.

A UMM, acabará assim por contar apenas consigo própria¹⁴⁸, preenchendo um nicho de mercado para viaturas Todo-o-terreno puras e duras, onde outros produtos revelavam fragilidades estruturais ou preços mais altos.

Contudo, a parcela de mercado conquistada revelou-se pouco significativa face às necessidades de implantação da empresa.

A esta circunstância sucedem-se importantes modificações no consórcio, como seja o afastamento da Mocar e a posterior falência da Movauto, motivando algum desnorteio do projecto e originando a separação de interesses entre o núcleo familiar composto pelos irmãos Baptista da Silva e o Grupo Espirito Santo, do qual resultou o desmembramento do projecto inicial.

Estes dois grupos tentarão ainda encetar separadamente duas tentativas de reabilitação, respectivamente através da candidatura ao Programa de Projectos Mobilizadores do PEDIP II e o lançamento de um novo modelo, o Alter IV, que nunca chegou a entrar em produção.

A produção acabou por ser descontinuada em 1993.

O Município de Lisboa acabou também por adquirir viaturas da marca UMM.

Efectivamente, entre 1988 e 1991 foram adquiridos 10 UMM modelo Alter, para os serviços de transporte pessoal, apoio às oficinas, manutenção e conservação de infra-estruturas e saneamento, protecção civil e

Polícia municipal, neste último caso convertidas, após processo de abate, em reservas do espólio Automóvel de Automóveis Históricos do Município.

¹⁴⁸ A marca participou no Rali Paris-Dakar em 1982 e 1983, numa acção de Marketing plena de sucesso. Em 1982 alinhou 3 viaturas Diesel para José Megre, Pedro Villas Boas e Pedro Cortez, que conseguiram atingir a meta. No ano seguinte voltaram com viaturas equipadas com motores a gasolina, mais potentes, tendo discutido lugares entre os 10 primeiros

Actualmente ainda se encontram ao serviço 6 unidades.

A década de 80 assiste também a outra iniciativa do género. O projecto Renault (1980-1997).

Contrariamente ao verificado com o projecto UMM, esta parte de um acordo com o Estado que confere algumas condições especiais à sua instalação, das quais se destaca a criação de uma reserva de mercado tendente a oferecer garantias suficientes de absorção da produção por parte do mercado interno Português.

Em contrapartida, o projecto Renault previa um importante valor acrescentado de produção nacional.

O projecto contemplava 3 vectores correspondentes a 3 fábricas diferenciadas.

Uma unidade de montagem de Automóveis, sem estampagem, em Setúbal, uma unidade de produção de caixas de velocidades e motores, localizada em Cacia (Aveiro), e no mesmo local a Funfrap, Fundação Portuguesa, SARL, que fundia as peças necessárias para a produção de caixas de velocidades e motores.

Para que a cadeia fosse completa, faltava apenas uma unidade de estampagem o que, segundo alguns especialistas, terá constituído um erro estratégico fundamental, por não sedimentar a implantação do projecto no nosso País com fortes investimentos¹⁴⁹.

Naturalmente, a prazo, no balanço realizado entre as condições existentes em Portugal e os incentivos e a mão-de-obra mais barata proporcionados por certos Países de Leste, acaba por resultar na deslocalização destas unidades de produção para estes últimos, tornando a falência do projecto inevitável.

Todavia, o projecto funcionou entre 1980¹⁵⁰ e 1988 com evidentes benefícios para a economia nacional e um impacto positivo no desenvolvimento do mercado de emprego directo, e indirecto com a proliferação de diversas indústrias de componentes.

No reverso da moeda situa-se um condicionalismo efectivo da escolha de viaturas ligeiras em Portugal, ao se permitir uma disponibilidade das viaturas Renault no mercado sem paralelo nas restantes marcas de automóveis comercializadas no nosso País, fenómeno particularmente visível a partir de meados dos anos 80.

Na frota do município de Lisboa (**fig.98**) este facto é bem visível.

¹⁴⁹ Segundo alguns especialistas a questão deveria ter sido acautelada pelo Estado Português. Para mais ver FÉRIA, Luís Palma – *A História do Sector Automóvel em Portugal (1895-1995)*. Lisboa, GEPE, 1999.

¹⁵⁰ O projecto terá tido início em 1977, mas de facto apenas esteve operacional no final da década. SELEDA, Catarina e FELIZARDO, José Rui. “Da produção à concepção: Meio Século de História Automóvel em Portugal”.

Observando os dados disponíveis sobre as aquisições de viaturas ligeiras verificadas durante a vigência do projecto, podemos constatar que entre 1980 e 1986 foram adquiridas 98 viaturas Renault ligeiras, contra 30 viaturas da marca Peugeot, 34 viaturas da marca Ford, e 9 viaturas da marca Datsun/Nissan, facto que torna a Renault a marca de maior expressão no sector dos ligeiros, sucedendo à Austin¹⁵¹, à Volkswagen¹⁵² e à Opel¹⁵³.

Para tal muito contribuiu um pequeno Automóvel em concreto. O Renault 4L.

Existente na Câmara Municipal de Lisboa desde 1966, esta viatura vem paulatinamente a impor-se nos mercados internacionais, no mercado nacional e na frota municipal, onde passa a ocupar um espaço funcional que até então não se encontrava verdadeiramente definido¹⁵⁴.

Tendencialmente, os serviços de transporte de pessoal encontravam-se então a cargo de viaturas como o Volkswagen “Carocha” ou o Opel Kadett Notchback, normalmente colocadas à disposição das chefias e em alguns casos destinadas a serviços gerais, que a prioridade dada à renovação da frota de pesados durante os anos 60 e início dos anos 70, tinha permitido envelhecer e degradar.

Neste quadro, os serviços utilizadores de viaturas para transporte misto de passageiros e carga, recorriam a uma gama de viaturas que ia dos Todo-o-terreno Land-Rover (**fig.99**) aos Peugeot 304 (**fig.100**), passando pelos forgons mistos como as Austin 200 J4¹⁵⁵, e as Ford Transit (**fig.101**)¹⁵⁶.

Gradualmente, a Renault 4L vem a tornar-se um ícone dos transportes da Câmara Municipal de Lisboa¹⁵⁷, quer pela sua perfeita adequação com enquadramento

¹⁵¹ Anos 40/50.

¹⁵² Anos 60.

¹⁵³ Final anos 60 e anos 70.

¹⁵⁴ Herdeiro de um modelo de construção cuja concepção remontava ao 2CV da Citroën, ela revela-se uma viatura popular, barata e disponível que apresentava uma resistência e sobretudo uma versatilidade extremas, impondo-se como ferramenta polivalente, válida tanto para serviços de transporte de pessoal como para o transporte misto de passageiros e carga.

¹⁵⁵ Final anos 60, início anos 70.

¹⁵⁶ A partir de meados dos anos 70.

¹⁵⁷ A Renault 4L foi utilizada no Município por uma grande diversidade de serviços, como os de Educação e Intervenção Social, de Espaços Verdes, Obras, Abastecimentos e Consumos, Protecção Civil, Gabinete de Relações Internacionais, Departamento de Cultura, Planeamento e Gestão Urbanística, Comunicação Social, Gabinete de Estudos e Projectos, Limpeza de Esgotos, Apoio à Remoção de Lixos,

ideológico então vivido, fruto do qual se consagra o princípio da “democratização” do transporte ligeiro no Município, quer pela sua maior disponibilidade no mercado Nacional, factores que conjugadamente permitem ao pequeno Renault ocupar e alargar esse espaço funcional de viatura ligeira de carga e transporte de passageiros, revelando uma polivalência apenas igualada pelos Jeep no contexto do pós Segunda Guerra Mundial.

Entrando para a história como o modelo de maior sucesso da marca Renault, a 4 L acaba também por orientar de modo vincado a orientação comercial da marca, que desde então projecta veículos ligeiros essencialmente marcados por conceitos mais ou menos inovadores de versatilidade, modolidade e disponibilidade de espaço interior.

Como exemplo mais imediato dessa política iremos ter a Express, viatura que pretende alargar e aprofundar as potencialidades da Renault 4, conciliando as vantagens da versão 4 portas com as de caixa alta, concebendo uma viatura com capacidade de carga alargada e diversas configurações possíveis para passageiros.

O exemplo da Renault neste domínio, consagrado com um sucesso de vendas, foi posteriormente seguido por outras marcas ao idealizarem produtos semelhantes¹⁵⁸, ambas com expressão relevante na frota municipal¹⁵⁹.

2.8- A frota municipal após o 25 de Abril de 1974. Preocupações e estratégias subjacentes à sua renovação.

Saída de um período em que foi regida por Comissões Administrativas (entre 1974 e 1976), a Câmara Municipal de Lisboa procura, primeiro sob a égide do Presidente Aquilino Ribeiro Machado (1977-1979) e depois do Presidente Nuno Kruz Abecassis (1980-1989), reencontrar o equilíbrio e reagir positivamente perante as solicitações que lhe eram exigidas.

Preocupada desde logo com as questões de saúde pública, a Câmara Municipal de Lisboa lança em 1977 o projecto de plano a curto prazo para o Lixo de Lisboa (PPLL),

Gabinetes dos Vereadores, Reabilitação Urbana, Construção de Edifícios, encontrando-se as últimas unidades ao serviço ainda no início de 2004.

¹⁵⁸ A Renault Express, como herdeira natural da Renault 4, vem assim a ter concorrentes nas várias marcas Europeias, nomeadamente no grupo PSA (Citröen Berlingo, Peugeot Partner) ou na Volkswagen (Caddy) e Seat (Inca).

¹⁵⁹ Existiram na frota municipal 37 Renault Express, adquiridas entre existiram 1987 e 1997.

que tinha como principal objectivo reformular a estrutura da Divisão de Limpeza e Transportes, com incidência nos métodos de gestão, nas instalações e naturalmente nos meios de transporte especiais ligados à limpeza da cidade.

Neste quadro, a renovação e modernização da frota, segundo as novas tecnologias aplicadas ao sector, torna-se um imperativo essencial, atingindo-se em 1979 o ponto de viragem com o abate das últimas unidades de remoção de lixo não dotadas de sistemas de compressão e a introdução do princípio da remoção hermética, tido como um dos principais vectores programáticos do PPLL (**fig.102**).

Tal inovação exigiu a aquisição de viaturas novas e a aplicação nas viaturas existentes de elevadores para os contentores indicados.

Complementarmente a este programa diversifica – se e alarga – se o parque de veículos especiais de apoio à limpeza urbana e saneamento, através com a introdução de varredoras mecânicas, lava – pavimentos, porta – contentores e compactadores, limpa – fossas e limpa-colectores (**fig.103-105**).

Deste modo em finais de 1979 o sistema de remoção hermética cobria 20 % da área urbana e 30 % da população de Lisboa.

Em 1980 são adquiridos 10 Mercedes-Benz N1300 (**fig.106**), à firma Metalofabril, para apoio às 14 zonas de recolha de resíduos sólidos¹⁶⁰, procurando com a introdução destas viaturas de pequeno conferir maior mobilidade ao sistema de recolhas herméticas¹⁶¹.

Por ocasião do relatório sobre o estado geral da Frota¹⁶², realizado em 1985, estas viaturas encontravam-se já em mau estado de conservação, situação que segundo os serviços competentes se ficava a dever a um sub-dimensionamento das mesmas em relação aos serviços prestados, propondo-se desde logo a sua substituição por viaturas mais potentes e com maior capacidade de carga (**fig.107**).

Duas delas são na ocasião propostas para abate, ficando previsto procedimento semelhante para outras duas no decurso do mesmo ano. Inseridos no mesmo plano de contentorização de todos os resíduos sólidos urbanos, são também introduzidos no início dos anos 80, veículos de lavagem de contentores (**fig.108**).

¹⁶⁰ Divisão geográfica da cidade resultante da necessidade de organização logística e administrativa dos meios materiais e humanos dos serviços associados de Limpeza Urbana.

¹⁶¹ As viaturas eram montadas em Espanha, na firma Mevosa e posteriormente adaptadas para o serviço em questão, adoptando a caixa de carga nas instalações da Firma Metalofabril.

¹⁶² Importante documento de análise realizado após um período de transformação do Município de Lisboa, situado na transição entre a euforia pós-Revolução e maioridade do novo regime democrático.

Atingido o ano de 1983, a Frota Municipal era composta, aproximadamente, por 470 viaturas, urgindo a necessidade de se estabelecerem novas regras para a identificação das viaturas municipais.

Assim cada veículo passa a ser identificado por um código numérico de cinco dígitos, sendo o primeiro referente ao grupo¹⁶³, o segundo ao subgrupo¹⁶⁴ e os três finais ao número de ordem, facilitando a organização de trabalhos estatísticos e contabilísticos bem como posteriores análises da frota por sector.

Posteriormente este sistema irá regredir para os quatro dígitos por se entender ser suficiente para ordenar os dados requeridos.

Depois de passar por uma fase de mecanização, entremeada pelos 2 conflitos mundiais, depois de um período onde a contenção era a principal linha de estratégia económica do Estado e a expressividade dos serviços prestados pelo Município mais contida, depois de um período de euforia, ruptura, liberdade e algum desnorte em relação ao caminho a seguir, a Frota Municipal atinge a sua maturidade ao encontrar finalmente os moldes que lhe vão permitir conquistar uma expressão de modernidade (**fig.109-112**).

2.9- A integração Europeia e a modernização Rodoviária Portuguesa. O período de maturidade da frota municipal. Tendências de evolução futura. (1986-2006)

A entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia estabelece um novo panorama, já adivinhado em anos anteriores, de nítido crescimento económico¹⁶⁵ e estabilidade social, assegurada por índices de desemprego que vão sucessivamente descendo desde 10,2% em 1986 para 4,1% em 1993, colocando Portugal com a segunda melhor posição nesta matéria em toda a Comunidade Europeia¹⁶⁶.

Os fundos de coesão inerentes a uma política de convergência económica efectiva entre os seus membros, protagonizada pela Comunidade Europeia, vem também contribuir

¹⁶³ Viaturas Ligeiras ou Pesadas.

¹⁶⁴ Tipo de viatura. Ex. Ligeiro de passageiros, Ligeiro de Carga, entre outros.

¹⁶⁵ As taxas de PIB então verificadas situavam-se em torno dos 5%, chegando mesmo a ultrapassar esse valor. FRANCO, A. L. Sousa. "O período Europeu" in "Portugal 20 anos de Democracia" Circulo dos Leitores, 1994, Lisboa. p. 259.

¹⁶⁶ FRANCO, A. L. Sousa. "O período Europeu" in "Portugal 20 anos de Democracia" Circulo dos Leitores, 1994, Lisboa. p. 259.

para a verificação de altos níveis de investimento público nomeadamente em infra-estruturas rodoviárias, entendidas como parte de uma política de desenvolvimento integrado do País¹⁶⁷, assistindo-se em 1991¹⁶⁸, à conclusão das auto-estradas que efectuam a ligação Lisboa – Cascais e Lisboa – Porto, terminando processos iniciados entre meados dos anos 50 e o início dos anos 60 respectivamente.

Neste quadro os níveis de consumo adquirem uma natural tendência para subir¹⁶⁹.

Não fugindo a essa regra, o parque automóvel nacional revela um crescimento que ultrapassa largamente o ritmo verificando até então, fenómeno para o qual não será de todo estranho o movimento de liberalização das vendas no sector em 1987, após um período em que as mesmas se encontravam condicionadas por uma política alfandegária proteccionista dos interesses da Industria Automóvel instalada em território Nacional¹⁷⁰.

Este panorama terá também tido as suas reproporções no quadro rodoviário nacional, funcionando como elemento catalizador do aumento da sinistralidade Rodoviária, verificando-se um crescimento do numero de acidentes que no ano de 1986, consagrado como “Ano Europeu da Segurança Rodoviária”, ascendem aos 83.500 e dos quais resultaram 2.350 mortos e 56.800 feridos.

Estes factos revelam bem a dimensão e acutilância de um problema que em Portugal provocava uma crescente preocupação social, fazendo-se ouvir com sobeja insistência personalidades e instituições ligadas ao sector no sentido de serem tomadas medidas tendentes à sua diminuição, nomeadamente através do controle do nível de álcool no sangue dos condutores e do estado de conservação das viaturas, factores apontados como origem da esmagadora maioria dos acidentes então verificados.

A urgência e dimensão do problema motivam o surgimento em 1987 de um Plano Nacional de Segurança Rodoviária, cuja agenda se concentrava em torno de uma avaliação profunda da questão para posterior elaboração de medidas que efectivassem a alteração do panorama.

¹⁶⁷ Orientação imprimida com particular evidencia a partir de 1991, pela mão do primeiro Governo Constitucional detentor de maioria absoluta no hemiciclo parlamentar português.

¹⁶⁸ Nesse mesmo ano assiste-se à implantação de um sistema de pagamento automático de portagens inovador em toda a Europa. A famosa Via Verde.

¹⁶⁹ Tímida a principio, mas sempre crescente. FRANCO, A. L. Sousa. “O período Europeu” in “Portugal 20 anos de Democracia” Circulo dos Leitores, 1994, Lisboa. p. 258.

¹⁷⁰ Refiro-me concretamente ás políticas de contingentação das importações Automóveis postas em vigor durante a vigência do Projecto Renault (1980-1997).

A estratégia a aplicar decompunha-se em duas partes. Uma primeira fase orientada para a sensibilização dos condutores e prevenção de acidentes, seguida de uma segunda no seio da qual se proporião medidas legais tendentes a penalizar comportamentos inadequados na estrada, aproximando o enquadramento legal português da maioria dos enquadramentos legais em vigor na Comunidade Europeia, impondo limites legais para os níveis de álcool no sangue e implantando um sistema de verificação periódica das condições de circulação das viaturas automóveis.

Em consonância com estas preocupações, o Município de Lisboa introduz na sua nova orgânica de 1992, a formação de uma Divisão, sob a alçada do Departamento de Reparação e Manutenção Mecânica, cuja missão consiste em prevenir e controlar a sinistralidade verificada com um parque de viaturas Municipais¹⁷¹ que volta a manifestar um elevado ritmo de crescimento a partir do final dos anos 80¹⁷².

Efectivamente, o município inicia então um novo ciclo, procurando aproveitar a formação de uma conjuntura favorável para aproximar a capacidade da sua frota às crescentes solicitações de meios motorizados necessários ao desempenho dos diversos serviços Camarários, diminuindo um fosso criado por décadas de enormes dificuldades orçamentais e inúmeras vicissitudes conjunturais (fig.113).

Em 1989, ano limite situado entre um início tímido e o verdadeiro arranque do processo de aquisições, a frota municipal contava com um total de 508 viaturas, entre os quais cerca de 200 eram ligeiras de passageiros e Mistos, e as restantes viaturas pesadas, subdivididas numa panóplia de tipos bastante alargada¹⁷³.

¹⁷¹ A define a integração dos transportes e oficinas no DRMM (Departamento de Reparação e Manutenção Mecânica) que por sua vez se insere na DMSEM (Direcção Municipal dos Serviços Eléctricos e Mecânicos).

Paralelamente é adquirido o complexo dos Olivais destinado a albergar adequadamente a nova Direcção Municipal. Este complexo de edificios e parques foi adquirido ao Entreposto Comercial, tendo uma área coberta de 18400m³ e 14700m³ de área descoberta, com um espaço destinado à manutenção da Frota Municipal com cerca de 9600m³

¹⁷² São adquiridas 51 viaturas em 1987, 49 viaturas em 1988 e 49 viaturas em 1989.

¹⁷³ - 150 Viaturas Ligeiras de passageiros e Mistos

- 44 Viaturas Pesadas Basculantes com e sem Grua ao serviço dos Transportes Gerais

Os Serviços de Limpeza possuíam 238 viaturas, das quais:

- 120 No Serviço de Remoção de Resíduos Sólidos

- 11 Lava Contentores

- 13 Viaturas para a Lavagem de Pavimentos e Rega

- 4 Viaturas de Limpeza de Esgotos e Desobstrução de Colectores 16 Viaturas Varredoras Mecânicas

- 2 Viaturas de Remoção de Lixos Industriais

- 11 Viaturas Porta Contentores ou Contentores Compactadores,

O mesmo ano vem igualmente a marcar o início do processo de transferência de pessoal e equipamento das instalações de Alcântara para as novas instalações dos Olivais, cuja inauguração acontece a 8 de Janeiro de 1990 conjuntamente com a da nova Garagem Municipal de Veículos Ligeiros (**fig.114-115**).

A aquisição do complexo de edifícios situados na Avenida Infante D. Henrique, lote 1, bem como o edifício junto à Avenida de Berlim onde viria a ser instalada a Garagem Municipal de Viaturas Ligeiras, havia sido aprovada em reunião de câmara de 14 de Setembro de 1987, sempre com o intuito de aí instalar as oficinas mecânicas do Parque Municipal de Viaturas e respectiva Garagem, cujas instalações em Alcântara são então citadas como insuficientes e inadequadas para as funções requeridas.

A decisão de compra deste complexo foi aprovada pela Assembleia Municipal em 10 de Outubro do mesmo ano, tendo a escritura de promessa de compra e venda sido realizada no dia 25 de Março de 1988.

No plano orgânico é aprovada a macro-estrutura dos serviços da Câmara Municipal de Lisboa, na qual os transportes e oficinas municipais passam a integrar o Departamento de Reparação e Manutenção Mecânica.

A evolução das infra-estruturas prossegue com o projecto de construção do Parque para Viaturas Pesadas em 1992, a executar em terrenos anexos ao complexo dos Olivais.

Estas alterações orgânicas conjugadas com a gradual renovação da Frota de Ligeiros irá a prazo permitir introduzir medidas de gestão tendentes a melhorar os níveis de desempenho.

No seguimento das alterações orgânicas introduzidas é aprovada, no ano de 1992, a micro-estrutura do Departamento de Manutenção e Reparação Mecânica (DRMM), que passa a subdividir-se em 4 Divisões: A Divisão de Gestão de Frota, com a missão de administrar os meios de transporte e os meios humanos a eles inerentes, a Divisão de Manutenção, que passou a assegurar a manutenção e reparação dos veículos municipais

-
- 9 Viaturas Basculantes com e sem Grua
 - 26 Viaturas Ligeiras de Passageiros, no Apoio à Limpeza

No que respeita às plataformas elevatórias, 5 encontravam-se distribuídas ao Serviço de Iluminação Pública e uma à DSEV (Direcção de Serviço Espaços Verdes).

- A Divisão de Gestão Cemiterial possuía 12 viaturas, das quais 6 eram escavadoras e as restantes 6 de carga.
- A Polícia Municipal tinha ao seu serviço 43 viaturas.
- A Guarda-florestal possuía 5 viaturas
- O Parque de Maquinas ao serviço do Aterro Sanitário 6 viaturas.

bem como a executar trabalhos oficinais para diversos outros departamentos do município, a Divisão de Aprovisionamento, que passou a gerir e fornecer os materiais necessários à exploração e manutenção da frota municipal e a já citada Divisão de Prevenção e Controlo de Sinistralidade que passou a fornecer apoio jurídico ao Departamento, assumindo acções ligadas à prevenção e controlo de acidentes e à gestão dos seguros da frota.

Para a gestão da frota, estas reestruturações vem ajudar a identificar e definir os conteúdos funcionais a ela ligados, permitindo implementar medidas de gestão consentâneas com a expressão da sua dimensão.

Um exemplo é o então criado sistema de identificação das viaturas Municipais por Grupos tipológicos, que passa a designar as viaturas do seguinte modo:

Grupo 1 – Viaturas Ligeiras, sejam elas de Passageiros, Mistos ou apenas de Carga.

Grupo 2 – Viaturas de Remoção de Resíduos Sólidos.

Grupo 3 – Viaturas de Apoio à Limpeza Urbana.

Grupo 4 – Maquinas de Terraplanagem e afins (não integrada).

Grupo 5 – Viaturas Pesadas de Carga.

Grupo 6 – Viaturas Especiais.

Contudo algumas questões essenciais permanecem por resolver.

Efectivamente, o esforço realizado no sentido de renovar e aumentar o número de viaturas disponíveis revela-se apesar de tudo insuficiente face às necessidades reais dos serviços, não permitindo substituir algumas viaturas muito envelhecidas, facto que se reflecte directamente na Taxa de inoperância geral da Frota que é então de 13,75%.

Do mesmo modo não tinha ainda sido possível proceder à transferência do estacionamento da Frota de Remoção para as novas instalações dos Olivais, mantendo-se o impasse na aquisição do terreno para as albergar, facto que coloca o mais importante sector da frota sob difíceis condições de funcionamento e gestão¹⁷⁴.

Apesar disso as instalações ligadas à frota municipal vão continuar a evoluir.

¹⁷⁴ Esta questão só viria a ser resolvida em 2001 com a inauguração do estacionamento designado por Olivais 3.

Nas instalações dos Olivais em 1997 assiste-se à inauguração do novo refeitório, bem como à construção de novas infra-estruturas como a Oficina de Pneus e a Estação de Serviço e Lavagem de Viaturas.

No início de 1999 é inaugurada uma nova garagem de ligeiros no edifício central situado no Campo Grande, passando esta estrutura a servir os serviços municipais aí instalados.

Por esta altura, as instalações oficiais do complexo municipal dos Olivais revelam estar muito próximas do limite da sua capacidade de resposta face ao crescente número de solicitações de manutenção e reparação de uma frota com cerca de 800 viaturas, na sua maioria bastante envelhecida e sujeita a uma grandes cargas de utilização.

Esta questão levou os responsáveis do Departamento a proporem soluções alternativas que agilizassem os procedimentos de manutenção da Frota, diminuindo ao máximo os períodos de imobilização das viaturas e que não implicassem um acréscimo incomportável do esforço financeiro realizado pelo Município.

Com a resolução deste objectivo em mente, propõem-se em 1998 (**fig.116**) a execução de um plano trienal de renovação da frota como instrumento de planeamento que permitisse identificar claramente as questões mais importantes e alterar o rumo dos acontecimentos.

Nesse sentido, são propostas iniciativas de adesão a contratos locatários em regime de aluguer de longa duração com manutenção incluída.

As vantagens apontadas remetem para uma melhor distribuição dos custos do serviço, com naturais implicações ao nível do planeamento orçamental por permitir uma mais clara repartição dos encargos por utilizador¹⁷⁵, e em consequência disso, uma maior responsabilização dos mesmos, garantindo simultaneamente as melhores condições operacionais possíveis não só porque o sistema incluía a manutenção com substituição durante o período em que as viaturas estivessem imobilizadas, como previa contratualmente a sua renovação atempada¹⁷⁶.

Defendia-se ainda que para além das nítidas vantagens apresentadas ao nível de toda a logística associada à administração da Frota, existiam ainda manifestas vantagens económicas, considerando a semelhança entre o custo do AOV o custo de aquisição, o

¹⁷⁵ Os utilizadores referidos são os diferentes departamentos, divisões e outras estruturas orgânicas do município. Esta clarificação dos custos directos de utilização permite imputar directamente o utilizador que deverá transferir as correspondentes verbas do seu orçamento para o DRMM.

valor de retoma ao fim do período de utilização¹⁷⁷, acrescido das despesas de manutenção e consequente indisponibilidade das viaturas.

Contudo, estas propostas apenas diziam respeito ao segmento das viaturas ligeiras de passageiros, dadas as naturais dificuldades em adequar um contracto deste tipo a outras tipologias de viaturas, nomeadamente as pesadas com superstruturas específicas, facto que mantinha as necessidades de renovação dos restantes sectores da frota.

Desse modo, o Plano de 1998 refere a existência de um elevado número de viaturas pesadas e ligeiras de carga a requerer substituição até ao ano de 2001, perfazendo um total de 147 viaturas ligeiras e 136 viaturas pesadas com diversas tipologias.

Para tal acabou por apenas ser possível dispor de capacidade orçamental no ano de 2003, durante o qual foram adquiridas 223 viaturas, mais concretamente 181 Ligeiras¹⁷⁸ e 42 Pesadas, esforço que apesar de atenuar sobremaneira a dimensão do problema, ainda assim não corresponde a uma total satisfação das necessidades efectivas do Município, sobretudo nos sectores onde as aquisições são mais avultadas como o da remoção e viaturas especiais ligadas à higiene urbana.

Esta questão cruza-se com outra cuja importância não será de menosprezar.

O Município de Lisboa adere então ao projecto internacional coordenado pelo ICLEI (Internacional Council for Local Environment Initiatives)¹⁷⁹, conjuntamente com outras cidades Europeias como Helsínquia, Barcelona, Copenhaga, Hanôver, Leicester, Roma e Saarbrücken, no âmbito do qual se visa reduzir anualmente 1% do consumo de combustíveis e 1,5% as emissões de CO₂, circunstância que avulta a necessidade de renovação dos sectores da Frota mais envelhecidos e como tal mais poluidores, verificando-se que em 1999 o Município de Lisboa possuía no sector de Frota consagrado a viaturas Ligeiras não abrangidas pelo AOV¹⁸⁰, 112 viaturas com mais de 10 anos, quando a média ideal para estas tipologias seria de 5 anos.

¹⁷⁷ Por norma, para o regime de serviço requerido e a tipologia, esse período será de 5 anos.

¹⁷⁸ Viaturas Ligeiras de tipologias não abrangidas pelos contratos de AOV, nomeadamente viaturas de carga de caixa aberta ou fechada.

¹⁷⁹ O ICLEI tem como missão construir e servir um movimento de governos locais para atingir melhoramentos tangíveis na sustentabilidade global com particular incidência nas questões ambientais.

¹⁸⁰ Viaturas comerciais ligeiras, furgões de 3, 7 e 9 lugares, comerciais com caixa de carga aberta com cabina dupla ou simples, com ou sem grua

Assim, para se conseguir atingir estes objectivos tornava-se necessário ensaiar na frota da CML novas energias alternativas, como o GPL e o Biodiesel.

O GPL (Gás de Petróleo Liquefeito) foi introduzido em 16 viaturas municipais ligeiras de passageiros (**fig.117**), apesar de terem existido desde o início algumas dificuldades técnicas e logísticas.

Impossibilitado pela inviabilidade económica de deter uma estrutura de abastecimento própria, o Município de Lisboa depara com dificuldades relativamente ao sistema de fornecimento de combustível, às quais se adicionavam as constantes anomalias técnicas e a proibição de estacionamento dos veículos a GPL em parques subterrâneos.

O Biodiesel¹⁸¹ é também adoptado a nível experimental durante o período da Expo 98, em viaturas ligeiras de passageiros e de carga, bem como numa viatura pesada de remoção de resíduos sólidos (**fig.118-120**).

Tais experiências encontravam-se inseridas num projecto liderado pelo C.C.E. (Centro de Conservação de Energia) no qual a Câmara Municipal de Lisboa participa conjuntamente com a Associação de Municípios do Distrito de Évora, a Associação de Municípios do Norte Alentejano, a Associação de Municípios do Distrito de Beja, a Associação de Municípios do Litoral Alentejano, a Associação de Municípios do Distrito de Setúbal, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, o Instituto Nacional de Engenharia e Tecnologia Industrial, a Petrogal, a Associação de Agricultores do Distrito de Évora, e a Universidade de Évora.

Outras experiências com energias alternativas foram executadas com a aquisição de uma viatura ligeira, movida por motor eléctrico (**fig.121**), que actualmente ainda se encontra ao serviço.

Todavia, a realização de tais experiências, por razões que se prendem com a sua rentabilidade operacional e logística requerida, acabaram por não resultar em propostas efectivas, terminando as viaturas envolvidas por ser re-transformadas ou abatidas.

Face à constatação de dificuldades adicionais que estes sistemas imputavam à Frota, o Município acaba por procurar alternativas que minimizassem o impacto ambiental, buscando a aplicação de soluções ambientalmente correctas sempre que se renovasse a frota, nomeadamente cumprindo a legislação existente nesta matéria, obrigando-se a

¹⁸¹ As vantagens do sistema Biodiesel advinham do facto de este não requerer transformações especiais nas viaturas desde que a mistura do éster metílico com gasóleo não ultrapassa-se os 30%.

adquirir viaturas que cumprissem as Normas EURO em vigor na Comunidade Europeia, e prestando especial atenção ao destino das viaturas abatidas ao serviço, sejam elas para retoma, doadas a organismos de reconhecida utilidade pública ou desmanteladas.

Actualmente a Frota Municipal é composta por um total de 1171 viaturas, resultantes da soma dos três vectores que a compõem:

As viaturas pesadas (286), as viaturas ligeiras (626), ambas propriedade do Município, e as viaturas ligeiras resultantes de contratos de AOV (259).

Uma comparação entre os dados contidos nos últimos relatórios anuais, apresentados em Janeiro de 2004 e Junho de 2005, permite constatar a existência de um crescimento geral situado em torno dos 15%, e o reforço da política de substituição dos ligeiros de passageiros propriedade do Município por viaturas equivalentes em regime de AOV, solução que sobe de 28,5% em Janeiro de 2004, para 35% em Junho de 2005, sendo certo também que se encontra actualmente em curso a resolução de um novo contracto do qual resultará a substituição de mais 90 viaturas ligeiras, elevando esse valor para 47%, ou seja, praticamente metade desta realidade operacional da Frota Municipal.

Efectivamente, o sistema AOV, que começou como uma experiência, demonstrou grande aceitação ao revelar inequívocas vantagens em termos de facilidade de gestão, quer por possibilitar uma imputação quase directa dos custos associados ao serviço utilizador, quer por permitir altas taxas de operacionalidade, apontando uma via que actualmente nos surge como um tipo de solução aplicável ao sector das viaturas ligeiras de passageiros, mas que a prazo parece previsível podermos vir a assistir à sua exportação para outros sectores operacionais da Frota, onde neste momento, em virtude dos riscos de danos nas viaturas ser mais elevado¹⁸², os valores contratuais não permitem ainda uma exploração razoável.

Do mesmo modo, e face ao aparente sucesso que este tipo de solução parece ter, torna-se também possível adivinhar a adjudicação de outro tipo de funções operacionais da

¹⁸² Refiro-me aos sectores consagrados a serviços de transporte, que recorrem a viaturas comerciais de diferentes tipologias, como sejam os furgões e as viaturas de caixa aberta nas variantes cabina simples e cabina dupla, com e sem grua.

Frota Municipal a terceiros ou a esquemas de exploração mista, como aliás já acontece em outros municípios do País e em outros Países Europeus¹⁸³.

Tudo indica portanto que o futuro da Frota Municipal, prosseguindo a actual tendência, deverá pois passar pela contenção da sua expansão, tendo em conta os últimos dados referentes ao crescimento, bem como por uma alteração da noção de que em nome da garantia dos serviços Municipais se deve manter a propriedade das viaturas utilizadas.

As tendências mais recentes no que concerne à gestão de Frotas, parecem efectivamente apontar em sentido contrário, ou seja, privilegiando a procura de soluções tendentes a diminuir o volume dos investimentos iniciais, ao mesmo tempo que se potencia a capacidade de resposta perante as constantes alterações introduzidas quer pelos avanços tecnológicos quer pelos diferentes ritmos de crescimento da cidade.

3. Património Rodoviário Europeu. Preservação e divulgação nas suas diferentes componentes.

3.1 – Museus de transportes e Museus de Automóveis. Parâmetros de pesquisa e distribuição geográfica

A pesquisa que aqui se apresenta, tem como principal objectivo revelar o panorama existente em matéria de conservação, estudo e divulgação do património rodoviário no continente Europeu, revelando as diversas tipologias museológicas que o compõem.

A sua importância relaciona-se directamente com a necessidade de conhecer e melhor compreender o que tem sido feito nesta área, tendo em vista uma fundamentação objectiva de algumas das ideias propostas para o trabalho de musealização da Frota Histórica do Município de Lisboa, referenciando simultaneamente o papel que um semelhante trabalho poderá vir a desempenhar no contexto nacional do panorama aqui relatado.

Tendo estes objectivos em mente, a pesquisa efectuada teve como base a utilização e a definição de alguns parâmetros e ferramentas específicos.

¹⁸³ Sector consagrado a viaturas munidas de superestrutura específica, entre as quais destaco as viaturas de remoção de lixo, mas onde tem também cabimento outro tipo como sejam as viaturas com plataforma elevatória, ou Porta-contentor

Assim, utilizei a Internet como recurso de pesquisa, por considerar que a preocupação em colocar informação neste meio de comunicação faz parte da contemporânea intenção de comunicar, de dar a conhecer à comunidade e ao mundo o trabalho que se desenvolve, e esta preocupação universalista constitui, na minha opinião, uma orientação fulcral para a actualização da intenção museológica.

A primeira abordagem, realizada á escala mundial, permitiu encontrar 919 Museus, dedicados directa ou indirectamente a temas relacionados com transportes, facto que deixou desde logo compreender a importância do sector na composição da história moderna e contemporânea do mundo em que vivemos.

Tal difusão tem contudo subjacente uma considerável diversidade de contextos base, alguns dos quais bastante distantes das realidades pelas quais se pode estruturar um projecto de musealização como aquele que pretendo edificar.

Os parâmetros de análise estabelecidos tiveram em consideração por um lado o estabelecimento de uma relação funcional com o projecto proposto e por outro, encontrar uma plataforma de identificação cultural comum.

Nesse sentido estabeleci um critério relativo à proximidade geográfica com o meu trabalho, por compreender que apenas desse modo é possível encontrar referências culturais base que estabeleçam um território comum entre os citados Museus e o projecto de musealização da Frota Histórica do Município de Lisboa.

A pesquisa dedicou-se deste modo, dentro do espaço geográfico Europeu, aos Museus de Transportes e Museus de Automóveis¹⁸⁴, embora tenham sido referenciados outros projectos inseridos nas mesmas balizas espaciais, que não usufruindo desta designação contem apesar de tudo objectivos de algum modo idênticos, pois constroem discursos museológicos em torno de colecções onde a presença de viaturas é uma constante.

Não foram contemplados Museus dedicados exclusivamente a transportes ferroviários de carácter urbano ou extra-urbano por estes terem sido considerados fora do âmbito deste estudo.

¹⁸⁴ Utilizando a designação anglo-saxónica, trata-se de Museus consagrados à memória dos transportes de serviço, e consagrados à evolução do automóvel, respectivamente.

Os primeiros podem subdividir-se em dois grandes grupos que podem coexistir. Os transportes Públicos, e os Transportes de mercadorias/ Serviços. Estes espólios são normalmente compostos por viaturas pesadas, ou viaturas ligeiras mistas.

O segundo grupo recorre a espólios compostos por viaturas ligeiras, motociclos, memobilia, motores, para recriar uma memória relativa a esta realidade.

Naturalmente que a definição dos espólios e a sua coexistência com outros tipos de referentes de memória está normalmente subordinada aos objectivos últimos do Museu em questão e à sua área de incidência.

Em termos genéricos, podemos afirmar que a existência deste tipo de Museus de transportes, no sentido estrito do termo, marca de forma mais evidente países cujo passado Industrial possui raízes mais profundas, notavelmente na persecução das chamadas “Revoluções Industriais de segunda vaga”, dedicadas à consagração da Industria pesada, às metalurgias e com evidentes repercussões ao nível da intensificação das deslocações, quer de população flutuante quer de Tonelagem de mercadorias transportadas.

Tais condições são igualmente válidas para a instalação e proliferação de Museus de Automóveis, considerando que a produção de riqueza é um factor basilar para se observarem índices de motorização elevados, embora neste particular importe também considerar a importância que acontecimentos históricos pontuais terão tido na alteração do que seria natural e expectável.

Estas ilações são corroboradas por uma cartografia dos museus identificados, que os distribui geograficamente do seguinte modo:

Andorra – 1
Argentina – 3
Austrália – 51
Bélgica – 13
Brasil – 2
Canadá – 23
Republica Checa – 16
Dinamarca – 9
Finlândia – 12
França – 46
Alemanha – 93
Grécia – 1
Hungria – 1
Islândia – 1
Irlanda – 8
Itália – 12
Japão – 2
Coreia do Sul – 1

Lituânia – 4
Luxemburgo – 4
Malta – 3
México – 1
Mónaco – 1
Holanda – 60
Nova Zelândia – 6
Irlanda do Norte – 2
Noruega – 4
China – 1
Polónia – 1
Portugal – 5
Roménia – 1
Rússia – 4
San Marino – 1
Eslováquia – 1
Eslovénia – 1
África do Sul – 5
Espanha – 19
Suécia – 44
Suíça – 24
Tailândia – 1
Turquia – 2
Inglaterra – 137
Estados Unidos da América – 286
Uruguai – 1
Jugoslávia - 5

Como podemos verificar, os EUA encabeçam a lista, com mais do dobro de Museus encontrados na Grã-bretanha, segundo País com mais museus no mundo e o maior a nível Europeu.

Os dois somados atingem 46.1% do total das existências de Museus deste tipo.

Na Europa encontram-se concentrados 57.9% dos museus, distribuídos pelo Norte, 20.3%, pelo Centro, 32.8%, e com menor expressão pelo Sul, onde se concentram apenas 4.6%.

O continente Americano conta na sua totalidade com 34.4%, dos quais 31.1% correspondem a instituições existentes nos Estados Unidos.

A Oceânia detém apenas uma fracção de 6.2%, e o resto do Mundo os remanescentes 1.4%, derivados de uns residuais 13 museus espalhados pela África do Sul (5), Japão (2), Turquia (2) Islândia (1), Coreia do Sul (1), China (1) e Tailândia (1).

3.2 – Organizações Internacionais e Regionais de Museus de Transportes.

A dimensão deste fenómeno em todo o mundo realiza portanto a noção generalizada da importância que este sector possui no panorama museológico actual e deixa adivinhar a necessidade de estruturar este tecido de instituições museológicas, através da materialização de instituições capazes de promover a discussão e de avançar soluções perante os problemas, os desafios e as missões que lhes são comuns.

Neste particular, destaque para duas realidades existentes no contexto europeu.

3.2.1 - IATM (International Association of Transport and Communications Museums)

Entre os vários tipos de organização encontradas, a IATM (International Association of Transport and Communications Museums)¹⁸⁵, associação filiada do ICOM, constitui-se como o fórum para profissionais de Museus de Transportes e Comunicações em todo o Mundo, promovendo para o efeito, conferências com de periodicidade anual, vários encontros temáticos, um jornal, uma newsletter semestral e um livro do ano, publicações cedidas de modo gratuito para os seus associados.

Promove também um fórum de discussão *on-line*, para além de catalizar uma rede informal de contactos entre os seus associados.

¹⁸⁵ Para informação adicional consultar <http://www.iatm.org/>

Os cerca de 300 membros, distribuídos pelos 5 continentes, recorrem a esta organização para partilharem experiências, exporem problemas e revelarem projectos, usufruindo da partilha de informação que uma tão vasta rede de profissionais e instituições museais inevitavelmente produz.

As conferências anuais promovem a discussão sobre o papel dos transportes e das comunicações nos Museus de hoje, a disponibilização e conservação de alguns dos maiores e dos mais pequenos objectos existentes em Museus, a ética envolvida nas operações de restauro e na utilização de viaturas, interpretação e apresentação de colecções, o uso das novas tecnologias e a angariação de fundos.

Esta associação é dirigida por um Conselho de Administração, composto por 11 elementos escolhidos entre os mais conceituados técnicos na matéria e responsáveis de Museus de Transportes e Comunicações à escala mundial.

A sua acção é secundada por uma Comissão de Aconselhamento, composta actualmente por 5 membros.

3.2.2 – O caso Inglês

Entendida como o epicentro de uma série de profundas alterações económicas, sociais e técnicas que normalmente se designam conjuntamente como revolução industrial, a nação Inglesa tem a sua história moderna e contemporânea indelévelmente associada à eclosão deste fenómeno e às consequências internas e externas de tais acontecimentos.

Nesse sentido, a importância dos objectos que testemunham tais acontecimentos, e na sua esteira revelam a evolução sentida até aos nossos dias, assumem uma relevância patrimonial clara e inequívoca.

A história dos transportes insere-se neste contexto.

Ela protagoniza um elenco de recursos que catapultaram a indústria inglesa para uma dimensão verdadeiramente universal, provocando a eclosão em cadeia de fenómenos semelhantes em todos os países desenvolvidos.

Para a Inglaterra esta é uma memória importante para a sua identidade nacional e talvez por essa razão, as preocupações com a salvaguarda da herança dos transportes se tenha

tornado alvo de uma crescente consciência cívica e motivo para a formação de movimentos de defesa e recuperação patrimonial.

Neste trabalho foram referenciadas diferentes tipos de associações preocupadas com a recuperação da memória dos transportes rodoviários e mais objectivamente com a salvaguarda das viaturas que a testemunham.

Na esmagadora maioria são pequenas organizações, de carácter regional, compostas por cidadãos preocupados com a perda de património rodoviário, apaixonados pelo tema que muitas vezes revelam um passado como trabalhadores de empresas de transportes colectivos¹⁸⁶.

Outros são compostos por coleccionadores e entusiastas por viaturas de determinada época, marca ou modelo, que fruto dessa paixão produzem encontros e Workshops, promovem restauros, resgatam documentação e realizam estudos capazes de alargar o conhecimento existente sobre as viaturas em questão e o papel que as mesmas desempenharam¹⁸⁷.

Este fenómeno não é um exclusivo Inglês, como mais á frente se verá, existindo um pouco por todo o mundo, mas podemos avançar que a sua origem é garantidamente inglesa, sendo ainda hoje nesse País o local onde é possível encontrar uma maior profusão de tais organizações.

Destaque assim para duas instituições particulares, estruturantes na vitalidade evidenciada pelo panorama museológico dos transportes Ingleses.

¹⁸⁶ A título de exemplo temos as seguintes organizações:

- Irish Transport Trust (<http://www.irishtransporttrust.freemove.co.uk/>)
- Lancastrian Transport Trust (<http://www.ltt.org.uk/>)
- The Wigan Transport Trust (<http://www.wigan-transport-society.org.uk/>)
- Merseyside Transport Trust (<http://www.mttrust.co.uk/>)
- The West Country Historic Omnibus (<http://busmuseum.org.uk/>)
- Greater Manchester's Buses Group (<http://www.gmts.co.uk/society/index.html>)
- British Bus Preservation Group (<http://www.skylineaviation.co.uk/buses/bbpg.html>)

¹⁸⁷ Neste particular temos:

- A40 Farina Club (<http://www.a40farinaclub.org/a40home.html>)
- Association of Old Vehicles Clubs in North Ireland (<http://www.aovc.co.uk/>)
- Association of Singer Cars Owners (<http://www.limburg.freemove.co.uk/>)
- Austin Counties Car Club (<http://www.austincounties.org.uk/>)
- British Made Car Club (<http://www.britishmadecarclub.co.uk/>)
- Blackpool Vehicle Preservation Group (<http://groups.msn.com/blackpoolvehiclepreservationgroup>)

3.2.2.1 – A Transport Trust

Fundada em 1965 com o alto patrocínio de HRH Príncipe Michael of Kent, a Transport Trust define-se como uma instituição de caridade estabelecida em função de promover e encorajar a preservação e restauro da herança Britânica dos transportes, incluindo todas as formas de transportes terrestres, marítimos e aéreos.

Para tanto, assume-se como uma instituição catalizadora de projectos na área do restauro e preservação, suportando sozinha ou em parceria com outras empresas, projectos dessa natureza.

As suas acções incidem também sobre outras áreas, como projectos tendentes a criar condições de armazenagem coberta para exemplares de grandes dimensões, a organização de visitas a locais relacionados com transportes de evidente interesse, o estabelecimento de prémios para projectos de restauro e incentivos a restauros que se encontrem em situação difícil.

É ainda possível observar a sua acção no estabelecimento de centros de formação para jovens, designados de **Heritage Skills Centres**¹⁸⁸, ou no estabelecimento de protocolos pontuais para a custódia conjunta de peças tidas como relevantes para a história dos transportes, fornecendo-lhes condições de armazenagem e restauro.

Gerido por voluntários, formam este fundo contribuições de afiliados particulares e empresas, estas últimas sob a forma de patrocínio, tendo o fundo canalizado nos últimos 8 anos mais de 500.000 Libras para actividades relacionadas com a preservação.

Atribui prémios anuais nas categorias de restauro, conservador do ano e conservador jovem do ano.

Atribui também um prémio anual para indivíduos cujas carreiras ligadas à conservação e restauro de transportes se destaquem.

3.2.2.2 – NARTM (National Association of Road Transport Museums)

A **NARTM** (National Association of Road Transport Museums)¹⁸⁹, constitui-se como uma associação informal disponível para Museus e coleccionadores, que concentra a sua

¹⁸⁸ <http://www.hsdconline.org/>

¹⁸⁹ <http://www.nartm.org.uk/index.html>

actividade na busca das melhores pratica museológicas possíveis e na promoção dos contactos entre membros, assim como na divulgação das suas colecções.

Formam o núcleo da **National Collection of Buses and Coaches**, embora reconheçam existirem alguns exemplares importantes fora do leque composto pela associação e seus membros.

Promovem dois encontros por ano e editam um Jornal com periodicidade trimestral, mas acima de tudo incentivam o estabelecimento de contactos entre os seus membros de modo a facilitar a circulação de informação e a partilha de recursos, levando a que seja mais fácil encontrar peças raras que muitas vezes impedem a chegada a bom termo de processos de restauro.

Ao longo dos últimos anos, a NARTM tem feito todos os esforços no sentido de alterar o contexto legal no qual se insere a circulação com Autocarros históricos, pressionando a homologação de um novo pacote legislativo que colmata-se os efeitos negativos sentidos actualmente, defendendo para o efeito uma agilização de processos relativamente a matérias como licenças de condução, cartas de condução, tacógrafos, entre outros.

A NARTM desenvolve também, em conjunto com a Transport Trust, um projecto tendente a definir legalmente regras relativas á preservação de Autocarros históricos, assim como lidera a discussão sobre os maiores problemas que o sector enfrenta, como a armazenagem, a documentação, os recursos humanos e técnicos, bem como as diferentes formas de relacionamento com o publico.

Dispõe ainda de uma base de dados onde se encontram registadas todas as viaturas da associação e dos seus membros, facto que segundo a NARTM, poderá no futuro alicerçar a construção do referido enquadramento patrimonial para os Autocarros históricos ingleses.

3.2.3 – A Europa Continental

No continente Europeu, a importância atribuída à herança patrimonial dos transportes reveste-se do mesmo grau de importância daquela dedicada na Grã-Bretanha, apesar de a abordagem á questão ser menos sistemática e algo diferente.

Efectivamente, apesar de ter tomado conhecimento de um número bastante elevado de associações, não encontrei uma movimentação organizacional Nacional de cariz cívico,

que manifestasse preocupação com o restauro, a preservação e a divulgação do património rodoviário, assumindo um papel catalizador das reacções tendentes a potenciar a utilização comum de recursos e a visibilidade das colecções e simultaneamente, se constitui-se como um grupo de pressão com a contundência necessária para propor soluções legislativas mais de acordo com os objectivos propostos.

O corpo associativo encontrado adopta assim, na sua essência, dois níveis de actividade distintos, embora em muitos casos o primeiro tipo acabe por evoluir para um corpo associativo do segundo género.

Temos deste modo associações que possuem uma actividade vocacionada para a salvaguarda e recuperação de testemunhos materiais, sejam eles viaturas ou outros objectos do passado dos transportes, e um segundo tipo constituído em função de se produzirem os meios objectivos capazes de construir e posteriormente gerir, entidades museais dedicadas á salvaguarda de um património histórico de interesse comum.

Este segundo grupo encontra-se normalmente estruturado como consórcios de empresas, ligadas directa ou indirectamente aos transportes rodoviários, às quais se podem associar indivíduos particulares.

No primeiro caso, a rede de Associações é quase tão extensa como a de Museus de Transportes existentes, facto que se compreende tendo a noção de que este tipo de património, contrariamente ao sucedido com os Automóveis ligeiros antigos e clássicos¹⁹⁰, não foi durante muito tempo alvo das atenções publicas nem das respectivas entidades proprietárias.

Estas associações, compostas de indivíduos interessados e atentos ao seu potencial histórico, acabaram por ser hoje os grandes responsáveis pela salvaguarda de muitos dos espólios reunidos e pela construção de uma boa parte dos Museus existentes¹⁹¹.

¹⁹⁰ O fenómeno do coleccionismo de Automóveis antigos é um dado mais antigo, ocasionado pela vontade de deter viaturas que se destacam pelas suas características mecânicas e estéticas. Os Automóveis são assim coleccionados desde sempre enquanto objectos denunciadores de *status* social. As preocupações com a recriação de histórias do Automóvel apenas surgem nos anos 60, no seguimento de um novo entendimento sobre a História e dos testemunhos materiais que a materializam. Hoje, o reconhecimento existente sobre a expressão que determinadas marcas e modelos tiveram no decurso de períodos determinados, resultou no surgimento de diversas associações e clubes dedicados á salvaguarda dessas mesmas marcas e modelos.

¹⁹¹ Referencia para um caso contrário ao exposto. A MOBILIA, associação Finlandesa criada para a gestão o Museu Automóvel Vehoniens e do Museu Nacional de História Militar e de Veículos Especiais, incorpora mais tarde nas suas competências a gestão do Museu de Tráfego, passando em resultado, por