

O Automóvel na Madeira (entre 1927 e 1946): Evolução e Características

The Automobile in Madeira (between 1927 and 1946): Evolution and Characteristics

Jorge José de Aguiar Ramos¹

Resumo

O presente artigo tem por objetivo analisar o automóvel na Madeira no período entre 1927 e 1946, a partir dos registos de matrícula automóvel e dos processos individuais de matrícula, pertencentes ao acervo documental da Direção dos Serviços Industriais, Elétricos e de Viação (DSIEV) da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal. Estes registos encontram-se atualmente preservados e disponíveis no Arquivo e Biblioteca da Madeira (ABM), constituindo-se como uma fonte primária única, descritiva dos registos de automóveis a partir de 1912. A presente análise estuda a evolução do mercado automóvel no segundo quartel do século XX, as suas principais características e dinâmicas, causas e contextos que possam ter contribuído para os resultados obtidos. Adicionalmente, é possível comparar estes resultados com os dados provenientes da observação dos registos de matrículas no primeiro quartel do século XX, entre 1912 e 1926. O conhecimento das dinâmicas da viação acelerada tem a pretensão de ajudar a caracterizar o perfil económico e social da Madeira neste período.

Palavras-chave: Automóvel; Madeira; Direção dos Serviços Industriais, Elétricos e de Viação (DSIEV); Comissão Técnica de Inspeção, Provas e Exames de Automóveis e Condutores da Circunscrição da Madeira (CTIPEAC), Registo de Matrículas; Marcas.

¹ Professor do Quadro da Região Autónoma da Madeira do agrupamento de Economia e Contabilidade, requisitado pelo Centro de Estudos de História do Atlântico – Alberto Vieira | Direção Regional dos Arquivos, das Bibliotecas e do Livro. Licenciado e Mestre em Economia pela Universidade da Madeira, com a dissertação de 2013 sobre a *Evolução do Tecido Empresarial da RAM a Nível Sectorial no Período Pós-Adesão à Comunidade Europeia (1988-2008)*. Publicou um artigo na revista *Arquivo Histórico da Madeira*, Nova Série, n.º 3, de 2021; é o principal autor de dois catálogos da coleção “Madeira – Memórias Fotográficas”: *Provas Automobilísticas (entre 1939 e 1949)*, n.º 13, de 2023; e *Os Primórdios do Automóvel (entre 1904 e 1939)*, no prelo. Contacto eletrónico: jorge.ja.amos@madeira.gov.pt.

Abstract

The aim of this paper is to analyse the automobile in Madeira between 1927 and 1946, based on the automobiles registration plates records and the individual registration plates files belonging to the documentary collection of the Directorate of Industrial, Electrical, and Traffic Services (DSIEV) of the General Board of the Autonomous District of Funchal. These records are currently preserved and available at the Madeira Archives and Library (ABM) and are a unique primary source describing car records from 1912 onwards. This analysis studies the evolution of the car market in the second quarter of the 20th century, its main characteristics and dynamics, causes and contexts that may have contributed to the results obtained. In addition, it is possible to compare these results with data from the observation of registration plates records in the first quarter of the 20th century, between 1912 and 1926. Knowledge of the dynamics of accelerated traffic is intended to help characterise Madeira's economic and social profile in this period.

Keywords: Automobile; Madeira; Directorate of Industrial, Electrical, and Traffic Services (DSIEV); Technical Commission for the Inspection, Testing, and Examination of Automobiles and Drivers of the Madeira Circumscription (CTIPEAC); Registration Plates Record; Brands.

1. Contextualização

1.1. Os Primórdios do Automóvel: Aparecimento e Evolução no Início do Século XX

O automóvel surgiu, evoluiu e transformou-se numa das invenções do século, sendo a sua evolução desde os primórdios até a sua massificação, um processo de avanços e recuos, de sucessos e contrariedades, até tornar-se no meio de transporte revolucionário e dominante. Apesar do sucesso apenas se efetivar a partir do século XX, os primeiros avanços remontam ao século XVIII, onde uma série de contributos e invenções culminaram com o aparecimento dos motores a combustão, entre os quais se destacam os contributos de Étienne Lenoir e Alphonse Beau de Rochas em França, e Siegfried Marcus na Áustria, em 1862 e 1864-65, pela descoberta do motor com ciclo a quatro tempos. Estes avanços foram determinantes para a dotação do automóvel como meio de transporte alternativo, embora o reconhecimento destes contributos só acontecesse três décadas mais tarde. Apesar da importância destas contribuições, «foi só nos meados da década de 1880 que apareceram os primeiros carros movidos a gasolina, desenvolvidos independentemente por dois engenheiros alemães, Gottlieb Daimler e Karl Benz»²: uma reconhecida e determinante evolução para o sucesso do automóvel. Mas o fator chave para o sucesso ser atribuído a

² COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel* [...], p. 11.

Gottlieb poderá sustentar-se no facto de lhe ter sido reconhecida a montagem de um primeiro veículo com estrutura de origem equiparável ao automóvel nos moldes atuais, ou seja, dotado de quatro rodas, motor, volante e lugares para condutor e passageiros em linhas separadas.

Se, por um lado, estas evoluções criaram condições ímpares para que o automóvel se transformasse de maneira inédita num meio de transporte rápido e confortável, por outro lado, seria necessário convencer os mais céticos da sua fiabilidade. Com o intuito de captar maior atenção e demonstrar capacidades inovadoras do automóvel, surgiram acontecimentos promovidos por entusiastas e investidores. Salienta-se o efeito criado na opinião pública através de eventos desportivos, tentando influenciar positivamente os consumidores e a sociedade em geral sobre as capacidades do automóvel. Destacando-se que foi

«em 1895, com a grande corrida Paris-Bordeaux-Paris que as dúvidas em relação à opção do futuro se iriam dissipar no mercado europeu. Esta competição foi a primeira grande corrida de automóveis no mundo. Juntou 19 automóveis, sendo 12 com motor a explosão, seis a vapor e um movido a eletricidade. A performance esmagadora da Panhard, que efetuou o percurso de aproximadamente 1200 km a uma média superior a 24 km/h superando os concorrentes equipados com motores a vapor, daria indicações precisas ao mercado sobre o melhor compromisso para os automóveis a curto prazo: o motor a explosão garantia velocidades elevadas, mas, sobretudo, autonomias inalcançáveis pelos seus concorrentes»³.

Esta prova captou definitivamente a atenção, especialmente pela velocidade com que o automóvel permitia percorrer grandes distâncias, além de afastar incertezas quanto à sua segurança e fiabilidade. No limiar da última década do século XIX surgiu outro «acontecimento crucial na história do automóvel [que] foi a Exposição Mundial de Paris de 1889. Foi aí que os engenheiros Panhard e Lavassor viram o Steelwheeler de Daimler equipado com um motor de dois cilindros em V»⁴. Estes eventos contribuíram de forma progressiva para conquistar os mais céticos.

Apesar dos progressos tecnológicos ao nível das motorizações, os modelos de chassis permitem verificar que «até meados da década de 1900 o design dos automóveis assemelhava-se muito ao de carruagens puxadas por cavalos, sendo [que] os primeiros automóveis concebidos no final do século XIX eram de facto carruagens motorizadas»⁵. Os veículos «pioneiros tinham dificuldade em pegar e maior dificuldade na condução. Mas todos os anos novas ideias faziam do automóvel

³ RODRIGUES, 2012, *A implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)*, p. 39.

⁴ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel [...]*, p. 12.

⁵ MIRA, 2012, *A Evolução do Automóvel*, p. 21.

uma máquina mais prática e mais útil»⁶. As modificações realizadas nos automóveis eram insuficientes para os dotar de capacidades para transpor obstáculos em cidades construídas para uma realidade de transporte totalmente diferente. Estes veículos inovadores, mas inadequados às condições de locomoção da época, esbarraram na falta de estradas propícias à circulação sem restrições, o que motivou que «numa fase inicial, o automóvel, sendo um objeto frágil que apenas funciona[va] num sistema sociotécnico construído em função da sua circulação, teve de recorrer a outros veículos para suplantar as suas limitações»⁷.

Mas, afinal, qual seria a razão para que o automóvel, dada à sua inadaptabilidade inicial, continuasse a ser um meio de transporte viável e a sua aquisição fosse crescentemente desejada? Em caso específico, ao analisarmos os resultados da marca Mercedes, verificou-se que a «procura de carros a motor foi crescendo durante a segunda metade da década de 1890, e o Benz tornou-se o carro mais popular do mundo, sendo o seu veículo número 2000 entregue em 1899»⁸, outras marcas também se destacaram, apesar dos condicionalismos.

Mais do que a sua adaptabilidade ou capacidade para melhorar a mobilidade dos seus compradores, o automóvel tornou-se logo à partida uma espécie de troféu, elemento de eleição para a distinção social, especialmente ostentada por uma minoria ansiosa pela inovação. O automóvel, devido ao seu inicial custo elevado, tornava-se acessível apenas a classes mais privilegiadas, assumindo-se como forma de exibição. Esta é a razão que está na génese do sucesso destas pioneiras máquinas ruidosas e arrojadadas, de início inadequadas ao meio em que se inseriam, sem capacidade para ultrapassar os múltiplos condicionalismos.

As barreiras à sua adaptação e o seu elevado custo não impediram um crescimento das vendas de veículos, todavia num ritmo que não antecipava a revolução global que viria a causar na mobilidade terrestre. A mudança de paradigma estaria já em curso, mas iria culminar num crescimento inequívoco nas primeiras décadas do século XX. De forma progressiva, o «automóvel deixava de estar consagrado exclusivamente aos passeios diletantes servindo também como útil instrumento de trabalho e de recreio de uma burguesia florescente»⁹. Com o carácter lúdico aliado à sua aplicabilidade prática, o automóvel paulatinamente revolucionou a sociedade, modificando a vivência das gentes.

⁶ SUTTON, 1990, *Enciclopédia Visual – Automóveis*, p. 8.

⁷ SOUSA, 2016, *A Mobilidade Automóvel em Portugal 1920-1950*, p. 247.

⁸ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel* [...], p. 13.

⁹ RODRIGUES, 1995, *O Automóvel em Portugal*, p. 51.

O automóvel assumiu «um significado que vai muito além de um simples objeto e oferece uma valiosa informação sobre o contexto histórico, económico e social»¹⁰, sendo crescente a sua influência na forma como as sociedades se desenvolveram e se organizaram, tanto em contexto urbano como rural. A viação acelerada destacou-se por assumir esse «poder importante no moldar do tempo e do espaço porque é, paradoxalmente, uma combinação de flexibilidade e coerção»¹¹, impondo a mudança na organização estrutural e legal de acordo com o interesse automobilístico.

1.2. Cronologia dos Avanços Tecnológicos do Automóvel desde o Início do Século XX até Meados da Década de 40

Desde o aparecimento, desenvolvimento até à massificação do automóvel, especialmente nos Estados Unidos da América e na Europa, este revolucionário meio de transporte surpreendeu pela sua velocidade. A sua evolução foi constante nas primeiras décadas do século XX, com especial destaque para os mercados americano, britânico, alemão e francês. O seu crescimento consistente levou a que, num intervalo temporal de cerca de 30 anos, entre 1880 e 1908 o automóvel fosse já um meio de transporte acessível a centenas de milhares de pessoas, especialmente em países mais desenvolvidos, passando a ter um papel proeminente no crescimento da economia global. Para esse fim muito contribuíram os esforços realizados, no final do século XIX e início do século XX, por investidores norte americanos, britânicos, alemães e franceses, que investiram no mercado automóvel, com o objetivo de melhorar o desempenho dos veículos. A forte concorrência e os meios financeiros e humanos direcionados para a indústria contribuíram decisivamente para que o automóvel ultrapassasse as suas limitações; por conseguinte, tornou-se mais fiável e produziu-se a custos mais reduzidos, sendo por essas razões acessível às massas.

Apesar dos esforços de investidores dos dois continentes, os Estados Unidos da América e a Europa contribuíram de forma distinta para a evolução da indústria automóvel, especialmente no que dizia respeito às visões e estratégias aplicadas. Na Europa, «os fabricantes de automóveis franceses, como Panhard Levassor, De Dion Bouton e Renault, eram especialmente inventivos»¹², na tentativa de dotar as máquinas de maiores capacidades mecânicas e conforto. Para estes investidores, o propósito era explorar a experimentação das mais variadas sensações da condução, através de

¹⁰ LÓPEZ-BASANTA e MOLINA, 2015, «El automóvil como objeto de museo y su valor para el conocimiento de la Historia [...]», p. 5.

¹¹ FARIA e RAPOSO, 2014, *Mobilidade e Circulação* [...], p. 44.

¹² SUTTON, 1990, *Enciclopédia Visual – Automóveis*, p. 8.

modelos mais evoluídos, negligenciando os custos associados. Já nos Estados Unidos da América, a par das grandes evoluções mecânicas, prevaleceu o foco na redução dos custos de produção, como estratégia diferenciadora deste mercado, onde foi incontornável o papel que a Ford assumiu. Henry Ford foi pioneiro na produção de automóveis a custos acessíveis, assentes na produção em série e, consequentemente, na redução do preço de venda. Nesta procura de redução de custos, a produção em série desenvolvida por Henry Ford colmatou com o aparecimento do mítico modelo T da Ford que, por ser pioneiro, tornou-se numa referência, sendo o seu sucesso avassalador.

Este modelo surgiu em 1908, sendo alterado sucessivamente até tornar-se um marco de vendas, quebrando todos os recordes e dominando a indústria automóvel, não particularmente pelas suas características ou potencialidades mecânicas, mas essencialmente pelo *marketing* incisivo¹³ e por não se destinar somente a um nicho social elevado. Tratou-se de uma visão comercial inovadora que visava atingir as classes menos abastadas, expandindo-se a partir dos meios rurais para os grandes centros urbanos, através de uma rede de concessionários dispersos por quase todas as cidades do país. A disseminação de lojas acompanhava a aposta da marca em vender aos grandes agricultores/fazendeiros, razão para o padrão de expansão descentralizado. O modelo T tornou-se rapidamente no carro mais vendido nos Estados Unidos da América devido ao excelente desempenho e preço, que o diferenciaram da concorrência. As múltiplas versões deste carro «foram refinadas e ofereceram recursos muito básicos: sem velocímetro, sem motor de arranque, sem termóstato e sem para-choques. Os proprietários do Modelo T foram seduzidos pelo facto de ser fácil de conduzir, reparar e modificar [tradução do autor]»¹⁴.

De facto, não é possível falar em massificação do automóvel sem mencionar as linhas de montagem em série da Ford: um marco na indústria automóvel americana assinalado pela antecipação exuberante face à indústria automóvel europeia. Ao nível da produção, o objetivo primordial era a redução de custos, de forma a tornar o automóvel acessível ao máximo de potenciais compradores. Esta lógica de mercado foi determinante para o crescimento exponencial de vendas. Os resultados evidenciaram o sucesso, verificando-se que «em 1908, menos de 200.000 pessoas possuíam carro nos E.U.A.; cinco anos depois, 250.000 pessoas eram proprietárias de um Ford modelo T. Em 1930 já tinham vendidos mais de 15 milhões de Ford T. A chave

¹³ LANGWORTH, 1987, *The complete history of Ford Motor Company*, p. 23.

¹⁴ ALISON, SHOOTER, SIMPSON, 2008, *Henry Ford And the Model T* [...], p. 2.

do êxito da Ford foi a produção em massa»¹⁵. A «Ford construiu e vendeu em 15 meses 1708 carros, só com 118 operários no quadro de pessoal. Em 1910 alcançou a cifra de 24500 unidades, com 4200 operários. O modelo T tornou-se tão popular que, nove anos mais tarde, já se tinha conseguido a fabulosa soma de um milhão de carros»¹⁶.

O proeminente sucesso da indústria automóvel americana levou a que os principais investidores europeus seguissem os seus passos, desenvolvendo marcas e motorizações concorrentes em grande escala, principalmente nos mercados de maior expressão industrial. A lógica de redução de custos passou progressivamente a ser implementada na indústria automóvel europeia, com o objetivo de atingir o máximo de consumidores seguindo as “fordianas” estratégias de produção em série.

O automóvel, por estes anos, aparentava transpor as iniciais limitações e inadaptabilidades, iniciando um processo de produção e comercialização expansionista e sem revés, dissipando dúvidas quanto ao seu êxito proeminente. Um «pouco antes da Primeira Guerra Mundial, a indústria automóvel proliferava de modo alarmante. Na França existiam mais de 150 fabricantes. Charron passou de 200 unidades em 1903 a 2000 em 1913»¹⁷, resultados que aguçavam o interesse dos países ricos a direcionar as suas capacidades produtivas para uma indústria à qual não queriam estar alheios.

A indústria europeia «passou pela explosão da popularidade do automóvel no período entre 1910 e 1914, que já não ficava atrás dos conceitos americanos de produção em série. Mas, como alternativa, cresceu a partir da indústria produtora de motociclos, cujos motores de um só cilindro ou de 2 cilindros em V – ofereciam fiabilidade e potência»¹⁸. Apesar de conceitos e visões diferentes, tanto a indústria automóvel europeia como a americana desenvolveram-se de forma consistente nos anos antecedentes à I Grande Guerra, fator que viria a ser preponderante no papel que estas viriam a ter no conflito.

O «eclodir da Primeira Grande Guerra, em 1914, fez-se acompanhar de um envolvimento direto das viaturas motorizadas, com um desempenho significativo no transporte de armas, pessoas e bens»¹⁹. Não sendo a guerra favorável ao desenvolvimento ou crescimento de qualquer tipo de indústria ou comércio, exceto a bélica, a verdade é que a indústria automóvel beneficiou neste período da valorização da sua utilidade e benefício. Isso sucedeu porque a «tecnologia da

¹⁵ SUTTON, 1990, *Enciclopédia Visual – Automóveis*, p. 16.

¹⁶ DOMINGUEZ, 1981, *O Automóvel*, p. 26.

¹⁷ DOMINGUEZ, 1981, *O Automóvel*, p. 27.

¹⁸ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel [...]*, p. 20.

¹⁹ MIRA, 2012, *A Evolução do Automóvel*, p. 27.

indústria motorizada revolucionou a forma como a Primeira Guerra Mundial foi combatida. O motor de combustão interna deu uma nova mobilidade à infantaria que, antes das hostilidades na Europa estarem paralisadas nas trincheiras, podia fortalecer rapidamente os pontos fracos na linha da frente»²⁰. Os automóveis viriam a ter um papel relevante na evacuação de feridos em combate, ajudando a salvar uma grande quantidade de vidas.

A I Grande Guerra teve impacto negativo na economia mundial, e a indústria automóvel, apesar da sua crescente popularidade, não foi exceção. Em guerra, a contração económica acontece devido à mobilização dos recursos materiais, financeiros e humanos para um único objetivo, o militar, em detrimento da produção com fins comerciais. O conflito obrigou a uma redefinição de prioridades da indústria automóvel por um quadriénio. Neste período, verifica-se que «os diversos fabricantes de automóveis começam a fabricar camiões e viaturas mais pesadas, para apoio a frentes de combate. No pós-guerra, com a evolução permanente do automóvel começaram a surgir pequenos construtores com grandes evoluções e misturas de vários meios de transporte»²¹.

Se, por um lado, o contexto de guerra desviou recursos da indústria automóvel, provocando a estagnação da sua produção para fins civis, por outro, permitiu verificar a importância crucial da mobilidade motorizada e das suas múltiplas potencialidades, não só em contexto de combate, como na adaptabilidade quotidiana. Como resultado, a «maioria dos que combateram na guerra compreenderam a utilidade do veículo a motor e, quando a paz regressou, muitos dos soldados estavam ansiosos por gastar o dinheiro da sua desmobilização em carros. O resultado foi um crescimento rápido na indústria automóvel como nunca se tinha visto»²².

Após o conflito, estariam reunidas condições ímpares para o crescimento da indústria automóvel. Pelo lado da oferta, os fabricantes estavam mais capacitados para a produção a menores custos, e pelo lado da procura, pelo crescente interesse na aquisição de veículos. Essa relação terá influenciado certamente o facto de que «após o lapso da I Guerra Mundial, [fossem] muitos os industriais que se lançaram na construção de automóveis. Todos tinham a ânsia de aproveitar o momento de melhor desenvolvimento e psicose do consumidor»²³.

²⁰ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel* [...], p. 24.

²¹ MIRA, 2012, *A Evolução do automóvel*, p. 27.

²² COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel* [...], p. 24.

²³ DOMINGUEZ, 1981, *O Automóvel*, p. 28.

Se o pós-guerra criou um ambiente propício para o crescimento da procura do mercado automóvel, era grande a exigência entre os produtores/investidores, na tentativa de dar resposta ao apelo dos consumidores. A maior procura levou ao crescimento da oferta, mas isso não seria equivalente a qualidade. Algumas perspetivas consideram que em termos de

«design e inovações tecnológicas, poucas coisas mudaram no automóvel durante as décadas de 10 e 20. Mais significativa foi a proliferação de marcas entre si. Nos Estados Unidos destacam-se a Chrysler, a Cadillac, a Buick, a Chevrolet, a Studebaker, a Ford entre dezenas de outras. Na Europa as mais sonantes eram a Mercedes, a Bugatti, a Rolls Royce, a Rover, a Austin e a Lancia e, tal como aconteceu nos Estados Unidos, muitas outras não resistiram ao passar dos anos»²⁴.

Ainda assim, considerando que mais capital foi investido no desenvolvimento de marcas e modelos, e que terá havido um maior número de inovações implementadas, apesar de determinados insucessos, algumas alterações tecnológicas foram bem-sucedidas. A nível europeu, especialmente na indústria automóvel britânica,

«muitos dos carros da década de 20 aproveitaram a tecnologia dos motores de aviação desenvolvidos durante a guerra, particularmente a Hispano-Suiza V8 com árvore de cames à cabeça. A Wolseley construiu este motor sob licença e utilizou uma árvore de cames à cabeça dos seus carros do pós-guerra, mas foi só após a aquisição, em 1927, pela Morris, que este design da Wolseley atingiu o seu potencial máximo, especialmente nos carros desportivos MG»²⁵.

Se ao nível da motorização a evolução tecnológica foi lenta, o mesmo não aconteceu no que toca ao chassis e aos acessórios, apresentando o automóvel melhorias significativas a um ritmo acelerado. Num curto espaço de tempo, são «dignas de menção a perfeição e solidez com que as máquinas [eram] construídas, não oferecendo o menor perigo, quando guiadas por pessoas prudentes e com a necessária prática para manear o melhor automóvel»²⁶. Além disso,

«à medida que a década ia avançando, mais características foram concebidas para tornar o automóvel mais confortável e seguro. Limpa-para-brisas, motor de arranque, vidro de segurança (primeiro padronizado no modelo A da Ford de 1928), acabamentos de aço, carroçarias cobertas, pneus de baixa pressão, tinta de celulose e cromados tornaram-se frequentes nos carros populares»²⁷.

Estas inovações, não sendo consideradas grandes invenções, no seu conjunto tornaram-se elementos diferenciadores de marcas e modelos. Foi o desenvolvimento

²⁴ MIRA, 2012, *A Evolução do Automóvel*, p. 27.

²⁵ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel* [...], p. 26.

²⁶ *Diário de Notícias*, 08-07-1920, p. 2.

²⁷ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel* [...], p. 27.

de uma perspetiva mais visual do automóvel, na qual a oferta procurava influenciar a compra de cada modelo, pela qualidade de acessórios que oferecia e a distinguiu. Quanto maior fosse o impacto das inovações ou dos elementos diferenciadores, maior deveria ser o efeito nas vendas de um determinado modelo. Foi nesta visão de mercado altamente concorrencial que o «design dos carros passou a ser alterado radicalmente. [/] A exigência de uma carroçaria espaçosa em chassis pequenos obrigou a que o motor fosse colocado mais à frente sobre o eixo frontal»²⁸, numa procura de otimizar espaço sem perder de vista a parte estética. Automóveis mais atraentes e com melhores desempenhos contribuíram para o crescente sucesso da indústria, e a competição entre marcas era constante, tanto ao nível do mercado norte americano como do europeu.

Em Portugal, durante a década de 20, aplicou-se o mesmo paradigma que no resto da Europa, até porque não sendo um país produtor, limitávamo-nos a importar. A difusão de marcas e modelos levou a que os investidores nacionais apostassem não na produção, mas sim na comercialização, «criou-se e solidificou-se o circuito comercial que previa, para além dos representantes das marcas, as garagens, as estações de serviço, uma rede de postos de abastecimento compatíveis com a grandeza do parque nacional»²⁹. Estes fatores contribuíram para que o parque automóvel português, das 7500 viaturas existentes em 1920, já contabilizasse 37 000 em 1930³⁰. Na década de 30, a nível nacional

«dos 37.871 automóveis registados importa ainda referir que 4.510 unidades, ou seja, 11,9% encontravam-se à data parados, inutilizados, em reparação ou para venda, o que poderá dar uma imagem ainda mais negra da situação do parque automóvel nacional. Em muitas formas, os anos 30 foram uma década crítica. Assistiu-se ao desaparecimento dos últimos fabricantes de carros de luxo como a Hispano-Suíza, a Duesenberg e a Minerva, assim como ao fim de muitos fabricantes pequenos e independentes e construtores de carroçarias (vítimas da mudança para carros produzidos em série com carroçarias de aço) [...]. Arredondados e espaçosos, os carros da década de 30 ofereciam mais conforto e elegância que os seus antecessores»³¹.

A dinâmica no mercado automóvel atingiu, por esta década, níveis muito elevados, implicando a desistência de alguns construtores, incapazes de responder aos avanços tecnológicos impostos pela feroz concorrência. Como resultado, «durante a década de 1930, o número de empresas que produziam automóveis caiu

²⁸ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel* [...], p. 32.

²⁹ RODRIGUES, 1995, *O Automóvel em Portugal*, p. 76.

³⁰ Ver ABREU, 1996, *O Automóvel em Portugal: 100 Anos de História*, p. 46.

³¹ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel* [...], p. 34.

vertiginosamente. No entanto, o facto de um número considerável de empresas terem sobrevivido e, de facto, prosperado, indicava tanto a força da indústria como a sua promessa para o futuro»³². Algumas empresas com maior robustez financeira, por esta altura, investiram na especialização e «produz[ia]m carros excelentes durante esta década. A Morris e a Austin continuaram a construir pequenos carros com boa engenharia»³³.

O mercado automóvel diversificava estratégias e objetivos a alcançar, com as marcas a definir, de uma forma mais eficiente, qual segmento de mercado pretendiam atingir. Na primeira metade da década de 30, notou-se que o foco dos produtores tinha vários objetivos simultâneos, para além do fator redução de custo estar sempre inerente, a procura pela melhoria do desempenho e da estética estava presente, com especial atenção ao *design* dos modelos e à sua relação direta com a velocidade alcançada pelos motores. A aerodinâmica e a elegância também faziam parte do padrão a desenvolver.

A «moda do aeromodelismo que encontrou o seu auge em máquinas como a Chrysler Airflow, o Singer Airstream e o Ford V com carroçaria de Foltzmaurice»³⁴, foi proeminente nesta década, mas a resposta da procura e os correspondentes resultados comerciais não estiveram ao nível do desenvolvimento de modelos em termos de aerodinâmica.

A mercado automóvel na década de 30, especialmente na primeira metade da década, não foi imune aos efeitos devastadores da Grande Depressão que ocorreu nos Estados Unidos em 1929. A instabilidade financeira global, e as suas repercussões nas vendas de automóveis tiveram efeitos imediatos. O consumo de bens não primários foi amplamente afetado em períodos de crise, como consequência da perda de poder de compra generalizada, mas as pessoas continuaram a desejar adquirir automóveis.

Em resposta à queda do poder de compra, em consequência da Grande Depressão, algumas marcas definiram estratégias que iriam de forma indireta tornar o automóvel mais acessível, inclusive os mais luxuosos, mas o principal objetivo era manter os níveis de rentabilidade. Com este intuito

«os fabricantes de automóveis de luxo introduziram veículos menores e versões acessíveis para a nova década. Por sua vez, os fabricantes de carros pequenos fizeram melhorias nos seus modelos. Os novos carros de baixo preço eram, na sua maioria, sedans utilitários de quatro lugares, muito mais bem equipados do que os veículos económicos anteriores»³⁵.

³² BERGER, 2001, *The Automobile in the American History and Culture*, p. 14.

³³ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel [...]*, p. 34.

³⁴ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel [...]*, p. 34.

³⁵ CHAPMAN, 2011, *The definitive visual history of the automobile*, p. 74.

Globalmente, os veículos utilitários mantiveram a qualidade e até melhoraram em muitos aspetos; atingir esses objetivos, mantendo um preço final inferior, somente foi possível com a otimização cada vez mais eficiente dos recursos. Ainda assim, um certo nicho de mercado constituído por uma expressiva quantidade de pessoas abastadas sustentou a produção de uma «excelente seleção de carros de luxo de fabricantes nos Estados Unidos e na Europa. Automóveis elegantes, confortáveis e muitas vezes rápidos, geralmente eram os primeiros a receber novas tecnologias, como sistemas de travagens hidráulicos e engrenagens sincronizadas»³⁶.

A década de 40, em metade coincidente com os anos da II Grande Guerra, uma vez que o conflito teve o seu início em 1939 e apenas terminou em 1945, divide o período em duas realidades completamente distintas. A duração da guerra resultou para a indústria automóvel em estagnação, isto porque «a produção de automóveis caiu drasticamente à medida que os fabricantes mudaram a sua produção para produtos relacionados com a guerra»³⁷. Por outro lado, o pós-conflito, caracterizou-se por um marcante expansionismo, apesar de um necessário tempo de adaptação inicial para retomar a produção para fins não bélicos.

Na prática, durante a guerra, devido à instabilidade política e social, e consequente falta de recursos económicos, impôs-se que a indústria automóvel «tivesse de se concentrar nos utilitários, sem extras nem luxos, apostando na construção de *vans* e *pickups* vitais, capazes de transportar alimentos e fornecimentos para onde eram necessários, ou veículos todo-o-terreno adequados a transportar tropas em terrenos acidentados»³⁸. Estes tipos de veículos viriam a tornar-se muito populares não só neste período, sendo muito apreciados mesmo após a guerra, devido à multiplicidade de funções que poderiam exercer no quotidiano. A procura de veículos simples e robustos viria a crescer à medida que as economias mundiais começavam a recuperar. Além do fator utilitário ser uma das prioridades, a indústria redefiniu-se com o objetivo de criar veículos práticos e fiáveis a preços acessíveis, construindo motores com baixo consumo de combustível e inferiores custos de reparação e manutenção.

Em suma, a indústria automóvel passou, durante a primeira metade do século XX, por períodos de turbulência política e económica a nível global, dos quais se destacam as duas Grandes Guerras e a Grande Depressão, momentos em que a economia contraiu abruptamente, não tendo sido propícios a resultados animadores ao nível da indústria no seu todo. Contudo, a indústria automobilística demonstrou a

³⁶ CHAPMAN, 2011, *The definitive visual history of the automobile*, p. 80.

³⁷ LAMBERTI, 2021, *How Did Automobility Studies Changed Throughout History?*, p. 41.

³⁸ CHAPMAN, 2011, *The definitive visual history of the automobile*, p. 112.

sua enorme versatilidade face aos diferentes cenários, o que fez com que se tornasse incontornavelmente numa das indústrias mais bem-sucedidas nestas décadas.

Apesar da complexidade inicial da adaptação do automóvel aos diferentes contextos geográficos, especialmente na criação de condições de transitabilidade, este meio de transporte mostrou-se capaz de transpor barreiras, adaptando-se com distinção aos diferentes momentos da História. O sucesso do automóvel foi um fenómeno global, tanto nas regiões mais desenvolvidas como subdesenvolvidas, fosse nas regiões centrais ou periféricas, o seu uso difundiu-se, e nem a resistência inicial pôde impedir a mudança dos meios de transporte tradicionais para os mecanizados.

O uso de tecnologia motora em prol da mobilidade terrestre tornou-se numa inevitabilidade, pela força da necessidade de transpor e superar as distâncias no menor tempo possível e com menor esforço, mas simultaneamente como forma de objeto de satisfação do utilizador. O automóvel é, ainda hoje, um elemento social diferenciador, a sua utilidade e comodidade é maior por quanto maior for a exigência do seu utilizador, sendo o fator preço o elemento diferenciador das características e possibilidades de cada modelo ou marca.

2. Os Transportes Terrestres na Madeira após a Estreia do Automóvel no Início do Século XX

2.1. Condicionalismos e Desafios ao Novo Paradigma nos Transportes Terrestres

A evolução das motorizações e consequente difusão do automóvel nos países desenvolvidos ou em vias de desenvolvimento, nos quais se incluem Portugal, e a sua gradual expansão para as regiões mais isoladas e subdesenvolvidas, modificou o padrão da mobilidade terrestre, mesmo em territórios de pequena dimensão e/ou de difícil orografia, como é o caso da Madeira.

No final do século XIX e princípio do século XX, a Madeira não possuía vias de comunicação favoráveis à mudança do paradigma dos meios de transporte tradicionais pelo automóvel, nem seria previsível a curto/médio prazo que tal sucedesse. Apesar de não ser previsível a estreia e posterior sucesso do automóvel em regiões como a nossa, devido aos obstáculos orográficos e à dimensão territorial que dificultavam a seu transporte e adaptabilidade, o que sucedeu afinal foi a chegada em força do automóvel à Madeira, em linha com outras regiões periféricas.

Em comparação com os Açores e as Canárias, que teriam condições mais propícias ao uso do automóvel, especialmente as Canárias, poucos anos diferenciaram

a estreia deste meio de transporte na Madeira em relação a esses territórios. Alguns fatores fundamentam este facto, pelos benefícios decorrentes da sua posição geoestratégica no mar Atlântico, num contexto global dominado por travessias marítimas intercontinentais, e pelas oportunidades geradas a partir dessa realidade. No início do século XX, o Funchal tornou-se numa cidade muito visitada por turistas, era o ponto de passagem e paragem de uma grande quantidade de navios que faziam as travessias do Atlântico e apresentava uma forte dinâmica em termos comerciais, também fruto da conclusão do cais em 1892, fatores estes que contribuíram para a estreia do automóvel na Madeira no ano de 1904.

No final do século XIX e no início do século XX, no que se refere aos transportes terrestres, prevaleciam os veículos de tração animal e outros que dependiam de força braçal humana, onde se destacavam as corsas, os palanquins, as redes, os carros de verga e de bois. A movimentação por terra a pé era comum, mesmo em longas distâncias, especialmente para as classes mais pobres, que constituíam a maioria da população. Os visitantes também utilizavam os meios de transporte tradicionais ou deslocavam-se a pé, especialmente na cidade, mas em percursos mais longos, os turistas por vezes faziam-se deslocar por animais, ou em alguns casos, por rede, carregada por dois homens ou mais. Por mar, as empresas de cabotagem eram utilizadas em circuitos mais longos à volta da ilha, única forma de chegar a pontos mais distantes da cidade, especialmente no transporte de mercadorias.

Os meios tradicionais eram os que mais se apropriavam às condições de comunicação terrestre na ilha, devido à inexistente rede de estradas circuláveis e aos caminhos e trilhos em mau estado de conservação. Existiam apenas algumas estradas reais, construídas para outra realidade de transporte. Esta utilização dominante de transportes rudimentares é uma das características das sociedades agrárias.

Na Madeira, somente após a inauguração do Caminho-de-Ferro do Monte em 1893, e do Caminho-de-Ferro Americano em 1896, ambos ligando os seus trajetos, deram-se os primeiros passos para um novo paradigma da mobilidade. Estes meios, inovadores para a época, melhoraram substancialmente a possibilidade dos visitantes e locais se deslocarem pela baixa e até às zonas altas, no caso particular até ao Monte³⁹. O Caminho-de-Ferro do Monte serviu a população durante cerca de meio século, e encerrou a sua atividade no início dos anos 40, devido a múltiplos fatores, entre os quais se destacam a situação financeira da empresa, a segurança posta em causa desde um grave acidente ocorrido em 1919, que vitimou quatro pessoas, e a

³⁹ Ver JESUS, 2015, *O Primeiro Automóvel na Madeira* [...], pp. 22-24.

concorrência das empresas de transporte coletivo⁴⁰. Ainda assim, as acessibilidades terrestres na última década do século XIX continuavam praticamente inexistentes e as que existiam encontravam-se num estado rudimentar.

O desenvolvimento e melhoria da rede viária regional foram negligenciados por parte do Estado português durante décadas, ignorando a realidade em que os madeirenses viviam, as suas míseras condições de vias de comunicação e o isolamento das populações, especialmente no interior e norte da ilha. A inexistência de ligações terrestres em condições mínimas de segurança entre vilas e povoações à volta da ilha tornava o contacto entre localidades muito difícil e moroso, sendo os caminhos percorridos em condições de sofrimento e perigosidade. «Na maior parte das freguesias rurais as estradas [eram] veredas tortuosas e exíguas, abeiradas de precipícios medonhos e onde o transeunte ao percorrê-las ia tremendo pela própria vida»⁴¹.

A imprensa da época dava frequentemente conta dessa realidade, expressando os repetidos anseios e apelos dos nossos deputados aos governantes do reino, para a consciencialização face ao quotidiano do povo madeirense:

«Pelo que respeita à viação do distrito, é verdadeiramente assombroso no estado rudimentar em que se encontra este importante ramo da administração pública, tão estritamente ligado com a comodidade dos povos, com os progressos comerciais, com o desenvolvimento da produção agrícola e até com a cultura intelectual das povoações rurais. [...] A viação na Madeira é o mais deplorável testemunho da incúria e do abandono a que tem sido votada por eles esta formosa ilha. Quem nunca passou do concelho do Funchal ou foi apenas até à vila de Câmara de Lobos pela chamada Estrada Monumental, e avaliar por estas as restantes da ilha, ficará fazendo a ideia que o distrito não tem mais que ambicionar sob o ponto de vista da sua viação»⁴².

A Madeira permaneceu em situação económica débil, sem capacidade de financiamento e dependente da boa vontade do poder central para a melhoria da sua rede viária. Mantinham-se grandes insuficiências infraestruturais, não existindo na prática previsibilidade para a criação e melhoria de acessibilidades por mar ou por terra.

«A intervenção do Estado foi particularmente reclamada pelos agentes e operadores económicos madeirenses, e já em 1850 e 1914 a opinião pública insular se bateu, por diversas vezes e em diferentes momentos, pelo investimento estatal num conjunto de infraestruturas materiais, cujos custos eram muito elevados, mas que acreditava serem vitais para o desenvolvimento económico do arquipélago. Nesse caso, estiveram as

⁴⁰ Ver CALLIXTO, 1977, *Pelas Estradas da Madeira e de Porto Santo* [...], p. 27.

⁴¹ *Diário de Notícias*, 15-12-1894, p. 1.

⁴² *Diário de Notícias*, 04-08-1890, p. 1.

pretensões formuladas em torno [...] da construção de vias de transporte terrestre, das infraestruturas portuárias e de iluminação costeira»⁴³.

Contudo, apesar das limitações e falta de condições de segurança do transporte marítimo, especialmente na acostagem e atracagem das embarcações, as populações utilizavam a cabotagem como alternativa ao transporte por terra, única forma de contornar os obstáculos de mobilidade terrestre. Durante década, as empresas de cabotagem eram o meio mais utilizado, tanto na movimentação de pessoas, como no transporte de cargas, especialmente produtos agrícolas.

A opção do transporte por mar era uma necessidade, não existia uma alternativa, deslocar-se por terra era dispendioso e por vezes impraticável. Vejamos a título de exemplo: a deslocação por aluguer de um cavalo entre Funchal e Câmara de Lobos, custava, em 1901, cerca de 1500 réis, enquanto o aluguer de um trem, custaria 3500 réis, e de uma rede, 3000 réis. O transporte por cabotagem custava em média 150 a 300 réis⁴⁴. Se por mar a solução era a cabotagem, por terra prevalecia a utilização de veículos de tração animal, e a população subsistia do setor agrícola, vivendo em condições de pobreza e isolamento.

Sobre a questão de atraso infraestrutural, em abril de 1900, a imprensa regional registava a seguinte interpelação realizada na Câmara dos Deputados: «A Madeira [...] tem apenas 10 ou 12 quilómetros de estradas e, na impossibilidade de se obter a viação que lhe falta, é indispensável que se lhe dê ao menos a navegação costeira e que de certo modo se remedeie este estado de coisas»⁴⁵. Em junho do mesmo ano, a imprensa voltava a referir que o nosso distrito estaria «esquecido sistematicamente pelo poder central, durante quase meio século, privado de todos os confortos e melhoramentos materiais, sem porto de abrigo, sem cais de desembarque, sem estradas, sem faróis, sem navegação costeira»⁴⁶.

Até finais do século XIX, a Madeira, por falta de meios de financiamento, fosse por via de empréstimos e/ou de impostos, estava impossibilitada de desenvolver projetos de melhoria da sua rede viária. Sem meios financeiros para mais, as estradas eram somente alvo de melhoramentos pontuais, mas que não incluíam construção de novos troços ou acessos, como pontes ou infraestruturas de maior custo. Razões que determinaram que apenas existisse no ano de «1901, em que lhe foi concedida autonomia administrativa a este distrito, somente nove quilómetros duma boa

⁴³ CÂMARA, 2002, *A Economia da Madeira (1950-1914)*, p. 34.

⁴⁴ *Revista Madeirense*, 21-01-1901, p. 170.

⁴⁵ *Diário de Notícias*, 22-05-1900, p. 1.

⁴⁶ *Diário de Notícias*, 05-07-1900, p. 1.

estrada, que punha a cidade do Funchal em comunicação com a vila de Câmara de Lobos»⁴⁷.

No início do século XX a «cidade encontrava-se num estado verdadeiramente primitivo, com ruas estreitas e tortuosas, de péssima pavimentação»⁴⁸, e nem o facto de ser uma cidade muito visitada por turistas impedia que as condições de saneamento e ao nível infraestrutural evidenciassem degradação. A cidade por estes anos era descrita como «bastante confusa, com ruas horrivelmente calcetadas, muito irregulares e acidentadas, uma cidade completamente destituída dos requisitos que faziam a formosura e a comodidade dos sistemas de viação das cidades modernas»⁴⁹.

É nestas circunstâncias que realçamos o papel do Plano Ventura Terra, cuja solicitação de elaboração foi aprovada em 1912 pela Câmara Municipal do Funchal, com o objetivo de tornar o Funchal numa cidade moderna e de acordo com os seus desafios. Este plano, que viria a ser de vital importância para o desenvolvimento da rede viária do Funchal, tendo sido apresentado a votação em 1914, «na sessão camarária de 23 de abril, [onde] aprovou-se por maioria o seu anteprojeto. A 4 de Março do ano seguinte, a Câmara do Funchal recebeu um ofício de Ventura Terra, comunicando que concluíra o Plano Geral de Melhoramentos para esta cidade»⁵⁰.

O Plano Ventura Terra delineou metas muito ambiciosas, que no contexto em que foi concebido se tornaram impossíveis de implementar. No entanto, a sua integração nos planos de melhoramentos do município, em 1922, viria a demonstrar que as linhas orientadoras estavam corretamente traçadas. Estavam assim identificadas as grandes lacunas da cidade em termos estruturais, porém, a implementação do plano foi sucessivamente adiada por motivos financeiros.

A Madeira manteve-se assim, durante as três primeiras décadas do século XX, com incapacidade para a criação de condições razoáveis de acessibilidade viária entre as povoações da ilha, e especialmente na costa norte e no interior. O panorama apenas iria sofrer alterações significativas com as

«reformas autonómicas de 1928 [que] coincidiram com uma reconfiguração do quadro financeiro da Junta Geral, sendo que entre este ano e 1933-34 os cofres distritais são marcados por uma liquidez apreciável, em grande parte resultante do empréstimo de 15 mil contos contraído no ano de 1932, o que prontamente se traduziu num renovado ímpeto construtivo em matéria de estradas»⁵¹.

⁴⁷ SUMARES et al., 2002, *Transportes na Madeira*, p. 20.

⁴⁸ VASCONCELOS, 2008, *O Plano Ventura Terra [...]*, p. 30.

⁴⁹ VASCONCELOS, 2008, *O Plano Ventura Terra [...]*, pp. 31-32.

⁵⁰ VASCONCELOS, 2008, *O Plano Ventura Terra [...]*, p. 35.

⁵¹ MOTA, 2016, «Rede viária: A prioridade da administração distrital», p. 143.

Até meados dos anos 30, a aplicação deste empréstimo pela Junta Autónoma de Estradas (JAE) constituiu-se como fator de combate ao isolamento e constrangimento para o desenvolvimento económico, sobretudo das populações mais distantes do Funchal. Foi esta «a missão técnica da JAE, instituída pelo decreto-lei 25534, de 25 de junho de 1935, e por este incumbida de proceder ao “estudo do problema das estradas no Arquipélago da Madeira”»⁵². A JAE elaborou «o plano da rede complementar de estradas (decreto-lei 28592, de 14 de abril de 1938), que mapearia todo o desenvolvimento viário do arquipélago até, pelo menos, a introdução do regime político autonómico»⁵³ em 1955.

Em consequência da teia financeira e burocrática que bloqueava o desenvolvimento da rede viária regional, a realidade da utilização de transportes mecanizados em redor da ilha foi gradual e lenta, e o alto investimento necessário à sua concretização levou a que algumas intenções não saíssem do projeto. Ainda assim, nas décadas de 30 e 40, ocorreram melhorias significativas. As construções de melhores acessibilidades iriam constituir-se como elemento dinamizador da atividade económica.

A melhoria da rede viária provou-se como fundamental para o melhor escoamento de produtos agrícolas por terra, com repercussões positivas nas condições de vida das populações que, na altura, eram maioritariamente dependentes do sector agrícola. Contudo, os ganhos sociais e económicos gerados pelo desenvolvimento da rede viária eram muito mais abrangentes do que os observados no sector agrícola, com a Madeira a beneficiar por tornar-se gradualmente mais desenvolvida na sua extensão e não apenas na cidade e arredores.

2.2. A Viação Automóvel na Madeira no Primeiro Quartel do século XX

2.2.1. A Estreia do Automóvel na Madeira e as Expetativas em torno do Acontecimento

Após a estreia, em janeiro de 1904, do primeiro automóvel na Madeira – um Wolseley de 10 hp (*horse power*), pelas mãos de Bernard Harvey Foster – deu-se início a uma nova era dos transportes terrestres na ilha, com os motores a combustão dos meios de transporte a constituírem-se como um marco de viragem na mobilidade. Como é característico das sociedades agrárias, a implementação deste inovador meio de transporte foi lenta e sujeita a alguma resistência e ceticismo iniciais. Desde logo, por ser novidade, foi motivo de entrave do ponto de vista logístico, administrativo

⁵² MOTA, 2016, «Rede viária: A prioridade da administração distrital», p. 144.

⁵³ MOTA, 2016, «Rede viária: A prioridade da administração distrital», p. 144.

e regulamentar, como daria conta um artigo da imprensa regional, referindo-se à efeméride e imediatas contrariedades.

«Mr. Foster mandou vir para a Madeira um automóvel, que segundo vemos, o veículo é de primeira ordem, e chegou nas melhores condições, de poder percorrer as nossas ruas, caiu entre nós como piolho em alcatrão, porque ainda não foi possível a Mr. Foster, por mais diligências que faça, conseguir licença para digressar pela cidade. No primeiro dia ainda por aí andou, mas depois, a lei, a lei, travou-lhe a velocidade. Num país onde não há lei nem roque, a travar-se a marcha de um automóvel, que a lei chega a ter chiste. Mr. Foster há-de ficar admirado que um país, todo velocidade, como a Inglaterra, se aliasse a este nosso, onde tudo é caminho de boi. Um automóvel de primeira ordem dirigido por um chauffeur experimentado, não oferecerá mais garantias aos transeuntes, de uma cidade, do que essas zorras e essas carroças que por aí abundam, atropelando tudo e todos, a cada minuto?! Mas a lei...! A lei, somente para os automóveis tem graça. Abobora para as dificuldades»⁵⁴.

Ultrapassadas as questões de bloqueio inicial, reposta a legalidade da inóspita circulação de um veículo motorizado, tornou-se notícia que «Mr. Foster, numa viagem de experiência, feita ontem [dia 27 de janeiro de 1904] no seu automóvel a Câmara de Lobos gastou na ida e volta 3 minutos»⁵⁵. Não foi surpresa que, desde a sua chegada, o automóvel despertou a curiosidade e interesse, pelo apreço ou pela crítica, transformando-se num objeto desejável como elemento de diferenciação social. A azáfama inicial em torno do Wolseley de Harvey Foster contrastava com o período de cerca de três anos de ausência de registos de automóveis, o que poderia significar a inadaptabilidade do automóvel às características da ilha.

Foi apenas em 1907 que surgiu o registo do primeiro automóvel na Madeira: «um Dion Bouton, de seis lugares, destinado ao transporte de passageiros, chegou a 23 de novembro»⁵⁶. Nos inícios do século XX, a quantidade de automóveis na Madeira evoluiu lentamente e só «muito gradualmente vão substituindo os transportes mais rudimentares»⁵⁷. Manteve-se o predomínio dos transportes primitivos que imperaram até à chegada do automóvel, continuando a subsistir nas primeiras décadas, juntamente com os veículos motorizados.

Os meios de transporte tradicionais eram os únicos meios aptos a ultrapassar as barreiras do relevo acidentado, prevendo-se como «complexo o desafio de erguer uma rede viária capaz de colocar eficazmente em comunicação os vários pontos da

⁵⁴ *Correio da Tarde*, 26-01-1904, p. 1.

⁵⁵ *Correio da Tarde*, 28-01-1904, p. 1.

⁵⁶ JESUS, 2015, *O Primeiro Automóvel na Madeira* [...], p. 175.

⁵⁷ ABREU e MOTA, 2016, «A viação automóvel na Madeira no primeiro quartel do séc. XX», p. 153.

ilha»⁵⁸. Para a operacionalidade do automóvel no contexto da mobilidade regional ser uma realidade com efeitos no global da ilha, seria necessário criar condições para a sua circulação, através de uma rede viária adequada, desde logo partindo da melhoria das estradas reais. Seria imperativo dotar a Madeira, de acordo com os meios disponíveis, de estradas com condições mínimas de circulação a partir da capital e expandir pelas diversas localidades, mas «a grandiosidade desse desafio parecia, de resto, transcender o quadro de recursos técnicos, financeiros e políticos»⁵⁹.

O contexto no qual o automóvel surgiu, implicou uma necessidade imediata para que as entidades sentissem pressão adicional para iniciar a expansão e melhoramento das precárias e perigosas estradas regionais, afinal a Madeira, tal como o mundo, vivenciava uma nova realidade. Havia, no entanto, um longo caminho a percorrer, uma vez que no início do século XX «a ligação entre Funchal e a vila de Câmara de Lobos, na distância de 9 quilómetros, que servia muitos dos principais hotéis, [era identificada como] a primeira estrada em condições, construída para veículos a motor, até 1910, e designada Estrada Monumental»⁶⁰. Esta era a única estrada transitável para automóveis, manifestamente insuficiente para a adaptabilidade do veículo motorizado às necessidades dos seus proprietários.

Foi exatamente no sentido de melhorar as infraestruturas rodoviárias que se promoveu a criação da «Junta Agrícola em 1911, organismo que funcionou até 1919, [e que seria] responsável pelo primeiro plano viário com vista a enlaçar o território com uma estrada, conseguindo a abertura que ligou o Funchal à Ribeira Brava, Encumeada e São Vicente»⁶¹. O automóvel, e o seu domínio em relação aos transportes tradicionais, mostrou que a inutilização dos anteriores meios de transporte seria uma questão de tempo, de acordo com a criação de condições para a circulação e a capacidade financeira para os adquirir.

2.2.2. Os Registos de Matrículas na Madeira entre 1912 e 1926

Como vimos, aquando dos primeiros anos do século XX, a Madeira tinha condições infraestruturais limitadas, o que representou uma barreira para a adaptação do automóvel. Além disso, a falta de autonomia administrativa e a incapacidade de regulamentar a utilização do automóvel contribuíram para alguns períodos de estagnação do registo de automóveis. Apesar dos constrangimentos, a expansão

⁵⁸ MOTA, 2016, «Rede viária: A prioridade da administração distrital», p. 129.

⁵⁹ MOTA, 2016, «Rede viária: A prioridade da administração distrital», p. 129.

⁶⁰ ARAÚJO, 2013, *100 Anos de Transporte de Passageiros em Autocarros [...]*, p. 11.

⁶¹ JESUS, 2015, *O Primeiro Automóvel na Madeira [...]*, p. 34.

dos transportes motorizados aconteceu gradualmente, numa fase inicial sustentada em ambições de distinção pessoal e até de pioneirismo. Os condicionalismos não impediram que, em 1907, «a recém-criada Empresa Madeirense de Automóveis iniciasse a importação de automóveis»⁶², o que sustenta que anteriormente a 1912, tenham «sido licenciados pelo Governo Civil quinze veículos»⁶³.

Foi a partir de janeiro de 1912, através do regulamento para a circulação automóvel e criação da Comissão Técnica de Inspeção, Provas e Exames de Automóveis e Condutores da Circunscrição da Madeira (CTIPEAC), que passou a ser possível atribuir de forma autónoma, na Madeira, licenças de circulação a condutores, realização de exames de condução e atribuição de matrículas. Aos automóveis registados na Madeira passou-se a atribuir a letra M seguido do número do registo, de forma sequencial. Esta documentação produzida pela CTIPEAC constitui-se como uma ferramenta singular para conhecer a evolução e principais características do automobilismo na Madeira. Este fundo permitiu que fosse publicado, em 2016, um estudo sobre o mercado automóvel entre 1912 e 1926⁶⁴, com observação das tendências de crescimento da importação de veículos através do número de registos, as respetivas marcas, o tipo de veículo e tipo de proprietário. A contagem anual de matrículas neste período revelou grande volatilidade do mercado automóvel regional, com os fenómenos económicos, sociais e políticos a terem grande impacto no volume de veículos comercializados. A evolução da comercialização de veículos neste período demonstra os efeitos nefastos da I Grande Guerra ocorrida entre 1914 e 1918, com os registos a serem nulos em 1918. Mas a tendência de queda neste período surgiu a partir de 1914 e manteve-se até ao final do conflito. Apesar dos tempos conturbados no período antecessor à guerra, entre 1912 e 1913, é de realçar terem sido registados, 24 e 42 novas matrículas, respetivamente.

Quanto aos anos do pós-guerra, observou-se um crescimento notável no número de matrículas registadas, especialmente a partir de 1920, com o número a passar das 17 unidades em 1920, para 161 em 1925, representando vendas de 9,47 vezes superiores, num período de apenas meia década, constituindo-se 1925 como o melhor ano de compra de automóveis da década. Este aumento de registos expressa, inequivocamente, um período de maior popularidade e envolvimento social no automobilismo na ilha da Madeira na década de 20, com o fenómeno automobilístico a ganhar cada vez maior número de aficionados.

⁶² SUMARES *et al.*, 2002, *Transportes na Madeira*, p. 32.

⁶³ ABREU e MOTA, 2016, «A viação automóvel na Madeira no primeiro quartel do séc. XX», p. 157.

⁶⁴ ABREU e MOTA, 2016, «A viação automóvel na Madeira no primeiro quartel do séc. XX», pp. 153-172.

De forma paralela, o automóvel cresceu como utilitário, mas também como desporto. As capacidades dos veículos ultrapassaram os limites dos mais céticos. Tal como as grandes provas automobilísticas na Europa se constituíram como impulsionadoras do fenómeno automobilístico, a nível regional, por esta altura, o aparecimento das primeiras provas automobilísticas captou a atenção das populações e a paixão pelo fenómeno. Salientamos a realização da primeira gincana automóvel na Madeira, a 2 de janeiro de 1923, com a participação de vários automóveis e *sidecars*, conforme previsto no Programa das Festas Históricas de Comemoração do V Centenário do Descobrimento da Madeira⁶⁵.

O automobilismo conheceu por esta altura grande expansão, e com ele o interesse de realizar eventos automobilísticos desportivos, o que, para uma região de pequena dimensão e de características peculiares, é indicador de uma crescente paixão pelo fenómeno. Para as elites políticas e económicas o automóvel tornou-se elemento diferenciador. Contudo, para as massas o «automobilismo era ainda um desporto de alguns ricos excêntricos, e muitas pessoas nunca tinham visto um carro»⁶⁶.

Ao nível da contabilização dos registos de matrículas entre 1912 e 1926, o mercado ainda evidenciava volatilidade no primeiro quartel do século XX, com os resultados a terem forte correlação com o panorama económico mundial, conjuntamente com o enquadramento nacional e regional. Se compararmos os registos da década de 10 com a década de 20, os números de automóveis importados na década de 20 são consideravelmente mais altos do que os registados na década de 10, essencialmente porque o período de conflito mundial estagnou a importação. Depois de terminado o conflito os resultados foram globalmente melhores, mas mesmo nesta fase o crescimento não chegou a ser ininterrupto até 1926, devido às quebras registadas em 1923 e 1926.

2.3. A Viação Automóvel na Madeira no Segundo Quartel do Século XX

2.3.1. As Condições para o Crescimento do Fenómeno Automobilístico

Aquando do final do primeiro quartel do século XX, e de acordo com os dados da CTIPEAC, estariam registados na praça regional até o ano de 1926 um total de 557 veículos. Estes números são surpreendentes tendo em conta a pequena dimensão

⁶⁵ *Diário da Madeira*, 31-12-1922, p. 1; *Correio da Madeira*, 04-01-1923, p. 2.

⁶⁶ COLE e WISE, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel* [...], p. 13.

territorial, com estradas irregulares e íngremes que tornavam a circulação perigosa e quase impraticável. Melhorar estas condições constituiu-se o desafio ao qual se propôs a Madeira nos anos seguintes.

O crescimento do fenómeno automobilístico tornou-se motivo impulsionador para a construção de novas e melhores estradas, o que é demonstrado pelas «quase 240 empreitadas de estradas adjudicadas pela Junta Geral entre 1913 e 1917, a esmagadora maioria refere-se a obras de conservação, remodelação, alargamento e calcetamento de lanços das antigas estradas reais»⁶⁷. Ao nível da construção de novas vias de circulação nestes mesmos anos, entre «1913 e 1918 fizeram-se as terraplanagens das estradas de Câmara de Lobos até à Ribeira Brava e São Vicente, impulsionada pelo Visconde da Ribeira Brava, Francisco Correia de Herédia e, para leste da capital, construiu-se uma via rodoviária até Machico numa extensão de 25km»⁶⁸. A estratégia ao nível das estradas era para além de construir novos troços, continuar a recuperar os traçados já existentes, através de um «grande volume de pequenas empreitadas adjudicadas, que ascendem a duas centenas entre 1921 e 1927 e incidem, privilegiadamente, em trabalhos de reparações, pavimentação e obras complementares e acessórias»⁶⁹. No período entre 1928 e 1936, continuou-se a apostar na ampliação da rede viária regional, com o objetivo de expandir as ligações da capital para localidades mais distantes, tanto na costa sul como na costa norte. Para isso, intensificaram as obras nos «lanços entre a Ribeira Brava e Madalena do Mar, Calheta e Prazeres, São Vicente e Boaventura, Machico e Portela. A construção da Estrada Nacional 24, também prosseguiria, sobretudo entre o Caminho dos Saltos e Terreiro da Luta e entre São Roque do Faial (Achada do Cedro Gordo e Faial»⁷⁰.

Não obstante os avanços realizados na rede viária regional até meados dos anos 30, foi a Comissão de Estudos da Junta Geral de Estradas que elaborou um plano para a rede de estradas em 1938 que «mapearia todo o desenvolvimento viário do arquipélago até, pelo menos, a introdução do regime autonómico»⁷¹. A rede viária desenvolvida nestes anos não criou, apesar de todos os esforços, as condições ideais de transitabilidade mecanizada, especialmente na questão da segurança, mas permitiu aos automóveis pelo menos circular até pontos mais distantes do Funchal.

⁶⁷ MOTA, 2016, «Rede viária: A prioridade da administração distrital», p. 138.

⁶⁸ SILVA, 2021, *Um Contributo para a História do Automobilismo Desportivo na Madeira*, p. 29.

⁶⁹ MOTA, 2016, «Rede viária: A prioridade da administração distrital», p. 140.

⁷⁰ MOTA, 2016, «Rede viária: A prioridade da administração distrital», p. 143.

⁷¹ MOTA, 2016, «Rede viária: A prioridade da administração distrital», p. 144.

A construção de melhores acessos rodoviários, constituiu-se como o principal ali-cerce para a expansão da circulação automóvel pela ilha, e ao progressivo domínio em relação aos transportes tradicionais.

2.3.2. Um Novo Código de Estrada em 1928 – A Necessária Regulamentação

Como referido, o desenvolvimento dos traçados rodoviários foi efeito do crescimento do fenómeno automobilístico, e não causa, mas o que é inquestionável é que ambos estão correlacionados. Em meados da segunda década do século XX, os automóveis na Madeira já ascendiam às seis centenas, um fenómeno que obrigou a mudanças do ponto de vista administrativo e regulamentar, de forma a dotar a cidade de melhores ferramentas para conviver com esta nova realidade, legislando a mobilidade motorizada, mas em harmonia com a continuidade da utilização dos veículos de tração animal. Esta complementaridade de meios de transportes tradicionais e de viação acelerada, nem sempre foi pacífica, apesar de ter perdurado durante largos anos.

O crescimento da circulação de veículos a motor, obrigou as autoridades a repensar a legislação, toda a organização das estradas e os comportamentos na via pública de todos os intervenientes: veículos e peões. Os cidadãos, mesmo os que viviam na cidade, não estavam preparados para esta nova realidade, e os atropelamentos eram frequentes. Foi nesta complexidade que as autoridades tiveram que repensar a organização da cidade, da circulação e respetiva legislação, de forma a regar todas as formas de transportes, dissuadindo comportamentos de risco e exigindo o cumprimento da lei.

No que respeita à segurança dos usuários das ruas e estradas, a nível nacional «começou a elaborar-se os primeiros regulamentos para a circulação de automóveis, que previam medidas disciplinadoras de peões, animais e veículos automóveis, como o facto de as bermas e passeios serem de uso exclusivo dos peões, reservando para a rua ou estrada o primado da circulação de maior velocidade»⁷².

Na Madeira, o automobilismo, desde a sua introdução até ao final do primeiro quartel do século, desenvolveu-se apoiado num regulamento arcaico que «vigoraria até ao verdadeiro primeiro código de estrada português, aprovado por decreto 14988, de 30 de janeiro de 1928»⁷³. A viação acelerada constituiu-se como um «desafio não apenas do ponto de vista urbanístico, das obras públicas e da construção e

⁷² FARIA e RAPOSO, 2014, *Mobilidade e Circulação* [...], p. 45.

⁷³ ABREU e MOTA, 2016, «A viação automóvel na Madeira no primeiro quartel do séc. XX», p. 155.

adaptação de estradas, mas também, desde logo, do ponto de vista administrativo e regulamentar»⁷⁴.

De forma gradual, a Madeira, devido ao crescimento do número de automóveis, foi sentindo uma necessidade crescente de uniformizar «as regras respeitantes à circulação, licenciamento e fiscalização de automóveis e condutores»⁷⁵. Atendendo a esta crescente exigência para reger o trânsito automobilístico, o Governo Civil do Funchal, a 13 de janeiro de 1926, estabeleceu regras para evitar o incómodo resultante do aumento de circulação na via pública de veículos com motores de explosão, tendo em atenção o interesse dos cidadãos. O Governo Civil, de acordo com os termos do art. 3.º do decreto com força de lei de 27 de maio de 1911, usou das suas atribuições e determinou pelo registo do edital no Alvará 896, os seguintes artigos:

«Artigo 1.º – no distrito administrativo do Funchal, e decorrido o prazo de 30 dias, a contar da data da publicação do presente edital, todos os veículos com motores de explosão, incluindo as motocicletas, ficam sujeitas ao uso de silencioso no tubo de escape, sendo, portanto, expressamente proibido o escape livre. Artigo 2.º – findo sobredito prazo, e sendo encontrado um veículo daqueles a que se refere, o artigo antecedente, a circular sem a observância do exposto no mesmo artigo, e respetivo proprietário, transgressor, será punido com a multa de 50\$00 a 300\$00, e ainda com prisão de 15 a 30 dias no caso de reincidência. Artigo 3.º – as multas cobradas pela infração deste edital levam entrada em cofre de governo civil com destino à beneficiação»⁷⁶.

Até final de 1927, ainda a Madeira se apoiava no regulamento baseado no decreto de 27 de maio de 1911. Embora já existissem evidentes preocupações com a segurança e punição dos condutores infratores, tal decreto revelava-se inadequado à realidade em finais dos anos 20, por estar ainda focado na conceitualização do automóvel e nas suas características. Dada a evolução global em termos de mecânica e chassis dos automóveis em uma década e meia, o decreto de 1911 tornou-se obsoleto em 1927. Além disso, em 1911 os veículos em circulação eram em menor quantidade, e na Madeira era residual o número de automóveis. Já em finais da década de 1927, os veículos na nossa praça ultrapassavam as várias centenas, tornando-se urgente olhar com maior atenção para a regulamentação rodoviária.

O foco das autoridades para a questão do aumento de desastres rodoviários em meados da década de 20 era uma realidade, devido ao número de acidentes com feridos e vítimas mortais. É comum encontrar na imprensa da época referências a

⁷⁴ ABREU e MOTA, 2016, «A viação automóvel na Madeira no primeiro quartel do séc. XX», p. 153.

⁷⁵ ABREU e MOTA, 2016, «A viação automóvel na Madeira no primeiro quartel do séc. XX», p. 153.

⁷⁶ Ver ABM, Registo de Alvarás do Governo Civil, 1919-1927, n.º 83.

acidentes⁷⁷, demonstrativas da perigosidade da circulação no contexto regional. Transcrevemos duas notícias que descrevem o cenário: «seguia Mr. Stickland vagarosamente no seu *motocycle*, como era seu costume, e com os maiores cuidados, porque conhecia perfeitamente os perigos da circulação nas ruas destas cidades, onde se dão frequentes desastres, quase todos os dias, alguns dos quais têm custado a vida dos transeuntes desprevenidos»⁷⁸; «a opinião pública está justamente alarmada com a frequência de acidentes de automóveis nas ruas desta cidade. Só no sábado último, houve nada menos do que três»⁷⁹.

Uma conjugação de fatores estaria na razão desta tendência crescente de acidentes, das quais destacaríamos: veículos com sistemas de mecânica, travagem e segurança rudimentares ou ainda não implementados; estradas íngremes e sinuosas; condutores inexperientes; e legislação e aplicação pouco exigentes. Sobre a questão da falta de fiscalização alertava-se na imprensa: «ninguém fiscaliza! Ninguém se importa com as faltas, irregularidades e abusos que se notam aí a cada canto. Um desleixo verdadeiramente lamentável e criminoso»⁸⁰; ainda sobre um condutor que atropelou mortalmente um motociclista, comentava-se que seria «um reincidente, e é um reincidente devido à impunidade com que tem sido favorecido»⁸¹.

Por outro lado, na questão da segurança, note-se esta notícia dando conta de um acidente ocorrido no Funchal:

«o motivo do desastre de há dias, no Caminho das Virtudes, foi ter-se partido o veio de transmissão, o que fez com que o carro andasse para trás. Ao ver isso, tratou de encostar o carro à parede, voltando nessa ocasião, devido ao grande declive do caminho. Os passageiros foram cuspidos pela violência do choque»⁸².

Foi nesta realidade, caracterizada por uma desordem rodoviária, que surgiu em janeiro de 1928, através do decreto-lei 14988, o primeiro Código de Estrada em Portugal. O «código de 1928, comparativamente ao regulamento de 1911, dá imensa ênfase à questão da reparação civil e da responsabilidade criminal em caso de acidentes, o que revela que a realidade da sinistralidade, que sempre existiu e foi parte integrante da cultura automóvel, passa a ter visibilidade inegável»⁸³.

⁷⁷ Ver *Diário de Notícias*, 07-05-1926, p. 1; *Diário de Notícias*, 26-05-1926, p. 1; *Diário de Notícias*, 27-03-1928, p. 1.

⁷⁸ *Diário de Notícias*, 10-01-1926, p. 1.

⁷⁹ *Diário de Notícias*, 12-01-1926, p. 1.

⁸⁰ *Diário de Notícias*, 12-01-1926, p. 1.

⁸¹ *Diário de Notícias*, 10-01-1926, p. 1.

⁸² *Diário de Notícias*, 19-05-1923, p. 1.

⁸³ FARIA e RAPOSO, 2014, *Mobilidade e Circulação* [...], p. 49.

O novo código foi publicado pela imprensa, e dada à sua maior complexidade face ao anterior, foi dado a conhecer à sociedade através de publicações faseadas. Seguidamente, apresentamos um resumo global do código, assim destacamos que o Capítulo I era constituído por 13 artigos, onde se definiam regras gerais de trânsito para todos os veículos que circulassem na via pública, e respetivas regras de estacionamento. Neste capítulo definiam-se regras de circulação básicas, como «transitar na direção e lado que lhes compete», sinalização pelos condutores de mudança de direção, e atribuição de culpabilidade ao condutor não cumpridor destas normas básicas. Definia-se ainda que a Polícia de Segurança Pública e a Guarda Nacional Republicana, assumiriam funções de fiscalização, podendo «intimar os presentes condutores das viaturas ao exato cumprimento de código» (art. 1.º).

Neste mesmo capítulo definiam-se: medidas e características dos pneus (art. 2.º); largura dos veículos, definindo-se medida máxima de 2,50m, além de atenção especial a acessórios usados e respetivas dimensões (art. 3.º); iluminação, onde se estipulava que «nenhum veículo pode circular na via pública durante a noite sem que tenha uma ou duas lanternas de luz branca na frente e uma luz encarnada à retaguarda» (art. 4.º); placas, as quais deviam identificar o nome e morada dos proprietários e licenças municipais do concelho respetivo (art. 5.º); largura e posição da carga (art. 6.º); condução de veículos e animais: neste artigo estabeleciam-se regras não só para condução de veículos motorizados, mas igualmente para os condutores dos meios de transporte tradicionais (art. 7.º); velocidades: apesar de não ser possível controlar a velocidade com os métodos da atualidade, existia uma preocupação para assegurar que os condutores circulavam, especialmente nas aglomerações de pessoas, a uma «marcha moderada» (art. 8.º); posição de marcha, cruzamentos e ultrapassagens: neste artigo era «alterada a posição de marcha de todos os veículos e animais na via pública, devendo o trânsito passar a ser feito pela direita da via pública, deixando livre a esquerda». A esquerda passou a ser destinada a ultrapassagens, sendo alertados os condutores para o risco advindo de tal manobra e que apenas o deveriam fazer em segurança (art. 9.º). Este artigo, por alterar o lado em que se deveria circular, longe de ser consensual, gerou contestação.

Algumas preocupações e anseios seriam divulgados pela imprensa local, alertando que «o sistema usado na Madeira é o mesmo da Inglaterra e ponderámos que a importante colónia inglesa que vive na Madeira tem numerosos automóveis e estando habituada ao sistema do seu país, que aliás tem sido o nosso, viria concorrer

para maior dificuldade do trânsito»⁸⁴. Referia-se ainda, na imprensa local, que os «Agentes e Importadores de Automóveis em Lisboa, apresentaram há pouco uma reclamação ao Governo, pedindo a modificação de vários artigos do Código de Estrada»⁸⁵, criticando a Associação de Chauffeurs do Funchal por não se manifestar. Alguns *chauffeurs* profissionais e amadores viriam a reunir-se com o Governador Civil do Funchal, no dia 26 de maio de 1928, no sentido de não aplicar essa norma, alegando que grande parte dos veículos a circular na Madeira tinham direção à direita e que as ruas do Funchal tinham pouca largura para tais exigências⁸⁶.

Outra das preocupações referia-se aos veículos de transporte público de passageiros, com as portas de saída de passageiros a abrirem pela esquerda, uma vez que o condutor estaria no lado direito, e os passageiros eram obrigados a sair para o meio da faixa de rodagem. Questionavam-se as autoridades para o perigo das alterações decorrentes da lei e pela inadequação dos veículos a operar no transporte de passageiros. Os veículos, ao circularem pela direita e ao pararem a marcha, teriam de estar adequados à entrada e saída de passageiros pela direita, como não era o caso: os passageiros saíam para o meio da rua, correndo o risco severo de atropelamento. A imprensa não ignorava esse facto e alertava para o perigo iminente⁸⁷. As mudanças na lei tiveram um impacto negativo na operacionalidade do transporte público de passageiros, a situação gerada era descrita da seguinte forma:

«havia carros que paravam no meio das ruas, impediam o trânsito, por tempo considerável. Explicava-se o facto, alegando que os automóveis tinham uma só porta ao lado, e que à vista do Código de Estrada, doutra forma não podiam proceder os chauffeurs. O que nunca se disse é que todos os carros deviam ter uma parte anterior e que as autoridades se deviam impor nesse sentido e impedir que os carros não deixassem nas ruas, o espaço necessário para outros veículos e para os peões»⁸⁸.

A circulação pela direita foi a alteração que gerou mais indignação e contestação, por exigir maior investimento e tempo para se atingir a transição com a segurança exigível. Esta alteração de paradigma obrigaria à passagem da direção dos veículos para a esquerda, um processo só possível com a aquisição de novos veículos e com o desmantelamento das viaturas inadequadas. Apesar da medida ser amplamente contestada pelas empresas de transporte coletivo de passageiros,

⁸⁴ *Diário de Notícias*, 07-03-1928, p. 2.

⁸⁵ *Diário de Notícias*, 07-03-1928, p. 2.

⁸⁶ *Diário de Notícias*, 26-05-1928, p. 1.

⁸⁷ *Diário de Notícias*, 31-05-1928, p. 1.

⁸⁸ *Diário de Notícias*, 31-10-1928, p. 1.

o transporte particular também não ficou agradado com as mudanças e o efeito contestatório foi generalizado.

Quanto ao artigo seguinte do novo código, este estabeleceu regras para as bifurcações e cruzamentos de caminhos, indicando que «a prioridade de avançar pertence ao condutor que se apresente pela direita» (art. 10.º). O art. 11.º estabelecia regras de estacionamento para veículos e animais, enquanto o art. 12.º estabelecia regras para condução e dimensão de comboios, que não eram mais que veículos agrupados em fila, podendo ser animais ou automóveis. Já o art. 13.º definia regras específicas para circulação em pontes.

O Capítulo II era constituído por dois artigos com disposições especiais para veículos de tração animal: o art. 15.º, estabelecia a obrigatoriedade de munição de travões; e o art. 16.º definia o número de animais a serem utilizados nos atrelados.

O Capítulo III era constituído por oito artigos. Naturalmente era mais específico que o capítulo anterior, uma vez que definia as disposições especiais para veículos automóveis. Descreviam-se aqui os requisitos essenciais das viaturas automóveis – curiosamente ainda havia a preocupação em definir veículo automóvel como «veículo a motor mecânico, seja qual for a sua natureza, destinados a circular sobre as vias públicas, sem necessitar o emprego de carris» (art. 16.º). O art. 17.º e o art. 18.º estabeleciam regras de «órgãos de freio e direção» e «iluminação», respetivamente. O art. 19.º estabelecia limites de velocidade, diferenciando os limites para automóveis, dos limites impostos a motocicletas e camiões. Este capítulo estabelecia regras para «sinais sonoros» (art. 20.º) e «placas de inscrição» (art. 21.º). O art. 21.º criava as regras específicas para a atribuição, dimensão e colocação da matrícula nos respetivos veículos. Quanto à denominação, deveria ser atribuída uma letra de acordo com a circunscrição onde era efetuado o registo: Norte (N), Sul (S), Centro (C), Açores (A) ou Madeira (M). Definia-se as dimensões das matrículas, das letras e números e espaçamentos entre ambos, tal como os locais dos veículos onde deviam ser afixadas as matrículas. Os seguintes artigos, e finais deste capítulo, definiam a forma de «sinalização dos obstáculos» (art. 22.º), do «livrete e circulação de viaturas» (art. 23.º) e das «cartas de condutor de viaturas automóveis» (art. 24.º).

O Capítulo IV estabelecia os «preceitos especiais para a circulação de viaturas automóveis destinadas ao serviço público» (art. 25.º).

O Capítulo V estabelecia normas de «fiscalização do serviço de trânsito» atribuindo às variadas entidades o papel que lhes incumbia, mais especificamente do «Conselho Superior de Viação» (art. 26.º), das «Comissões Técnicas de Automobilismo» (art. 27.º). Também neste capítulo estabeleciam-se as «Receitas das Comissões Técnicas de Automobilismo» (art. 28.º) e «Distribuição de receitas» (art. 29.º).

O Capítulo VI composto pelos arts. 30.º ao 35.º, estabelecia as normas da «reparação civil», que descreviam a responsabilidade civil dos condutores.

O Capítulo VII estabelecia a «responsabilidade criminal», especialmente pelos arts. 36.º ao 40.º. Os arts. 41.º, 42.º e 43.º referiam-se a procedimentos das autoridades perante os crimes dos condutores, enquanto o Capítulo IX, através dos arts. 44.º ao 48.º estabelecia as disposições transitórias.

Da descrição resumida dos vários capítulos do Código de Estrada aplicado em 1928, em comparação com o código de 1911, evidenciaram-se grandes modificações, em resultado de uma nova realidade automobilística face ao crescimento da indústria automóvel e do desenvolvimento tecnológico. Perante uma realidade totalmente diferente, é natural que o código de 1911, que seguia as linhas orientadoras do primeiro regulamento de circulação de automóveis de 1901, estivesse ultrapassado. Assim, destacamos a alteração no limite máximo de velocidade dentro das localidades para 30km/h, que no código de 1911 era de 10km/h. No entanto, ainda na questão dos limites impostos à velocidade, já a Câmara Municipal do Funchal tinha instituído, em junho de 1910, para o caso específico da cidade do Funchal, que os veículos motorizados não deveriam exceder «os 30km/h nas ruas sensivelmente horizontais e 15km/h nas descidas»⁸⁹, o que evidenciava a preocupação crescente das autoridades para a prevenção dos acidentes rodoviários.

Grande parte das medidas deste novo código foram direcionadas para a regulamentação e criminalização dos condutores transgressores, o que não aconteceu por acaso. Esta nova realidade de mobilidade viária motorizada, que se constituía como uma oportunidade para melhorar a vida das populações, estava repleta de desafios e perigos. Os condutores e peões não estavam preparados para agir de forma preventiva ou prudente, tornando frequentes os atropelamentos e acidentes entre veículos motorizados ou de tração animal. Existiam múltiplas razões para registo de um elevado número de acidentes: se, por um lado, os automóveis não dispunham de bons sistemas de travagem e de segurança no geral, por outro, os condutores, peões e todo o tipo de transeuntes estavam impreparados para lidar com os automóveis, ao que se aliava a ausência de regulação e fiscalização.

Globalmente, a Madeira, no período em análise, observou um crescimento gradual do fenómeno automobilístico, em linha com a evolução da indústria americana e europeia, e adaptou-se, à sua medida e de acordo com as suas capacidades, ao novo paradigma. Na prática, a grande mudança deu-se pela aplicação das alterações

⁸⁹ ABREU e MOTA, 2016, «A viação automóvel na Madeira no primeiro quartel do séc. XX», p. 161.

introduzidas pelo novo código de 1928, com a circulação a passar a fazer-se pela direita, e a alteração da respetiva “regra da prioridade”, com cedência de passagem ao veículo que se apresentasse pela direita. Estas medidas, apesar de contestadas, foram implementadas, gerando inicialmente muita confusão. Não obstante a resistência inicial, estas mudanças perduram até à atualidade, resultando numa das grandes mudanças ao código de 1911. As mudanças impostas pelo código de 1928 tiveram como pretensão alcançar dois grandes objetivos: o primeiro era a redução dos acidentes rodoviários, o segundo era a responsabilização dos condutores infratores.

O novo código foi fundamental para regular de forma mais eficaz a circulação rodoviária, mas um longo caminho teria de ser percorrido na prevenção de acidentes, tal como na minimização dos efeitos nefastos advindos do aumento da circulação. Se pensarmos que estaríamos ainda nos primórdios do automóvel, e que apesar destes veículos não serem muito velozes comparando com os atuais, em termos de segurança tudo era muito rudimentar.

Ao longo do período em análise, as leis rodoviárias foram sujeitas a alterações, das quais salientamos as introduzidas pelo Código de Estrada de 1930, através do Decreto n.º 18405, de 31 de maio de 1930, e pelo Regulamento do Código de Estrada de 1931, através do Decreto n.º 19545, de 31 de março de 1931. Realce-se a obrigatoriedade do uso de pneumáticos nos veículos automóveis, previsto no artigo 19.º⁹⁰, assim como o aumento da velocidade máxima dentro das localidades para 50 km/h. No que concerne à sinalização rodoviária, assinala-se a criação de mais 12 sinais de trânsito⁹¹. Salientamos a introdução, na Madeira, da regulação do trânsito através de sinais luminosos. Os semáforos foram testados pela primeira vez em 28 de outubro de 1938, disso dava conta a imprensa local no dia seguinte: «a nossa cidade já tem sinalização luminosa, pelo sistema adotado nos grandes centros. Ontem realizaram-se as respetivas experiências, e deram o melhor resultado, no cruzamento das ruas do Bom Jesus e das Hortas»⁹².

A partir de 1939, a documentação produzida pela CTIPEAC passou para a responsabilidade da Direção dos Serviços Industriais, Elétricos e de Viação (DSIEV) da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal. Com a constituição da DSIEV, congregaram-se vários serviços que, desde a descentralização operada a partir do Decreto 15805, de 31-07-1928, se encontravam dispersos pela administração distrital ou colocados sob a sua dependência. Eram esses serviços a 7.ª Circunscrição

⁹⁰ *Diário da República*, 31-05-1930, p. 974.

⁹¹ *Diário da República*, 31-03-1931, Anexo, p. 548.

⁹² *Diário de Notícias*, 29-10-1938, p. 1.

Industrial, que superentendia em matéria de licenciamento industrial e fiscalização de indústrias no Distrito do Funchal, os Serviços Elétricos, vinculados aos Serviços Hidráulicos na orgânica da Direção das Obras Públicas e dos Serviços Hidráulicos e Elétricos, e a Comissão Técnica de Automobilismo da Circunscrição da Madeira, com responsabilidades em matéria de viação e transportes terrestres.

2.3.3. Os Postos de Abastecimento de Combustível

O crescimento do fenómeno automobilístico implicou o desenvolvimento de atividades de comércio e serviços relacionadas com o apoio à circulação e manutenção dos veículos. Desta nova dinâmica empresarial destaca-se o aparecimento e crescimento de lojas para venda de peças, as oficinas de reparação e os postos de abastecimento de combustível. O aumento de automóveis em circulação teve implicações diretas na forma como a cidade se organizou com vista a satisfazer as necessidades crescentes dos automobilistas.

Neste ponto analisaremos a evolução da legislação e a construção de postos de abastecimento de combustível, devido à necessidade proeminente de criar formas mais práticas de abastecer os automóveis. Tratando-se a venda de combustível de uma atividade que implica o manuseamento e gestão de matérias perigosas, a exigência de criar normas adequadas e de fiscalização passou a ser assunto relevante e discutido. Se pensarmos no ano de 1904, aquando da chegada do primeiro automóvel à Madeira,

«Foster teve de magicar uma maneira de conseguir transportar os combustíveis para a ilha, que as companhias de navegação tinham receio de carregar a gasolina. Estas tinham medo de que o balanço das ondas pudesse resultar na explosão de combustível, por isso a solução foi a contratação de um veleiro em Lisboa que transportou os bidões e conseguiu desembarcar o combustível chegado ao calhau madeirense»⁹³.

Nestes anos, mesmo a nível mundial, o automóvel não era o meio de transporte dominante, e ao nível do abastecimento «os mercados especializados de gasolina e lubrificantes eram desconhecidos. Os motoristas compravam esses produtos em vários tipos diferentes de lojas de retalho e estabelecimentos de prestação de serviços que manuseavam produtos petrolíferos como atividades secundárias para outras atividades comerciais»⁹⁴. Não existindo no início do século XX as “bombas de gasolina”, o combustível era armazenado e distribuído por «armazéns gerais, lojas de ferragens, revendedores de automóveis, revendedores de produtos agrícolas, mercearias,

⁹³ *Madeira Island Magazine*, julho-agosto de 2023, p. 11.

⁹⁴ BECKMAN, 2011, «A brief history of the gasoline service station», p. 455.

drogarias, oficinas de reparação de bicicletas»⁹⁵. Com o desenvolvimento gradual da viação acelerada, especialmente a partir de 1908, a importação e distribuição de gasolina aumentou, mas a forma como se fazia o abastecimento dos carros, nesta fase inicial, era rudimentar.

Os primeiros retalhistas de combustível importavam a gasolina em barris, a partir dos quais «os clientes enchiam os seus tanques com latas guardadas no carro para utilizar nesta compra»⁹⁶. Posteriormente, o comprador abastecia o seu automóvel através de recipientes menores, usando um funil. Esta forma de abastecimento tornou-se impraticável devido ao crescimento do fenómeno automobilístico e à insegurança associada ao manuseamento de material inflamável.

Assim, entre os anos de 1905 a 1910, surgiu a necessidade de criar formas de abastecimento mais práticas e seguras, inicialmente através da instalação de tanques elevados e posteriormente em depósitos subterrâneos. Alguns autores consideram que a primeira bomba de gasolina foi inaugurada no ano de 1905 em St. Louis, Missouri, Estados Unidos da América, pela Automobile Gasoline Co., uma subsidiária da Shell na Califórnia, sendo o depósito colocado numa plataforma elevada. Outros autores sugerem que a primeira bomba de gasolina foi instalada no ano de 1907 pela Socal em Seattle, Washington. Estas formas de abastecimento por bomba, não oferecendo as condições de segurança atuais, representaram uma melhoria substancial não só na operacionalidade, como na prevenção de acidentes, condição a partir da qual se tornou necessário desenvolver legislação e fiscalização para estas atividades que envolviam materiais altamente inflamáveis.

No Distrito do Funchal, para a autorização da comercialização destes produtos, o licenciamento industrial era inicialmente da competência dos Serviços Técnicos de Indústria do Funchal, passando, por decreto-lei de 07 de dezembro de 1914, a ser da competência da 6.^a Circunscrição Industrial. Esta daria lugar, a partir de 16 de maio de 1916, à 7.^a Circunscrição do Funchal, sendo os licenciamentos a si atribuídos e à Direção-Geral da Indústria⁹⁷. Posteriormente, os processos de licenciamento de indústrias insalubres, incómodas, perigosas, poluentes ou tóxicas passaram a ser atribuídos à Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal por determinação do decreto-lei n.º 30.214, de 22-12-1939. A DSIEV passou a organizar os respetivos

⁹⁵ BECKMAN, 2011, «A brief history of the gasoline service station», p. 455.

⁹⁶ BECKMAN, 2011, «A brief history of the gasoline service station», p. 455.

⁹⁷ MOTA, 2018, «História administrativa/biográfica/familiar», p. 11.

processos, incumbindo-se de remeter para despacho da Comissão Executiva da Junta Geral, nos termos do n.º 6 do art. 37.º do referido diploma.

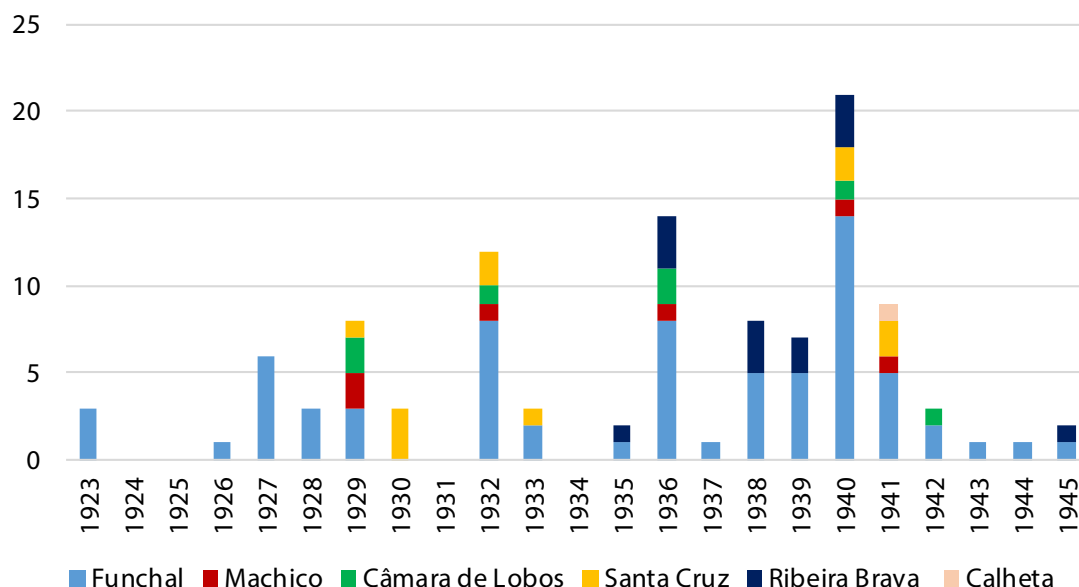
Para a análise da evolução dos licenciamentos de depósitos subterrâneos de combustível na Madeira, foi possível contabilizar os alvarás concedidos entre 1923 e 1943, procedendo para esse fim à consulta dos Processos de licenciamento de indústrias poluentes e tóxicas e dos Mapas Indicativos dos Processos 3 da I.P.T.⁹⁸ (Indústrias Poluentes e Tóxicas), e respetiva elaboração da lista de atribuição de licença de exploração. Assim, no que concerne às indústrias poluentes e tóxicas, os primeiros alvarás atribuídos em 1923 para depósito subterrâneo de combustível foram localizados na Pontinha, e nos anos seguintes foram sendo atribuídas mais licenças para as principais artérias urbanas, gradualmente se expandindo para zonas menos centrais da cidade. A apenas 3 empresas (Vacuum Oil & Company, Leacock & C.^a, Lda. e a The Lisbon Cool & Oil Company, Lda.) foram concedidos 13 alvarás para este tipo de exploração no Concelho do Funchal entre maio de 1923 e agosto de 1928. Em 1929, foi atribuído o primeiro alvará para depósito subterrâneo de gasolina fora do Funchal, sendo este construído no Largo António José de Almeida em Machico, pela Leacock & C.^a, Lda. No mesmo ano, em Câmara de Lobos e Santa Cruz, também foram concedidos alvarás, ambos à empresa Vacuum Oil & Company, Lda.

O ano de 1932 foi um dos anos que teve mais concessões deste tipo de exploração, com 13 alvarás atribuídos, o equivalente ao acumulado de alvarás concedidos nos 5 anos anteriores, com o Caniço e o Santo da Serra a terem postos de abastecimento licenciados. Salientamos a entrada neste tipo de distribuição de mais 3 empresas no mercado regional: a Companhia de Petróleos da Madeira, Lda.; Shell Company of Portugal, Ltd.; e a Sociedade Nacional de Petróleos (SONAP).

No ano de 1936 foram atribuídos 14 alvarás de depósitos subterrâneos de gasolina, oito destes foram construídos no Funchal, enquanto os restantes seis depósitos foram construídos na Ribeira Brava (quatro), Machico (um), Câmara de Lobos (um) e Estreito de Câmara de Lobos (um). As empresas a solicitar estes alvarás continuavam a ser as que já estavam a explorar outros depósitos em outros locais e que procuravam expandir o negócio.

⁹⁸ ABM, DSIEV, Serviços Industriais, Registo do licenciamento de indústrias poluentes e tóxicas (1932-1939), Mapas Indicativos das 3 I.P.T. (Indústrias Poluentes e Tóxicas), livro 006/00001, e Registo do licenciamento de indústrias poluentes e tóxicas (1940-1980), Mapas Indicativos das 3 I.P.T. (Indústrias Poluentes e Tóxicas), livro 006/00002.

Gráfico 1: Alvarás concedidos para instalação de depósitos subterrâneos de gasolina na Madeira, por concelho (entre 1923 e 1945)



Fontes: ABM, DSIEV, Serviços Industriais, Registo do licenciamento de indústrias poluentes e tóxicas (1932-1939), Mapas Indicativos das 3 I.P.T. (Indústrias Poluentes e Tóxicas), livro 006/00001, e Registo do licenciamento de indústrias poluentes e tóxicas (1940-1980), Mapas Indicativos das 3 I.P.T. (Indústrias Poluentes e Tóxicas), livro 006/00002; ABM, Registo de Alvarás do Governo Civil, 1919-1927, n.º 83.

2.3.4. Os Registos de Matrículas na Madeira entre 1927 e 1946

O estudo sobre a viação automóvel na Madeira, no primeiro quartel do século XX, sustentou-se nos dados produzidos pela Comissão Técnica de Inspeção, Provas e Exames de Automóveis e Condutores da Circunscrição da Madeira (CTIPEAC). Nos documentos produzidos pela CTIPEAC, é possível verificar os registos de matrículas entre 1912 e 1928, tendo sido realizado o referido estudo que incidiu entre 1912 e 1926⁹⁹. No modelo de registo de matrícula da CTIPEAC, da Circunscrição da Madeira, continha a seguinte informação: número de registo; construtor do veículo; sede da fábrica; sistema (tipo de combustível); tipo de chassis; número de ordem de série; potência do motor; número de cilindros; diâmetro dos cilindros; curso dos êmbolos; peso do chassis; local e dia de aprovação do exame do veículo; data de aprovação e registo; nome dos proprietários e data do respetivo registo de propriedade.

⁹⁹ ABREU e MOTA, 2016, «A viação automóvel na Madeira no primeiro quartel do séc. XX», pp. 153-172.

A seleção da informação dos respetivos documentos permitiu traçar a evolução global do registo de automóveis no período entre 1912 e 1926, e ainda aferir sobre as características dos veículos, cabendo a opção pelo estudo das marcas, países produtores, tipos de veículo e de proprietário.

Foi este o ponto de partida para esta investigação, com o objetivo de analisar os registos de matrículas na Madeira a partir de 1927 até 1946, o que permitiu estudar 19 anos de importação de veículos e as suas principais características. Permitiu, adicionalmente, comparar os resultados deste período, que ocupa grande parte do segundo quartel do século XX, com os resultados obtidos no primeiro quartel do século.

A análise dos resultados conjuntos possibilitou traçar a evolução de três décadas e meia de importação de veículos. Note-se que o período foi marcado por dois eventos de guerras mundiais e terminou exatamente no ano após o final da II Guerra Mundial, o que nos permitiu aferir sobre a influência de eventos externos sobre os resultados obtidos, além de todas as circunstâncias políticas, sociais e económicas regionais e nacionais que naturalmente influenciaram as dinâmicas do mercado.

Para a elaboração da base de dados, utilizámos o modelo de registo da CTIPEAC apenas até 1928. A partir de 1928 até 1932, procedemos à consulta dos registos de matrícula preenchidos pelo Ministério do Comércio e Comunicações, assim denominado até 5 de julho de 1932. A partir desta data passou a denominar-se Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Este ministério, durante o período em análise (entre 1928 e 1946), utilizou o modelo 4 de registo de matrículas. A recolha de informação sobre os automóveis e respetivos proprietários neste tipo de modelo de registo é mais detalhada que a disponível no anterior modelo utilizado pela CTIPEAC até 1928¹⁰⁰.

Além de toda a informação já contida até 1928, foi possível verificar as seguintes características: tipo (pessoal ou carga); número do motor; ano de fabrico do chassis; tara em vazio; carga e número de lugares; dimensões do leito; guarnições das rodas (pneus); dimensões do veículo; transmissão; iluminação; data da entrada em Portugal; concelho e residência do proprietário; serviço (particular ou aluguer); e alterações técnicas. Entre 1928 e 1939, foram consultados os registos de matrícula da Secção

¹⁰⁰ ABM, DSIEV: Registo de processos de matrículas, livros 887, 888, 889 e 890; Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1561, 1562, 1563, 1564 e 1565.

dos Serviços Hidráulicos e Elétricos da Direção das Obras Públicas e dos Serviços Hidráulicos e Elétricos (modelo 4). A partir de 1939, passaram a ser preenchidos os registos da DSIEV da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal (modelo 417). Apesar da mudança de instituição responsável pelo preenchimento dos modelos de registo, e de os referidos modelos terem denominações distintas (4 e 417), os dados solicitados por ambas as instituições eram exatamente iguais.

As informações constantes nos registos serviram de base para a construção da amostra, sendo necessário selecionar a informação mais relevante para o tratamento estatístico. A opção foi a seleção pela contagem do total de registos de matrícula, tipo de veículo, as respetivas marcas, o país produtor, continente produtor (americano vs europeu), e o tipo de primeiro proprietário (particular vs empresa). Os *outputs* dos dados permitiram analisar a evolução do mercado automóvel nesse período, conhecer de forma específica as suas características e dinâmicas. Os resultados suportam-se numa fonte primária única, o que permitiu conhecer, de forma segura, a evolução de um mercado cuja especificidade é passível de ajudar a caracterizar a sociedade madeirense da época.

A análise dos registos de veículos automóveis permitiu verificar que no período compreendido entre 1927 e 1946, não existiu uma tendência de crescimento. Isto aconteceu porque os registos foram altamente condicionados pela realidade económica e social num momento especialmente conturbado, com os fatores da economia regional, nacional e até global a terem impacto direto no número de viaturas registadas. A nível regional

«o ano de 1929 não foi realmente nada compensador para a nossa economia, que sofreu, então, forte abalo com a retração dos principais mercados compradores. Mal agourado despontou o ano de 1930, nesta fase angustiante da vida madeirense, reflexo do descalabro económico em que muitos países se debatiam. Depreciados estes mercados e emaranhados os negócios, a crise fez-se sentir em todos os ramos de atividade, tornando-se insustentável o próprio comércio interno»¹⁰¹.

O contexto político e económico não era positivo; ainda assim, constatou-se que os anos 1927, 1928, 1929, 1930, 1933 e 1934 ultrapassaram o registo anual de 100 veículos (gráfico 2). Desta forma, até 1935, apesar de uma tendência de queda anual de registo de veículos, apenas os anos de 1931 e 1932, registaram quebras acentuadas, com novos registos de matrículas abaixo da meia centena. Esta quebra

¹⁰¹ LAVRADOR, 1931, *A Revolução na Ilha da Madeira* [...], pp. 23-24.

acentuada coincide com a Revolta da Madeira e o período de crise que atravessava este espaço insular; os resultados podem ser reflexo dessa instabilidade.

Na segunda metade da década de 30, coincidente com os anos antecessores à II Grande Guerra, o mercado automóvel registou resultados anuais tendencialmente em queda. Porém, a média de registos anuais de matrículas situou-se nos 58 veículos entre 1936 e 1939. Não sendo resultados excecionais, como previsível num período crítico, estes registos permitiam o crescimento gradual do parque automóvel regional, o que era positivo, num contexto marcado por conturbações sociais e revoltas contra um regime autoritário.

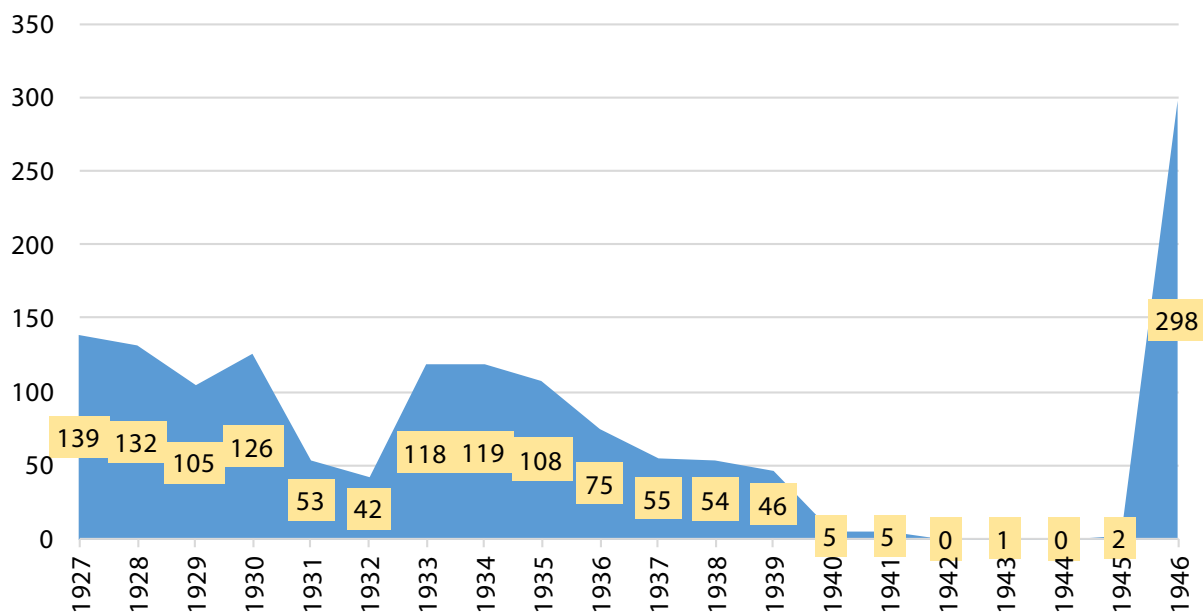
Se os anos antecessores à guerra não foram drasticamente penalizadores para o mercado automóvel quanto poder-se-ia prever, o mesmo não se poderá dizer dos anos em que a guerra decorreu, observando-se a estagnação do registo de automóveis, devido à «grave crise designadamente no abastecimento das Ilhas [...], problemas de circulação de moeda [...], quebra vertiginosa do poder de compra da população»¹⁰². Esta combinação de fatores económicos negativos, como consequência do contexto de guerra, refletiu-se efetivamente no número de registo de automóveis, observando-se uma quebra abrupta para 13 veículos registados em cinco anos de guerra, uma média de três registos anuais, valores quase residuais para a dinâmica de importação anterior ao período de conflito.

Apesar do período negro de registo de automóveis em consequência da guerra, o ano imediato ao final da guerra atingiu o registo recorde de 297 viaturas: situação inédita que indiciava um período de crescimento espantoso da importação de veículos nos finais da década de 40.

Apesar das adversidades e limitações ao desenvolvimento do automóvel no contexto regional, os veículos quase quadruplicaram de 1926 para 1946: em vinte anos passaram de 557 unidades para 2158 unidades, acumulado atingido pelas 1483 matrículas registadas entre 1927 e 1946. Estes resultados ainda poderiam ser mais acentuados, caso o período não fosse coincidente com a II Grande Guerra, tempos extraordinariamente difíceis para grandes resultados comerciais, devido à instabilidade política e económica a nível global e interno.

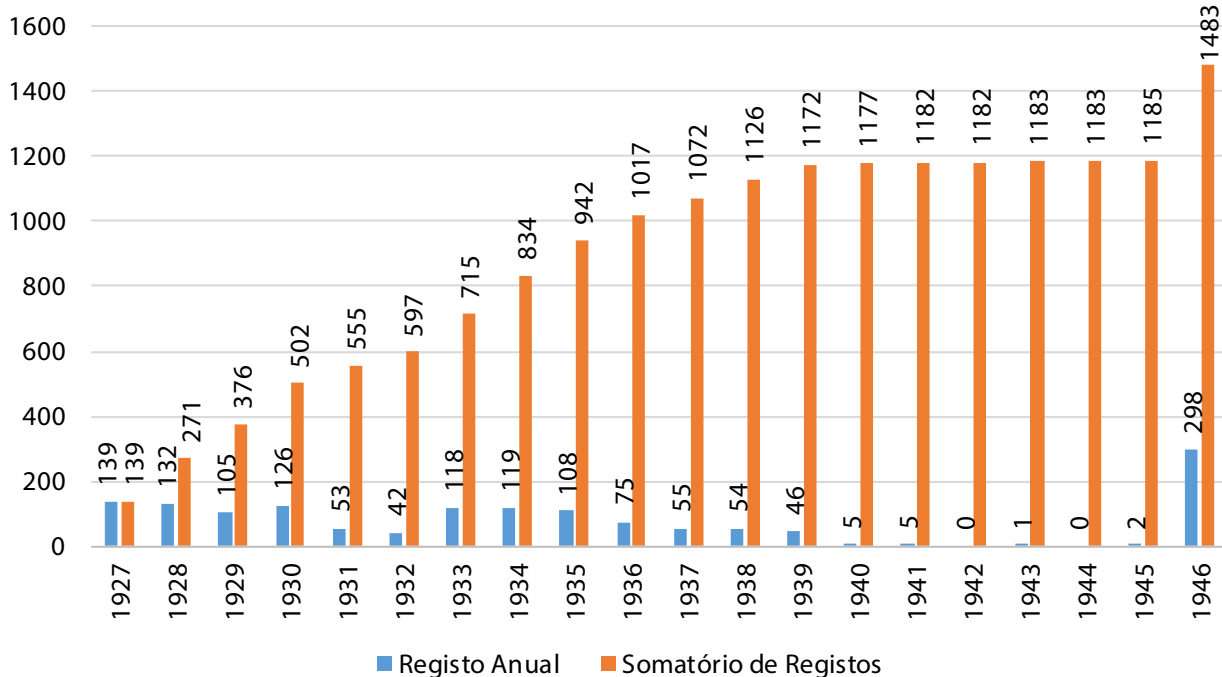
¹⁰² FREITAS, 2013, *A Madeira na Segunda Grande Guerra* [...], p. 13.

Gráfico 2: Registo anual de matrículas na Madeira (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890;
Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

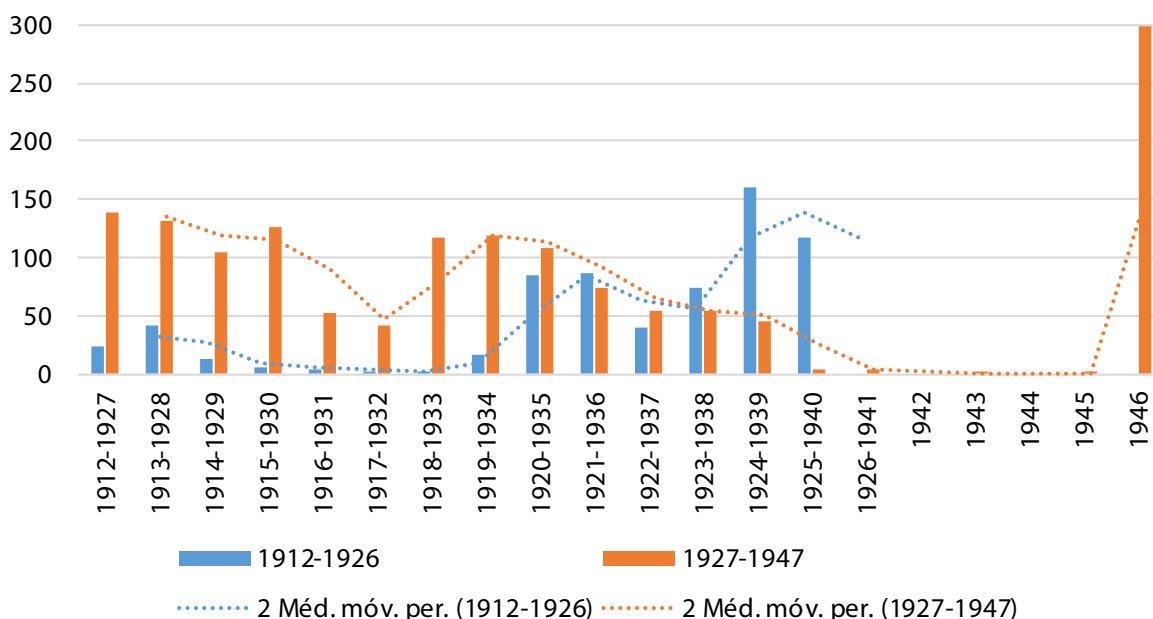
Gráfico 3: Registo anual e somado de matrículas na Madeira (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890;
Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

A comparação entre os resultados dos registos de matrícula entre 1927 e 1946 (gráfico 3), e os resultados entre 1912 e 1926, permitiu-nos verificar algumas características comuns, apesar das tendências de crescimento opostas. A observação do gráfico do período de 1912 a 1946, permitiu aferir a volatilidade do mercado de importação automóvel para a Madeira, com os resultados anuais a comprovarem a imprevisibilidade das vendas. O gráfico 4 apresenta, além dos registos anuais de matrículas, as médias móveis para ambos os subperíodos (Méd. mó. per.); esta ferramenta estatística «permite estimar a média de uma série temporal, filtrando possíveis variações aleatórias»¹⁰³. No cálculo da média móvel «a cada novo período, a observação mais antiga é substituída pela mais recente, obtendo-se, assim, uma nova média»¹⁰⁴. Os registos de matrícula e as médias móveis permitem verificar as oscilações nos resultados tanto no primeiro quartel do século XX (linha pontuada em azul do gráfico 4), como no segundo quartel, entre 1926 e 1945 (linha pontuada castanha do gráfico 4). Ambas as linhas de tendência móvel corroboram o perfil de um mercado muito volátil, em resultado de se tratar de uma região insular de economia frágil.

Gráfico 4: Registo anual de matrículas na Madeira (entre 1912 e 1926; e entre 1927 e 1946)



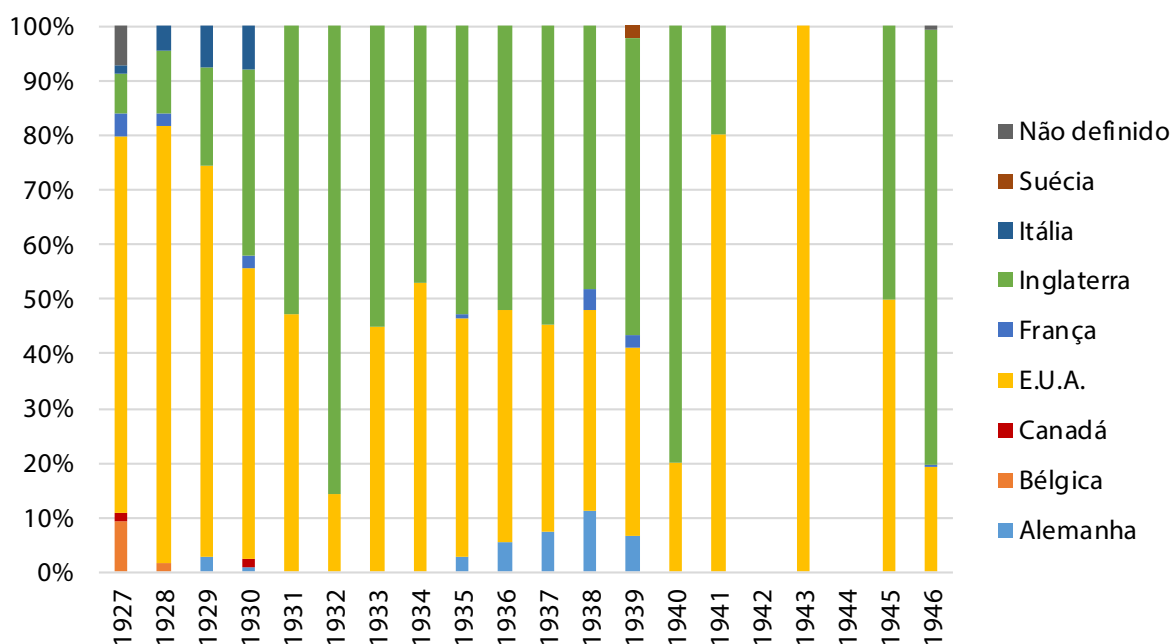
Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890; Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1561, 1562, 1563, 1564 e 1565.

¹⁰³ CAMARGO, SILVA e PAIVA, 2023, «Estudo comparativo entre a aplicação da média móvel [...]», p. 3129.

¹⁰⁴ CAMARGO, SILVA e PAIVA, 2023, «Estudo comparativo entre a aplicação da média móvel [...]», p. 3129.

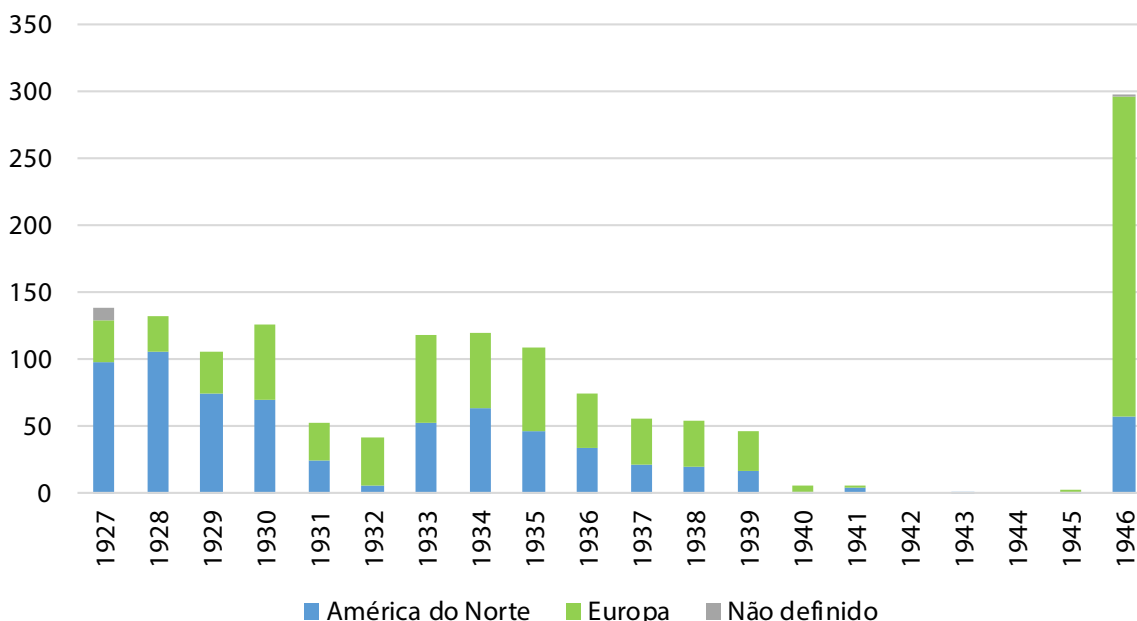
Ao nível das marcas a amostra reflete grande dinâmica empresarial, num mercado cada vez mais concorrencial. Se na década de dez e na década de vinte, já a diversidade de marcas era uma característica do mercado automóvel regional, o mesmo ocorreu e intensificou-se neste período em análise. Especialmente nos Estados Unidos da América, mas também na Europa, surgiram nesta época grande variedade de marcas e modelos, algumas das quais se expandiram de forma célere e ganharam alguma notoriedade, outras não conseguindo resistir a um nicho de mercado altamente concorrencial, acabando por se extinguir ou fundir com outras marcas de maior dimensão. Salientamos marcas como a Ford, Austin ou Chevrolet, cujo sucesso nos países de origem, especialmente países de grande dinâmica industrial, permitiu a expansão e até a internacionalização. Alguns países das grandes economias europeias e americanas, dos quais se destacaram a Grã-Bretanha, a Itália, a França, a Alemanha e os Estados Unidos da América, tornaram-se produtores e exportadores de automóveis, tendo esta indústria se tornado rapidamente na mais auspiciosa dos países desenvolvidos, especialmente nos momentos de paz mundial.

Gráfico 5: Automóveis importados na Madeira, por país produtor (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890;
Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

Gráfico 6: Automóveis importados na Madeira, por continente (entre 1927 e 1946)



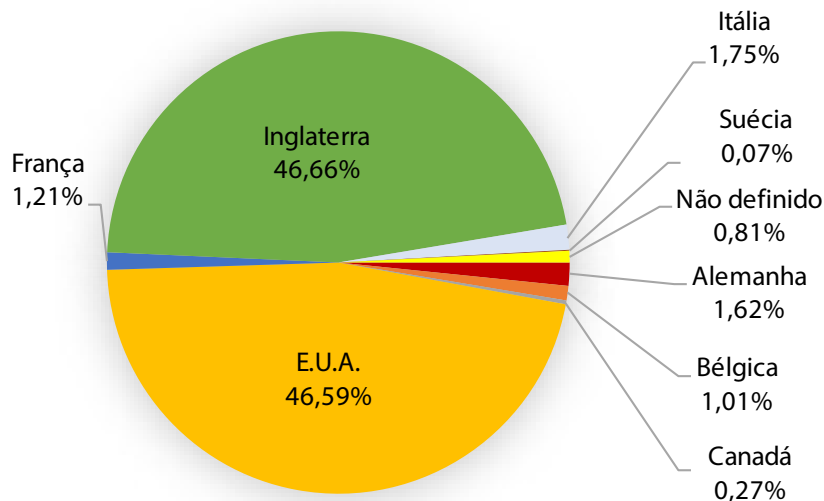
Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890; Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

Nas finais da década de vinte, podemos verificar ainda uma predominância dos veículos originários da América do Norte comparativamente às marcas europeias, mas o início da década de trinta demonstra que o paradigma estaria pronto a mudar. No global do período em análise, e apesar do maior afastamento geográfico, a América do Norte foi responsável pela importação de 46% dos veículos para a Madeira, em comparação com os 47% dos veículos importados pela Grã-Bretanha (ver gráfico 7). Se contabilizarmos os registos de matrícula automóvel, diferenciando os países produtores, verificamos que os Estados Unidos da América e a Grã-Bretanha são responsáveis pela produção de 93% dos veículos registados, sendo a quota de mercado da França, Alemanha e Itália pouco expressivas. O equilíbrio de importação de veículos americanos não surpreende, face ao domínio inicial da indústria norte-americana em relação à europeia, especialmente no período coincidente com a expansão da produção automóvel à escala global, e dos resultados obtidos pelas inovadoras técnicas americanas de produção em série.

As primeiras décadas do século caracterizaram-se pelo grande dinamismo da indústria automóvel e pela intensa concorrência de marcas e investidores que se

traduziram em diversificação de estratégias. Nesse contexto a «evolução americana distinguiu-se [...] de forma mais geral, das tendências europeias, enquanto na Europa a industrialização do automóvel progrediu lentamente devido à tradição dos automóveis “burgueses”»¹⁰⁵.

Gráfico 7: Registo total de matrículas na Madeira, por país produtor (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890; Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

A análise da origem dos veículos registados na Madeira demonstra que, na globalidade do período, se verificou equilíbrio entre as matrículas com origem no mercado produtor americano em comparação com o britânico. Mas a razão para atingir um número equilibrado de registos de um país a cerca de 7000km de distância, em comparação com um emissor a cerca de 2500km, não se explica tendo por base técnicas de produção e estratégias diferenciadas, mas sim através da realidade dos transportes intercontinentais da época. É importante referir que o Funchal estava na rota das grandes navegações transatlânticas, beneficiando também desse fator para receber veículos provenientes da América do Norte, o que diluía a vantagem competitiva britânica neste prisma. Assim o demonstram os dados globais do período, pelos 691 veículos provenientes do continente americano, comparativamente aos 692 veículos produzidos na Grã-Bretanha.

¹⁰⁵ DUPUY, 1998, *O automóvel e a cidade*, p. 7.

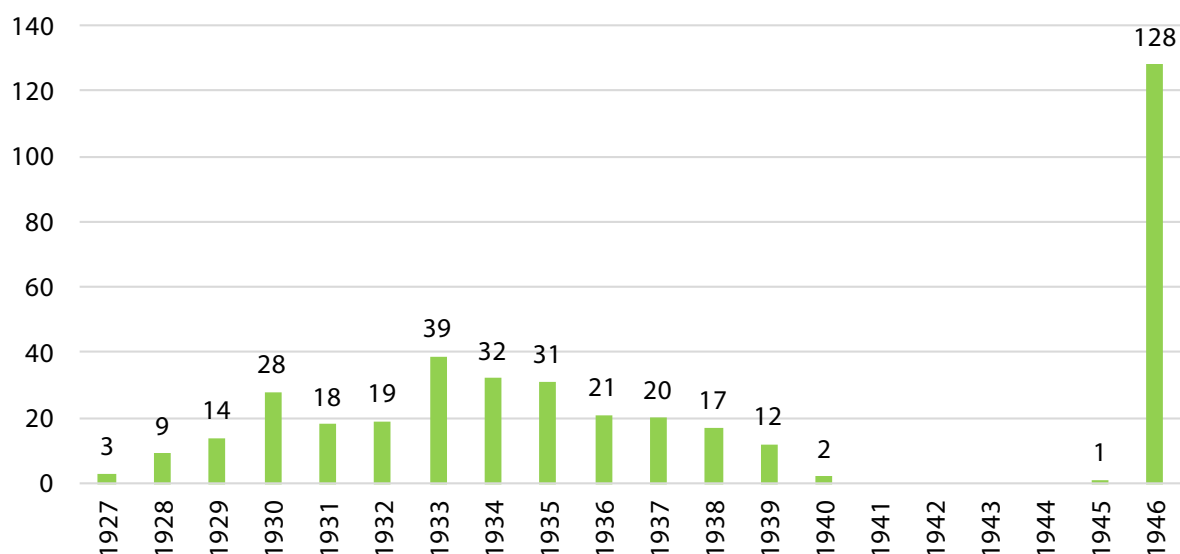
Tabela 1: Registo global de automóveis na Madeira, por país produtor (entre 1927 e 1946)

País Importador	N.º de Matrículas
Estados Unidos da América	691
Grã-Bretanha	692
Itália	26
França	18
Alemanha	24
Bélgica	15
Canadá	4
Suécia	1
Não definido	12
Total	1483

Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890;
Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

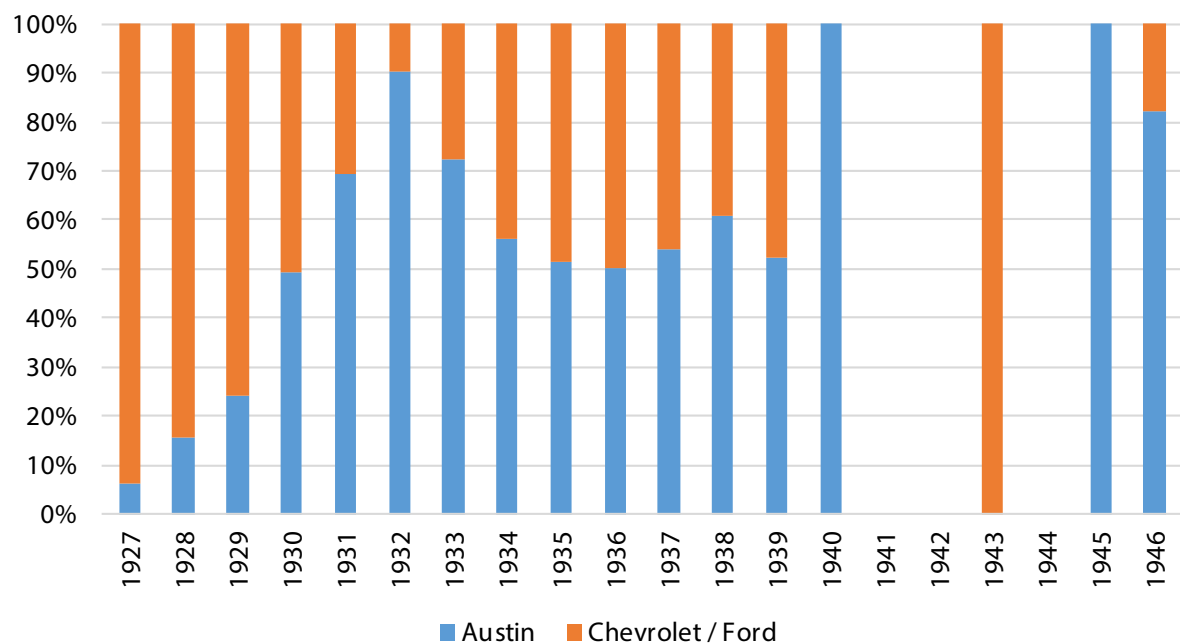
Apesar do realce dado à competitividade dos mercados emissores dominantes, norte americano e britânico, a expansão do mercado automóvel teve como consequência o aumento de marcas e países a procurarem posicionar-se. O registo de matrículas na Madeira teve representação de mais de cem marcas distintas, provenientes dos mercados italiano, francês, alemão, belga, canadiano e sueco, por esta ordem de grandeza. Não obstante esta diversidade de marcas, apenas vinte e duas marcas ultrapassaram as 10 unidades vendidas, enquanto outras tiveram uma expressão muito significativa. Já realçámos a maior competitividade do mercado e produção automóvel europeu, este muito sustentado nos resultados do mercado emissor britânico e, no caso particular da Madeira, os dados indicam que este sucesso ficou a dever-se especialmente à marca Austin. Podemos verificar que esta marca britânica foi, ao longo dos anos da amostra, crescendo no mercado regional, com o seu máximo de 171 unidades registadas em 1946. A Austin, em todo o período, expressa a sua dimensão e popularidade, atingindo as 426 matrículas registadas nesta praça (gráfico 8), e mesmo comparando em percentagem os seus registos com a soma da Chevrolet e da Ford, verificamos o crescente domínio da marca britânica ao longo da década de 30 (gráfico 9).

Gráfico 8: Registo anual de automóveis Austin na Madeira (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890;
Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

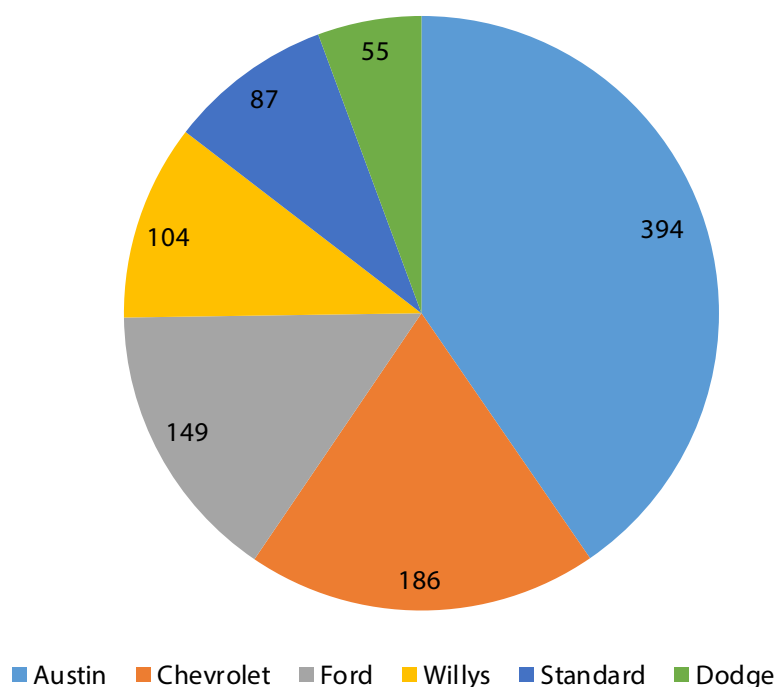
Gráfico 9: Registo anual de automóveis Austin e de automóveis Chevrolet e Ford na Madeira – comparação (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890;
Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

O domínio da Austin é inquestionável em grande parte dos anos da amostra, mas outras marcas tiveram sucesso no mercado regional, situação expressa no número de matrículas registadas no Top 6 de Registo de Matrículas: a Austin – 394 unidades; a Chevrolet – 186 unidades; a Ford – 149 unidades; a Willys – 104 unidades; e a Standard – 87 unidades e Dodge – 55 unidades (gráfico 10). Neste período, apenas estas seis marcas ultrapassaram as 50 unidades registadas, sendo de salientar que quatro são originárias do mercado americano.

Gráfico 10: Registo global de automóveis na Madeira, por marcas com vendas acima das 55 unidades (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890; Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

Os dados permitem analisar as marcas americanas e europeias que se destacaram no mercado regional, algumas com mais de 25 viaturas registadas. Apenas 10 marcas superaram este número, sendo responsáveis por 74% das viaturas registadas neste período. Se analisarmos as marcas que venderam 13 ou mais viaturas, verificamos

que representaram 87% dos registos, é uma percentagem muito alta, demonstrativa da alta competitividade do mercado automóvel e da dificuldade em ganhar prestígio neste nicho de mercado.

Tabela 2: *Top 10 e Top 20 de registo global de automóveis na Madeira, por marca (entre 1927 e 1946)*

N.º	Marcas	Matrículas	N.º	Marcas	Matrículas
1	Austin	394	11	Stewart	25
2	Chevrolet	186	12	Chrysler	23
3	Ford	149	13	Nash	22
4	Willys	104	14	Vauxhall	21
5	Standard	87	15	Reo	19
6	Dodge	55	16	Studebaker	19
7	Hillman	38	17	Bedford	18
8	Singer	37	18	Hudson	14
9	Fiat	26	19	Morris	13
10	International	26	20	Opel	13
Total do Top 10		1102	Total do Top 20		1289

Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890; Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

2.3.5. Análise do Registo Anual de Veículos – Tipo de Chassis e Finalidade

As informações disponíveis nos modelos de registo consultados permitem distinguir os tipos de carroceria dos veículos entre as seguintes designações: caixa fechada; caixa aberta (normal); convertível; cabriolet; e *char-a-bancs*. Curioso surgir a definição de *char-a-bancs* nestes modelos de registo, como tipo de chassis; era um «meio de transporte de tração animal formado por uma espécie de carruagem puxada por uma mula ou cavalo»¹⁰⁶, mas, neste caso, a designação apenas era utilizada para caracterizar o modelo do chassis.

Tabela 3: Registo global de automóveis na Madeira, por tipo de chassis (entre 1927 e 1946)

Tipo de chassis	Matrículas registadas
Fechada	695
Aberta	682

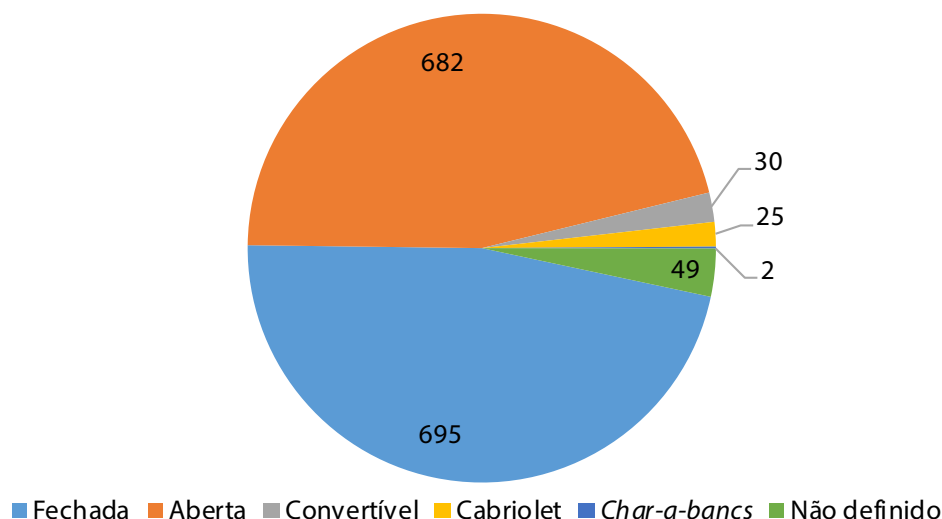
¹⁰⁶ FERNANDES *et al.*, 1982, *Os Transportes na Madeira*, p. 64.

Convertível	30
Cabriolet	25
<i>Char-a-bancs</i>	2
Não definido	49
Total Geral	1483

Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890; Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

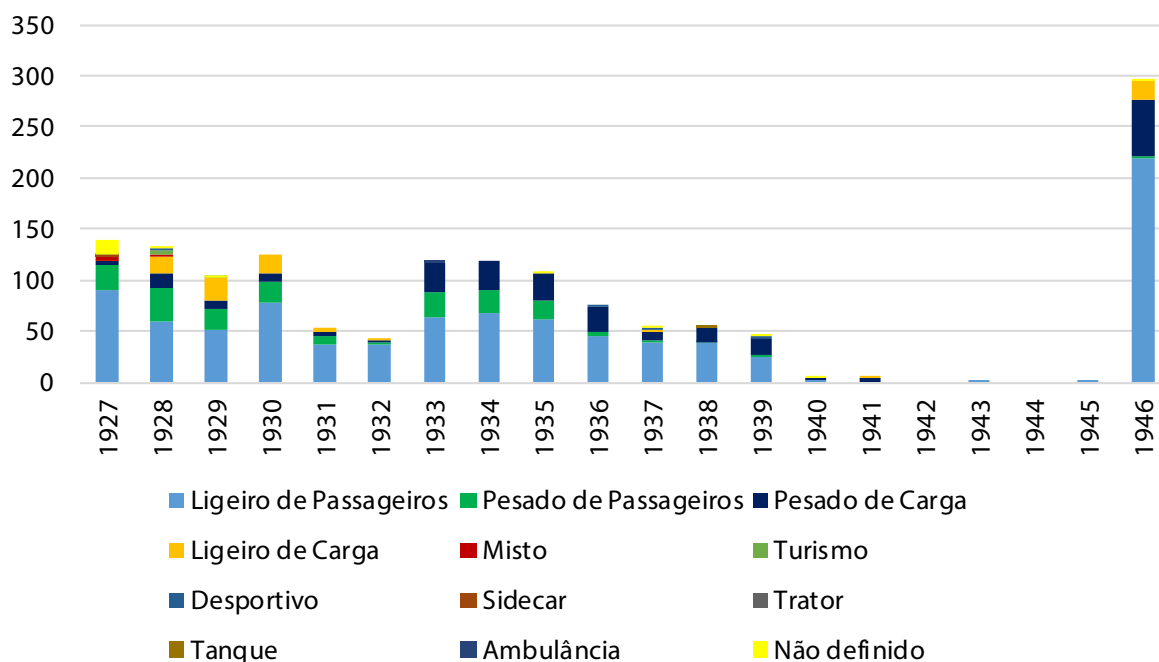
Os automóveis de caixa fechada e aberta representam no seu conjunto 93,85% dos tipos de chassis registados, mas ressaltamos que a designação de normal e colocação do ano de fabrico como tipo de chassis no modelo de registo utilizado até 1928, da CTIPEAC, foi incluído como automóveis de caixa aberta, por ser o tipo de chassis mais comum. Verifica-se que a importação de veículos de caixa aberta predomina até 1933, a partir de quando o registo de veículos de caixa fechada aumenta significativamente. Esta mudança de tipo de chassis comercializado está correlacionada com a alteração da finalidade do automóvel na década de 30. O automóvel nesta década procurava atingir um público-alvo diferenciado, com maior ênfase do construtor para a comodidade. A indústria automóvel desenvolveu consideravelmente a capacidade de moldar a chapa de forma a obter melhores chassis, com ou sem tejadilho, e mantendo a preocupação no *design* atrativo. No global do período permanecia o equilíbrio entre as duas opções de chassis, caixa fechada ou aberta, com estas formas de chassis a representar 46,86% e 45,99%, respetivamente. Os restantes tipos de construção de chassis, como cabriolets ou convertíveis, representavam um valor residual por serem direcionados para um nicho muito específico do mercado, como é o caso dos automóveis de competição. Pode-se extrair do global dos resultados que existiu uma clara mudança no decorrer da segunda metade da década de 40, com a aposta na construção de modelos de chassis fechados com chapa, em detrimento de chassis abertos, complementado muitas vezes por capota.

Gráfico 11: Registo global de automóveis na Madeira, por tipo de chassis (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890;
Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

Gráfico 12: Registo anual de automóveis na Madeira, por tipo de função (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890;
Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

Através dos modelos utilizados para o registo dos automóveis, até 1928 pela CTIPEAC, e a partir desta data pela Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, é possível diferenciar os veículos pela finalidade a que se destinavam. O gráfico 12

apresenta o registo de matrículas anual diferenciando entre: ligeiros de passageiros; pesados de passageiros; pesados de carga; ligeiros de carga; mistos de carga e passageiros; turismo; desportivo; *sidecar*; trator; tanque; e ambulância.

Verifica-se que neste período predominavam os veículos destinados ao transporte ligeiro de passageiros, que superavam os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros. Sabemos, no entanto, que «os primeiros anos de viação automóvel na Madeira estavam sobretudo associados aos transportes públicos, cerca de um terço dos primeiros 100 veículos registados na Madeira foram registados em nome de sociedades de transporte»¹⁰⁷. O resultado deste período permite aferir que o automóvel passou a ser cada vez mais acessível a uma utilização individual.

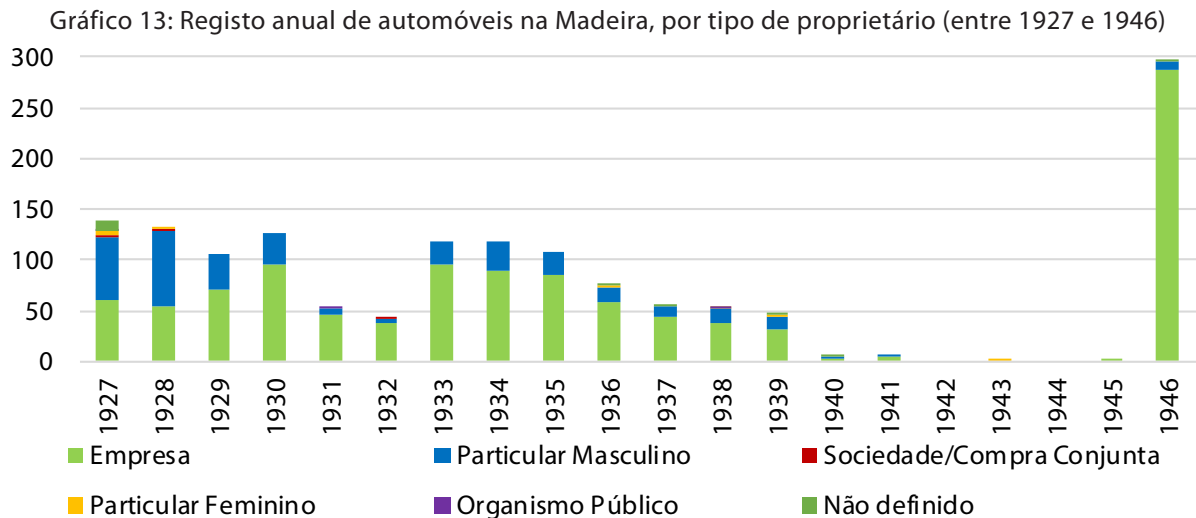
A análise do gráfico 12 permite verificar que, ao longo do período, os veículos ligeiros destinados ao transporte particular de passageiros foram sempre os mais representativos de matrículas registadas, sendo essa evidência, observada ao longo dos anos da amostra, ainda maior no ano de 1946. Podemos verificar uma diminuição ao longo do período no registo de matrículas de veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros. Note-se que alguns veículos eram importados e registados como veículos pesados de carga, mas que eram posteriormente reconstruídos, passando a destinar-se ao transporte coletivo de passageiros.

2.3.6. Análise do Registo Anual de Veículos de Acordo com o Tipo de Proprietários

Pelos modelos de registo de matrículas é possível aferir sobre as características dos seus proprietários, sendo opção desta análise focarmo-nos nos dados do primeiro proprietário. Assim, analisar os primeiros proprietários possibilita-nos distinguir se os automóveis foram inicialmente registados em nome de: uma empresa; um particular masculino; um particular feminino; uma compra conjunta ou em sociedade; ou ainda de um organismo público.

O gráfico 13 demonstra que apenas em 1927 e 1928 existiu equilíbrio entre o número de registo em nome de uma empresa em comparação com os proprietários particulares masculinos. Os restantes anos demonstram de forma consistente que foram as empresas as responsáveis pelo maior fluxo de primeiros registos, enquanto os particulares masculinos foram gradualmente perdendo peso na percentagem em relação ao total de veículos novos registados. De salientar que os veículos novos registados em nome de mulheres, compras conjuntas ou organismos públicos manteve-se em níveis residuais ao longo do período analisado.

¹⁰⁷ ABREU e MOTA, 2016, «A viação automóvel na Madeira no primeiro quartel do séc. XX», p. 160.

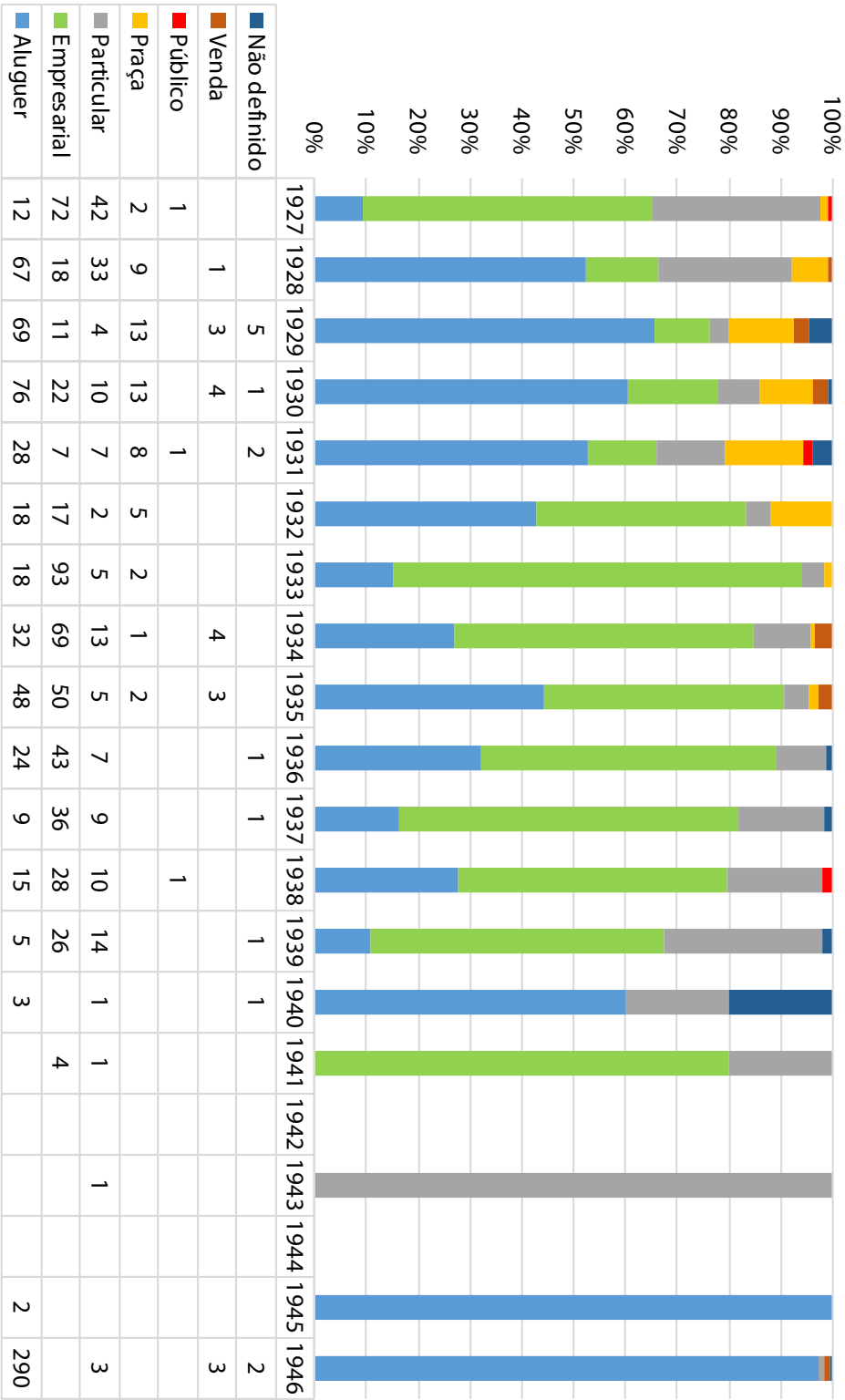


Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890; Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

Podemos verificar que as empresas foram responsáveis pela maioria dos registos, representando 75% do total de novas matrículas. Algumas empresas fortemente implantadas na Madeira, e dominantes, como é o caso da Leacock and Company, Lda. e da Freitas, Irmãos & Companhia, Lda., aproveitando o seu poder de compra, adquiriram automóveis de forma crescente, por se aperceberem das vantagens da utilização do automóvel na sua atividade industrial e/ou comercial. Curiosamente, alguns destes veículos eram revendidos num curto espaço de tempo, por vezes alguns meses apenas. Neste período, a comercialização de automóveis estava numa fase inicial tal como a sua regulamentação, mas alguns comerciantes viram na revenda de veículos um mercado a explorar. Posteriormente, a atividade de revenda de veículos foi confrontada com padrões de exigência crescentes por parte dos reguladores e consumidores, com empresas especializadas a tornarem-se representantes exclusivas de marcas. Estas empresas, além de praticarem a atividade de venda ou revenda de automóveis, eram obrigadas a prestar serviços de assistência e reparação dos veículos.

Os modelos de registos de matrícula permitem distinguir para que fim eram adquiridos os automóveis, podendo diferenciar se se destinavam a: aluguer; empresarial; particular; praça; público ou venda. A observação dos registos, discernindo ao fim a que se destinavam, possibilita aferir que os novos veículos eram, na sua grande maioria, registados para fins empresariais em comparação com fins particulares, representando aqueles 48% do total de novas matrículas em comparação com os 11% destinados a fins particulares. Se somarmos a percentagem de veículos novos importados com destino empresarial ao de aluguer, essa percentagem é muito mais significativa, uma vez que representam em conjunto 82% do total de primeiros registos.

Gráfico 14: Registo anual de automóveis na Madeira, por destino (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890;
Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

Tabela 4: Registo global de automóveis na Madeira, por proprietários com maior número de registos (entre 1927 e 1946)

N.º	Proprietários	Marcas Associadas	Atividade	Quantidade
1	Leacock and Company, Lda.	Albion	Diversa	585
2	Freitas e Irmãos & Companhia, Lda.	Chevrolet	Vimes	208
3	Madeira Auto Car, Lda.	Ford	Venda de Automóveis	64
4	César Augusto Santos	Willys Overland	Fotografia	63
5	Cândido Augusto da Silva	Dodge Brothers	Não definido	42
6	Madeira Auto Central, Lda.	Ford (Stand)	Stand	35
7	Dias e Filhos, Lda.	Singer	Não definido	28
8	Empresa Comercial e Agrícola, Lda	Ford	Agrícola	22
9	João Miguel Rodrigues da Silva	Hudson	Não definido	16
10	Emile Marghab & Companhia, Lda.	Nash	Bordados	16
11	Gesche A. Schnitzer, Lda.	Ford	Bordados	15
12	Sociedade Comercial Insular, Lda.	Hillman	Alimentar	14
13	F. M. Sardinha & Companhia, Lda.	Fiat	Não definido	14
14	Ramos & Ramos, Lda.	Morris	Não definido	10
15	Perestrellos & Company, Lda.	Stewart	Fotografia	10
16	Veiga França & Companhia, Lda.	Stewart Triumph	Vinícola	10
	Soma dos <i>Top 16</i> Proprietários			1142
17	Restantes proprietários			341
Total				1483

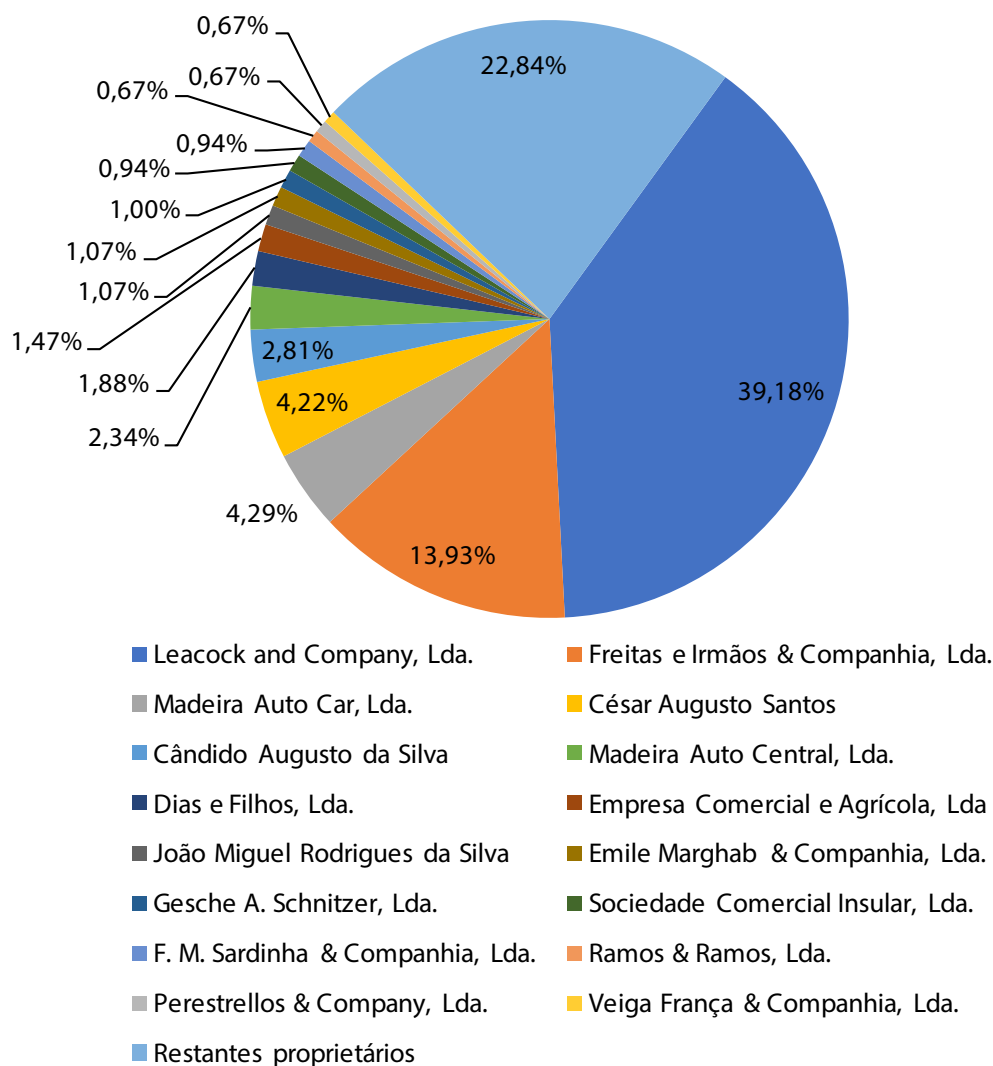
Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890; Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

A tabela 4 apresenta um *ranking* dos proprietários com maior número de registos, identificando dezasseis proprietários que registaram veículos novos dez ou mais vezes. Se observarmos os números de registos isoladamente, verificamos que um único proprietário, a Leacock and Company, Lda., representava 39,45% das novas matrículas registadas na praça no período. Se adicionarmos a estes registos da Leacock and Company, Lda. os veículos registados pela Freitas e Irmãos & Companhia, Lda., verificamos que em conjunto representam cerca de 53,47% do total de matrículas registadas. Quanto aos cinco maiores proprietários, estes representam 64,87% do total de veículos registados no período, mais de 2/3 do total, o que ilustra bem a dimensão de um pequeno leque de empresas que assume um “status” elevado em comparação com as restantes. Quanto ao *Top 16* de proprietários, estes representam

77% do total de matrículas inscritas, uma percentagem bem elucidativa do peso destes agentes neste mercado específico.

Pela observação da tabela 4, podemos ainda verificar que grande parte destas empresas primeiras proprietárias de veículos podem ser associadas a determinadas marcas de automóveis, porque com a continuidade da importação desses veículos, algumas assinaram contratos de exclusividade de importação.

Gráfico 15: Registo anual de automóveis na Madeira, por proprietários com maior número de registos (entre 1927 e 1946)



Fontes: ABM, DSIEV: Registo de processos de matrícula, livros 887, 888, 889 e 890;
Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1564 e 1565.

4. Conclusão

A análise dos registos de matrículas na Madeira entre 1927 e 1946 oferece uma visão detalhada sobre as dinâmicas e características do mercado automóvel na Madeira. Os resultados de registos de novas matrículas demonstram que o contexto não foi globalmente favorável ao crescimento contínuo dos automóveis. As décadas de 30 e 40 caracterizaram-se por significativas transformações e confrontos políticos, económicos e sociais a nível global, ambiente envolvente que não contribuiu para o crescimento ininterrupto de novos registos de automóveis neste período. Internamente, o país e a Madeira passaram por momentos de instabilidade político-sociais, que influenciaram os resultados e as oscilações de tendência, ora de crescimento ou de estagnação. Destacamos que no período analisado ocorreram subperíodos recessivos, como é caso da Grande Depressão e da II Guerra Mundial, eventos que tiveram um impacto negativo na economia global e consequentemente no mercado automóvel, alterando a sua dinâmica e evolução.

Os efeitos nefastos do conturbado plano global, afetaram de forma diferenciada os países, mas poucos ficaram isentos das consequências diretas ou indiretas do conflito ou do *crash* bolsista. A nível nacional, devido ao protecionismo instituído pelo Estado Novo, os efeitos diretos das crises e guerras foram minimizados. No plano regional, a década de 30 foi marcada por eventos de tensão e instabilidade social e económica, dos quais destacamos a Revolta da Madeira e a Revolta do Leite e a crise económica que se seguiu, factos que se refletiram em declínio e estagnação da generalidade das atividades. Estes períodos conturbados traduziram-se num decréscimo do dinamismo comercial devido à falta de confiança dos agentes económicos, e tiveram repercussões negativas na venda de bens, especialmente de bens que não eram de primeira necessidade, onde se incluíam os automóveis.

Este artigo, através dos registos de matrículas analisa os níveis de importação anual de veículos novos para a Madeira e as suas características, apoiando-se numa base de dados construída a partir da fonte primária proveniente da DSIEV. As fontes permitem consultar os registos de matrícula a partir de 1912, tendo já sido realizado anteriormente um estudo ao período entre 1912 e 1926, dando-se continuidade, no presente trabalho, ao período de 1927 a 1946. Os modelos de registos de matrícula da CTIPEAC foram utilizados até fevereiro de 1928, a partir de quando foram alterados para o modelo n.º 4 do Ministério do Comércio e Comunicações e da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal – Serviços de Viação da Circunscrição da Madeira, cuja consulta permitiu identificar características mais específicas e detalhadas sobre veículos e proprietários em comparação com o modelo de registo anterior.

A análise dos registos de matrículas automóvel na Madeira entre 1927 e 1946 revelou um mercado muito volátil, influenciado por fatores micro e macroeconómicos, ou de natureza social e política. Verificou-se ainda que a evolução anual do registo de novos veículos evidenciou quebras significativas e até estagnação em anos específicos de eventos recessivos, independentemente da natureza micro ou macro (ver gráfico 2). Apesar das quebras acentuadas nos registos em anos recessivos neste período, como é o caso de 1931 e 1932, e da tendência decrescente de registos a partir de 1937 até 1945, verificou-se que os registos ultrapassaram as 100 unidades em 7 dos 20 anos em análise. Dadas as circunstâncias, estes resultados demonstram uma notável adaptabilidade do comércio automóvel na Madeira, e da proeminente fase de crescimento que iria ocorrer na mobilidade terrestre, desde que as condições envolventes assim o possibilitassem, o que iria ocorrer após o fim do conflito mundial.

O ano de 1946 marcou o ponto de viragem na economia mundial, com repercussões positivas na indústria e comercialização de automóveis. Na praça madeirense deu-se o registo recorde de 356 novas viaturas, resultado que expressava esse novo panorama, sugerindo um ressurgimento vigoroso do mercado automóvel após o término da guerra. Este crescimento exponencial resultou de uma combinação de fatores favoráveis, como o contexto económico mundial, a necessidade de modernização dos transportes, e o fim das restrições político-económicas que conduziram a uma renovada confiança global, tal como comprovam os números.

Os dados permitem não só analisar os números globais de registos, como também diferenciar as marcas e respetivos países construtores. Essa possibilidade leva a concluir que numa primeira fase predominavam na Madeira os veículos de origem norte-americana. No entanto, ao longo do período, o mercado automóvel europeu superou, muito por conta dos automóveis britânicos, que no total do período atingiram os 47% do total de registos face aos 46% dos automóveis americanos.

Na conjuntura mundial das primeiras décadas do século XX, os veículos americanos dominavam o mercado, uma liderança justificada pela elevada capacidade produtiva a custos acessíveis e pelo pioneirismo nas inovações, posicionando-se um passo à frente da indústria europeia. No caso regional, devido à posição geográfica, a presença de automóveis americanos é notável, só encontrando justificação por a ilha estar, à data, na rota das grandes travessias atlânticas.

Com a evolução da competitividade da indústria automóvel europeia, e pela vantagem da proximidade geopolítica e comercial com a Madeira, o mercado europeu passou a ser o maior importador num curto espaço de tempo. Realce para os números de vendas da marca Austin, com 426 matrículas registadas, que se tornou

líder do mercado automóvel regional, com resultados elucidativos da dinâmica automobilística britânica, e do crescente poderio da indústria automóvel europeia. De facto, a indústria europeia, especialmente a britânica, a francesa e a italiana, emergiram no pós-guerra e tornaram-se dominantes no mercado regional. Podemos ainda verificar uma diminuição na diversidade de marcas no mercado regional, quando comparado o período entre 1912 e 1926 (140 marcas em 675 veículos), com o período entre 1927 e 1946 (83 marcas em 1483 veículos). As marcas com maior solidez no mercado mundial de forma gradual dominaram o mercado, e isto deveu-se à falência ou fusão de muitas marcas de menor dimensão com as marcas com maior poderio financeiro.

A fonte permite também diferenciar os automóveis quanto ao tipo de chassis e às funções a que se destinavam, observando-se uma diversificação dos tipos de veículos importados ao longo do período. A maior variedade de chassis demonstra que os veículos foram diversificando as suas utilidades, fabricando desde carros de passeio a veículos comerciais, pesados de carga ou de passageiros, na procura por atingir um leque mais amplo de consumidores. As evoluções das preferências de carroceria indicam uma sofisticação crescente do mercado produtor e adaptação às novas exigências de conforto e funcionalidade, com uma crescente preferência por veículos de caixa fechada.

A análise do perfil dos primeiros proprietários também oferece dados valiosos, verificando-se que a maioria dos automóveis foi registado por empresas, refletindo que a importação de veículos era direcionada maioritariamente para o meio empresarial. Este mercado de importação de veículos por parte de empresas, destinava-se comumente à revenda para além da atividade laboral, mesmo não sendo esta a atividade exclusiva dos agentes importadores. Destacam-se como primeiros proprietários as principais empresas Leacock and Company, Lda. e a Freitas e Irmãos & Companhia, Lda., que tiveram um papel crucial na importação e revenda de veículos na Madeira, associando-se ambas a marcas específicas, como à Albion e Chevrolet, respetivamente.

O panorama do automóvel a nível regional, no período estudado, ilustra uma surpreendente dinâmica da mobilidade acelerada, tendo em conta o contexto de ilha da ultraperiferia da Europa. Ainda assim, o mercado automóvel teve períodos de quebra acentuada, com anos de volatilidade típica de uma economia frágil e com características de sociedade agrária. Os dados confirmam que o paradigma da mobilidade terrestre se transformou decisivamente, e o fenómeno global do automobilismo não passou à margem da Madeira. De referir que, além dos veículos

matriculados pela primeira vez no Funchal, outros veículos com registo nacional circulavam pela ilha, não estando quantificados neste estudo, mas tendo contribuído igualmente para o fenómeno automobilístico.

A sociedade madeirense era, ainda assim, caracterizada por duas realidades distintas: por um lado um estrato social da população de elite que tinha possibilidade de adquirir um automóvel para fins privados e, por outro, a maior parte da população, de fracos recursos financeiros, impossibilitada durante décadas de adquirir um automóvel, mas que, paulatinamente, passou a usufruir de transporte automóvel, mesmo que fosse coletivo. A crescente dinâmica do automobilismo não representou o abandono imediato dos meios de transporte tradicionais, e estes continuaram a servir a população madeirense durante décadas, convivendo com o automóvel, tanto em espaço urbano como rural. Apesar das desigualdades sociais e económicas, a cidade cosmopolita do Funchal, vivenciou nestes anos, sem dúvida, uma nova e decisiva fase para a modernidade dos transportes terrestres.

Fontes

ABM, Direção dos Serviços Industriais, Elétricos e de Viação da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal: Registo de processos de matrículas, livros 887, 888, 889 e 890; Registo de veículos automóveis e motociclos, livros 1561, 1562, 1563, 1564 e 1565; Serviços Industriais, Registo do licenciamento de indústrias poluentes e tóxicas (1932-1939), Mapas Indicativos das 3 I.P.T. (Indústrias Poluentes e Tóxicas), livro 006/00001, e Registo do licenciamento de indústrias poluentes e tóxicas (1940-1980), Mapas Indicativos das 3 I.P.T. (Indústrias Poluentes e Tóxicas), livro 006/00002.

ABM, Registo de Alvarás do Governo Civil, 1919-1927, n.º 83.

Correio da Madeira, 04-01-1904.

Correio da Tarde: 26-01-1904; 28-01-1904.

Diário da Madeira, 31-12-1922.

Diário de Notícias: 04-08-1890; 04-08-1894; 15-12-1894; 22-05-1900; 22-05-1900; 05-07-1900; 08-07-1920; 19-05-1923; 10-01-1926; 12-01-1926; 07-05-1926; 26-05-1926; 07-03-1928; 27-03-1928; 26-05-1928; 31-05-1928; 31-10-1928; 29-10-1938.

Diário da República: 31-05-1930, disponível em <https://tinyurl.com/y72tm9vu>, consultado a 16-04-2024; 31-03-1931, disponível em <https://tinyurl.com/35yh26dy>, consultado a 16-04-2024.

Madeira Island Magazine, julho-agosto de 2023, Netcriações, Lda., disponível em <https://tinyurl.com/9zmdwnrr>, consultado a 16-04-2024.

MOTA, Nuno, 2018, «História Administrativa/biográfica/familiar», in *Direção dos Serviços Industriais, Elétricos e de Viação da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal. Instrumento de Descritivo n.º 45*, disponível em <https://tinyurl.com/423m7947>, consultado a 10-11-2024.

Revista Madeirense, 21-01-1901.

Bibliografia

ABREU, Fátima e MOTA, Nuno, 2016, «A viação automóvel na Madeira no primeiro quartel do séc. XX», in *Junta Geral do Distrito do Funchal (1836-1976)*, vol. I, *Administração e História*, Funchal, Arquivo Regional da Madeira, pp. 153-172.

ABREU, José Guilherme, 1996, *O Automóvel em Portugal: 100 Anos de História*, Porto, AMTC – Associação para o Museu de Transportes e Comunicações, disponível em <https://tinyurl.com/4jfm6xm>, consultado a 07-06-2023.

ARAÚJO, Lídio, 2013, *100 Anos de Transporte de Passageiros em Autocarros no Arquipélago da Madeira – de 1907 a 2013*, Funchal, Editora O Liberal.

BECKMAN, T. N., 2011, «A brief history of the gasoline service station», in *Journal of Historical Research in Marketing*, vol., 3, n.º 2, pp. 156-172, disponível em <https://tinyurl.com/y74bdcvn>, consultado a 16-05-2024.

BERGER, Michael L., 2001, *The Automobile in the American History and Culture*, London, Bloomsbury Publishing.

CAMARGO, Beatriz, SILVA, Rangel e PAIVA, Emerson, 2023, «Estudo comparativo entre a aplicação da média móvel e carta de controle da média móvel exponencialmente ponderada para monitoramento de pandemias», in *Revista Produção Online*, n.º 3, pp. 3127-3161, disponível em <https://tinyurl.com/57aup4jt>, consultado a 16-07-2024.

CALLIXTO, Vasco, 1997, *Pelas Estradas da Madeira e de Porto Santo – Ilhas Maravilhosas do Atlântico*, Funchal, Edição do Autor.

CHAPMAN, Giles, 2011, *The definitive visual history of the automobile*, Nova Iorque, DK Publishing, disponível em <https://tinyurl.com/4by7ysfn>, consultado a 07-11-2023.

CÂMARA, Benedita, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais – Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

- COLE, Lance e WISE, David Burgess, 2001, *Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel*, Lisboa, Editorial Estampa.
- DOMINGUEZ, Carlos, 1981, *O Automóvel*, Lisboa, Publicações Alfa.
- DUPUY, Gabriel, 1998, *O automóvel e a cidade*, Lisboa, Instituto Piaget.
- FARIA, Alice Santiago e RAPOSO, Pedro M. P., 2014, *Mobilidade e Circulação, Perspetivas em História da Ciência e da Tecnologia*, Lisboa, CIUHCT – Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia, Universidade de Lisboa e Universidade Nova de Lisboa, CHAM – Centro de História d'Aquém e d'Além Mar, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa e Universidade dos Açores, disponível em <https://tinyurl.com/3fkn76c>, consultado a 27-09-2023.
- FERNANDES, M.^a R. V, ALVES, Ângela M.^a F., FERNANDES, Abel Soares e RODRIGUES, Irene F. B., 1982, *Os Transportes na Madeira*, Funchal, Direção Regional dos Assuntos Culturais – Centro de Apoio de Ciências Históricas.
- FREITAS, João Abel de, 2013, *A Madeira na Segunda Grande Guerra. Economia, Política e Sociedade*, Lisboa, Edições Colibri.
- JESUS, Eduardo, 2015, *O Primeiro Automóvel na Madeira – The first motor-car in Madeira*, Lisboa, Esfera Poética.
- LANGWORTH, Richard M., 1987, *The complete history of Ford Motor Company*, Nova Iorque, Publications International.
- LAMBERTI, Alessandro, 2021, *How Did Automobility Studies Changed Throughout History?*, Master's Degree Programme in Management Curriculum Innovation & Marketing Final Thesis, Ca' Foscari University of Venice, disponível em <https://tinyurl.com/28sfx64a>, consultado a 09-10-2023.
- LAVRADOR, José, 1931, *A Revolução na Ilha da Madeira – Depoimento para a história da política portuguesa*, Rio de Janeiro, Editorial Alba.
- LÓPEZ-BASANTA, Clara e MOLINA, Nayra Llonch, 2015, «El automóvil como objeto de museo y su valor para el conocimiento de la Historia. Primeros pasos hacia una aproximación didáctica del automóvil», in *Jornal Clío*, n.º 41, pp. 111-124, disponível em <https://tinyurl.com/bfhwm49>, consultado a 06-11-2023.
- MIRA, José Miguel, 2012, *A Evolução do Automóvel*, Lisboa, Editora Contra a Corrente.
- MOTA, Nuno, 2016, «Rede viária: A prioridade da administração distrital», in *Junta Geral do Distrito do Funchal (1836-1976)*, vol. I, *Administração e História*, Funchal, Arquivo Regional da Madeira, pp. 129-152.

- RODRIGUES, José Carlos Barros, 2012, *A implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)*, Tese de Doutoramento em História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia, Faculdade de Ciência e Tecnologia – Universidade Nova de Lisboa, disponível em <https://run.unl.pt/handle/10362/9676>, consultado a 05-06-2023.
- RODRIGUES, José Carlos Barros, 1995, *O automóvel em Portugal – 100 Anos de História*, Lisboa, Clube do Colecionador, Gabinete Artístico dos CTT Correios – CTT Correios de Portugal.
- SILVA, Rui Vieira da, 2021, *Um Contributo para a História do Automobilismo Desportivo na Madeira*, Funchal, Direção Regional da Cultura – Serviço de Publicações.
- SOUSA, M. Luísa, 2016, *A Mobilidade Automóvel em Portugal 1920-1950*, Lisboa, Chiado Editora.
- SUMARES, Jorge, SIMÕES, Álvaro Vieira e SILVA, Iolanda, 2002, *Transportes na Madeira*, Fac-símile da 1.^a edição, Funchal, Direção Regional dos Assuntos Culturais.
- SUTTON, Richard, 1990, *Enciclopédia Visual – Automóveis*, Lisboa, Editorial Verbo.
- VASCONCELOS, Teresa, 2008, *O Plano Ventura Terra e a Modernização da Cidade do Funchal (primeira metade do século XX)*, Dissertação de Mestrado em História da Arte, Universidade da Madeira, disponível em <https://tinyurl.com/yxxcww95>, consultado a 07-11-2023.

