

ente

Oriente

Ocidente

Ori

BIBLOS

REVISTA DA FACULDADE DE LETRAS
UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Sistema de Transportes em Macau: Da Tradição à Modernidade, 1880-1930

Macao's Transport System:
from Tradition to Modernity, 1880-1930

This article analyses the evolution of the land transport system in Macao, from the traditional chairs and the typical rickshaws to the advent of the automobile and of public transportation. The characteristics of the Macanese streets, the high density of population and circulation in the commercial areas and the introduction of automobile transport led to very critical reactions regarding the new automobile era emerging at the time. However, within a decade only (1916-1926), the appeal of this new means of transport became irresistible, with a growing adhesion to it. The cars, used mainly as entertainment, were followed by utilitarian and accessible transports for the less wealthy, with the introduction and considerable development of public transportation in the 1920s.

343

A história de Macau tem vindo a despertar um interesse considerável da parte dos investigadores, como demonstram os numerosos títulos que lhe têm sido dedicados. Todavia, de acordo com uma tendência geral da historiografia, em voga até há pouco tempo, privilegiava-se a história remota, em detrimento da mais recente. Por tal motivo, não surpreende que a primeira época da presença portuguesa em Macau (de meados do século XVI até ao século XVIII) tenha constituído objecto privilegiado de análise, face às últimas duas centúrias.

Todavia, a situação tem-se alterado nas últimas décadas, com a publicação de obras sobre períodos mais próximos (inclusive como resultado de investigações realizadas no âmbito da Universidade de Macau), aliás também focados, até certo ponto, na recém-publicada *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, 4.º vol.: *Macau e Timor no período republicano*, sob a direcção de A. H. de Oliveira Marques¹.

¹ Lisboa, Fundação Oriente 2003.

Digo até certo ponto pelo facto de, mesmo nesta obra, não se ter contemplado o último meio século, o que é assim justificado pelo respectivo coordenador:

A dificuldade em conseguir um relato imparcial e realmente “histórico” para épocas mais próximas dos tempos actuais levou a que o texto se detivesse em meados da década de cinquenta do século XX. A mencionada cronologia, porém, concede ao leitor interessado uma visão, ainda que sumária, dos decénios seguintes. A presença de testemunhas vivas, se se reveste de importância crucial para estudos de natureza sociológica ou antropológica, nem sempre beneficia o historiador, que muitas vezes se inibe de formulações e de juízos passíveis de imediata e emotiva contestação².

Por outro lado, mesmo quando o período aqui considerado constitui objecto de análise, os transportes — como outras vertentes do quotidiano e da cultura material — ainda não foram suficientemente investigados. Por esse motivo, e na sequência de alguma luz que já procurei lançar sobre o assunto em trabalho anterior, aliás sucinto, acerca da história económica de Macau nas primeiras três décadas do século XX³, retomo aqui a questão do sistema de transportes, nas últimas décadas do século XIX e primeiras décadas do XX, ou seja, numa altura em que, à tradição, se começava a sobrepor, paulatinamente, a inovação.

344

1. Os Transportes Tradicionais

Até ao advento dos transportes motorizados em Macau — no segundo decénio do século passado —, não obstante a utilização de algumas carruagens puxadas a cavalo e o uso deste como meio de deslo-

² A. H. de Oliveira Marques (dir.), *História dos Portugueses no Oriente* [dormente, HPEO], 4.º vol., *Macau e Timor no período republicano* (Lisboa, Fundação Oriente 2003) 7. Trata-se de um critério hoje discutível (como é sabido, períodos e eventos cada vez mais recentes, para já não falar na *história do presente*, começaram também a ser estudados) que, interpretado à letra, nos impediria de investigar, ainda por vários anos, alguns dos eventos mais marcantes da história do século XX e, entretanto, do próprio século XXI.

³ Trata-se de uma comunicação, inicialmente apresentada na Universidade de Macau a “The Fourth Soka University Basin Symposium” (22-24.8.1994) e publicado nas respectivas *Actas* (p. 64-78). Foi também publicada pouco depois (24 e 30.9.1994), em versão portuguesa, na *Tribuna de Macau* e, mais tarde, na *Biblos. Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra* (vol. LXXI, 1995, 371-386), sob o título «Desenvolvimento e história económica de Macau (1900-1930): aspectos do diálogo Este-Oeste».

cação, destacaram-se sobretudo as *cadeirinhas* e os *riquexós* ou *jerinxás*⁴. As cadeirinhas eram uma espécie de liteiras, carregadas por dois ou mais homens. Tratou-se do transporte mais usado em Macau, até aos inícios do século XX⁵.

Tornaram-se um meio acessível — devido ao seu baixo custo e à disponibilidade de mão-de-obra barata na cidade —, ainda que revelador de certa diferenciação social. Assim, enquanto os mais abastados podiam dar-se ao luxo de dispor da sua cadeirinha particular, a grande maioria tinha que se contentar com o respectivo aluguer. Com efeito, já em 1872 se encontravam na “praça” cadeirinhas para alugar, cuja tabela de preços a praticar foi publicado no *Boletim Oficial*, nesse mesmo ano⁶.

Nas últimas décadas de Oitocentos e primeiras de Novecentos, as cadeirinhas foram sendo progressivamente substituídas pelos riquexós. A propósito destes, esclarece Célia Reis:

Espécie de cadeira sobre rodas, com uma vara de cada lado, que os cules puxavam antes de, na década de 50 [1950], as adaptarem a uma bicicleta. Alguns eram particulares, puxados por cules de librê⁷.

O primeiro regulamento conhecido deste meio de transporte data de 1883, tendo sido alterado em 1888. Dele constavam, entre outras, questões relacionadas com a sinalização, o estacionamento, a circulação e os preços do respectivo aluguer⁸.

Nos anos imediatos, ter-se-á intensificado o uso deste meio de transporte, começando simultaneamente a surgir problemas quanto ao respectivo modo de exploração. Como se tinha optado pelo monopólio e perante o agravamento das condições impostas aos respectivos condutores, estes fizeram uma greve (que, aliás, era já a segunda), logo em 1895. Sobre esta pode ler-se, no jornal local, *Echo de Macau*:

Estão em greve os conductores dos carros jinrickshas [riquexós]. É a segunda vez que isto acontece. Já estava previsto que o regime de monopólio traria por repetidas vezes estas semsaborias. O monopolista não pode explorar o público, porque não pode alterar a tabella dos preços, visto que se obrigou por contrato a respeitá-la. Resta-lhe portanto explorar

⁴ Célia Reis, «Sociedade e quotidiano», *HPEO*, 4.º vol., 356.

⁵ João Carlos Oliveira, «Sociedade e quotidiano», *HPEO*, 3.º vol., 377.

⁶ *ibidem*.

⁷ Célia Reis, *op. cit.*, 356.

⁸ Célia Reis, *op. cit.*, 378.

o trabalho insano dos pobres conductores. Augmentou o aluguel dos carros, exigindo dos conductores 17 avos por dia em lugar de 15, além de urna pataca de deposito para garantia do mesmo aluguel. Reagindo contra esta exigencia, os conductores fizeram greve, que dura ha dois dias, causando serios inconvenientes ao publico. Quem cederá? É de crér que o monopolista terá de ceder, porque o contracto de monopolio, se não nos falha a memoria, obriga-o a pôr em circulação um certo numero de carros, sob pena de rescisão do contracto. [...] N'estas circunstancias, o único expediente que resta ao monopolista, para salvar a situação, é importar conductores para substituir os actuais, o que traz sérios inconvenientes, porque é de crer que os antigos conductores, acossados pela fome, sejam impelidos a cometer desatinos⁹.

Por certo, outras greves ocorreram, o que levou a que, a exemplo do que sucedia na Metrópole, relativamente a serviços análogos¹⁰, se defendesse a municipalização do serviço de riquexós. Tratava-se de uma inovação, em Macau, aliás patente, desde logo, no título do artigo do jornal onde se refere o assunto: «Municipalização (SIC) do serviço dos carros jinrickshas». O texto, no qual o autor (não identificado) se manifesta contra a municipalização, como meio de evitar a greve — que considera um direito e não um crime —, começa assim:

346

Sob o título neologico, aventa a *Vida Nova* a ideia de *municipalizar* o serviço dos jinrickshas, isto é, ficar o Leal Senado com o exclusivo dos serviços de transporte, ou, falando mais tecnicamente, da recovagem, assumindo esta corporação os direitos e deveres de recoveiro!¹¹

Nas presentes circunstâncias, não é possível acompanhar, de perto, a evolução da história dos riquexós, em Macau, ao longo da última centúria. Por isso, apenas se registam duas notas que mais a caracterizaram.

Em primeiro lugar, a inovação ocorrida na década de 1950 — já anteriormente referida —, segundo a qual os riquexós passaram a ser

⁹ *Echo de Macau*, 2.º ano, N.º 25, de 3.1.1895, 1.

¹⁰ Por exemplo, o Doutor Mamoco e Sousa, no município de Coimbra, foi um dos paladinos da referida municipalização, defendendo-a, já em 1904, no que concerne à iluminação pública, a gás ou a electricidade, e ao abastecimento de água (José Amado Mendes, *A Area económica de Coimbra. Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927* (Coimbra, Comissão de Coordenação da Região Centro 1984) 271 e 276).

¹¹ *A Verdade*, 1.º ano, n.º 35, de 15.6.1909, 1.

deslocados por meio de bicicletas. Além de uma diminuição do esforço exigido, aos seus condutores, a possibilidade de trabalharem em posição mais cómoda (ou seja, sentados) trouxe-lhes algumas vantagens.

Em segundo, a sua progressiva substituição pelos automóveis, entretanto introduzidos no território, responsáveis pelo quase desaparecimento daquele meio de transporte, hoje residual e, sobretudo, utilizado como atracção turística.

2. O Automóvel chega a Macau

Conhece-se mal a introdução do transporte automóvel em Macau. Por exemplo, na *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, Célia Reis apenas escreve acerca do assunto:

Os automóveis não foram bem sucedidos em Macau, nos seus primeiros tempos, embora, mais tarde, começassem a circular cada vez mais intensamente. Desde 1924 já se viam transportes públicos, os autobuses, mas alguns em estado que levava a clamores constantes e à sua comparação com carroças do lixo¹².

Contudo, as fontes disponíveis permitem esclarecer algo mais. A primeira experiência, com automóveis de aluguer no território, datará de 1911. Assim, de um ofício remetido ao Ministério das Colónias — em resposta a um pedido de informação —, assinado pelo Presidente do Leal Senado, consta o seguinte:

O serviço de exploração por automóveis nesta província [Macau] principiou em 1911, com o estabelecimento de uma garage contendo 2 automóveis de aluguel, de marca “Ford”. Esta garage, porém, teve pouca duração, pois foi devorada por um incêndio, tempos depois de sua fundação. Só mais tarde, em 1915, é que se estabeleceram outras garages¹³.

Nas fontes compulsadas¹⁴ são escassas as informações sobre a circulação automóvel, em Macau, até 1915. Todavia, a partir desta data

¹² C. Reis, *op. cit.*, 4.º vol., 356.

¹³ Arquivo Histórico de Macau (doravante AHM), ofício de 5.6.2926, série de 1926, n.º 437.

¹⁴ No Arquivo Histórico de Macau, na Biblioteca do Leal Senado e na própria imprensa local.

começamos a dispor de elementos mais abundantes. Aliás, pelo teor de alguns dos testemunhos, não há dúvida que continuaram a chegar ali automóveis — não obstante se estar então em plena I Guerra Mundial —, o que começava a constituir motivo de satisfação, para alguns dos residentes e visitantes, mas também factor de apreensão e descontentamento, para outros.

Num interessante requerimento (traduzido por António M. da Silva, da Repartição do Expediente Sínico e datado de 1 de Julho de 1915), dirigido ao Governador da Província de Macau, fornecem-se dados muito elucidativos sobre o transporte automóvel e a forma como era perspectivado, por uma parte dos residentes.

Efectuaram um reunião secreta, para debater o assunto, na qual decidirem elaborar o dito requerimento, embora não sem o subscreverem. Justificam este facto, alegando tratar-se de um benefício para toda a colónia, «não sendo justo que só um grupo fique com o odioso dos comerciantes de automóveis». Em síntese, são utilizados os seguintes argumentos:

Ao identificarem-se, como grupo, declaram: «Os requerentes são indivíduos que negociam e residem em Macau, sob Protecção do governo português e sentem-se muito satisfeitos, pois que têm levado uma vida sossegada». Tratar-se-ia, pois, de população de origem chinesa ou, pelo menos, asiática.

348

Reportam-se a uns indivíduos que estabeleceram, em Macau, automóveis e que apelidam de «ignorantes, gananciosos, sem coração e muito orgulhosos». Estes «dizem que o negócio de automóvel é muito importante e que autoridade alguma poderá impedi-lo».

Àqueles contrapõem os requerentes:

Parece que isto não só não é bom, como é muito prejudicial, [pois] as ruas mais importantes de Macau são estreitas e muito concorridas, de forma que é muito difícil aos transeuntes desviar-se quando encontram algum automóvel.

Acrescentam que os automóveis constituíam um perigo para a população, tendo dado já origem a mortes “não instantâneas” e “instantâneas”. Por uma destas foi dada, por um automobilista, uma indemnização ridícula de 140 patacas, que consideravam “digna de dó”.

Acerca do descontentamento da população, declaravam que toda ela estava muito zangada e que os requerentes recebavam «que, um

dia, o povo se enfureça mais e faça uma revolução, que poderá ser muito prejudicial à colónia».

Constatando a impossibilidade de impedirem a introdução de automóveis em Macau e reconhecendo, até, que «as autoridades, ao consentir o estabelecimento de automóveis, tinham em mira o progresso da colónia e tomar o meio de transporte mais cómodo e mais ligeiro», requerem: a regulamentação do transporte automóvel; a restrição da respectiva circulação a certas ruas (Praia Grande, Rua da Flora, Bela Vista e outras, não especificadas) e a sua proibição nas ruas de negócios, em geral muito concorridas; a aplicação de multas pesadas aos automobilistas que não respeitassem as normas regulamentares¹⁵.

3. A Imprescindível Regulamentação: Necessidade de um “Código da Estrada”

O aumento do número de automóveis em circulação, associado às características das ruas de Macau (regra geral estreitas) e ao grande movimento de pessoas, sobretudo nas ruas principais e de maior concentração comercial, tornava absolutamente necessária a sua regulamentação.

Assim, em 21 de Outubro de 1915, por acórdão do Conselho de Província, foi aprovado o *Regulamento da Circulação de Automóveis e Motocicletas*¹⁶. Este é relativamente minucioso, contemplando, por exemplo: categoria do veículo, placa de identificação e sinalização; taxas a pagar pela inspecção; exame de condução (sendo exigida a idade mínima de 21 anos) e condições em que seria realizado; deveres dos condutores e requisitos necessários para os que desejassem ser “chauffeurs” profissionais; limites de velocidade, de 15 e 7 km./hora, consoante a localização e características da respectiva rua; localização do taxímetro, quando os automóveis dele dispusessem; preços a praticar pelo aluguer.

Entre outros aspectos interessantes, recordo os relativos às ultrapassagens e à circulação pela esquerda:

Artigo 58.º — O condutor de automovel ou motocicleta que pretender passar para diante de outro veículo ou de pessoas que transitem a pé ou a cavalo, é obrigado a fazer sinal com a buzina.

¹⁵ AHM, Administração Civil, Processo n.º 345, 1915-1917.

¹⁶ (Macau, Imprensa Nacional 1915). Dele constam: aversão portuguesa (1-9); a versa chinesa (10-19); e o Edital da Administração do Concelho de Macau, datado de 26 de Novembro de 1915 (20). O mesmo regulamento também foi publicado no *Boletim Oficial*, n.º 46, de 13.11.1915.

Artigo 59.º — O automovel ou motocicleta em transito deve dar a direita ao centro da rúa, como está estipulado para qualquer outro veículo.

Posteriormente, este regulamento foi sendo aperfeiçoado, completado e explicitado, de modo a adaptá-lo às circunstâncias. Foi objecto de revisão em 1927. Para o efeito também contribuiu o conhecimento de outros regulamentos, nomeadamente os de Hon Kong e Shanghai. A circulação pela esquerda, como é do conhecimento geral, testemunha a influência inglesa, exercida na área.

Em 1927, em anexo a um ofício do Presidente do Leal Senado, fora enviada (talvez à autoridade policial, embora esta não conste daquele) a tradução, em português, do regulamento de trânsito de Shanghai (que havia sido aprovado em 1 de Novembro de 1923). Neste, as regras de trânsito são mais precisas, como se pode comprovar pelos seguintes exemplos:

12. O condutor deverá conduzir o seu veículo pelo lado esquerdo da estrada; quanto menor for a velocidade do seu veículo mais perto se deve aproximar do rebordo do passeio que lhe fica à esquerda.

350

13. Ao voltar uma esquina para a esquerda, o condutor deverá aproximar o seu veículo o mais perto possível do rebordo ao passeio que lhe fica à esquerda.

14. Ao voltar uma esquina para a direita, deverá o condutor descrever uma longa curva e entrar na nova rua à esquerda da linha central dessa rua, sendo possível.

[...]

16. Quando o condutor tiver que passar por outro veículo que segue em direcção contrária à do seu veículo, deverá fazê-lo pela esquerda.

17. Quando o condutor tiver que passar por um outro veículo que segue na mesma direcção, deverá fazê-lo pelo lado direito¹⁷.

¹⁷ AHM, Ofício do presidente do Leal Senado, acompanhado da versão inglesa do regulamento de Shanghai (“Shanghai Municipal Council. Traffic Regulations”, de 1.11.1923) e da respectiva tradução para português.

Pouco mais de um ano após a aprovação do Regulamento da Circulação de Automóveis e Motocicletas de Macau, o Presidente do Leal Senado solicita (por certo ao governo central) autorização para proibir o trânsito automóvel nos sítios que ficam dentro do seguinte perímetro: «Fortaleza da Barra, Avenida da República, Praia Grande, Rua do Campo, Avenida Conselheiro de Almeida, Calçada de S. Miguel, Rua entre o Hospital Chinês Heng-hu e a Nova Cadeia, Rua do Coelho do Amaral, até ao Canal de Sankio e dali até ao porto interior». Como justificação para a proposta apresentada (com data de 30.10.1916), declara-se:

Em Macau, cuja area é muito limitada, os automóveis não são empregados no serviço de comunicação rápida entre pontos distantes, mas são usados meramente como meio de diversão, não havendo, por isso, razão para eles circularem nas ruas da cidade [...]; sendo essas ruas, na sua maioria, estreitas, sinuosas e muito movimentadas, a circulação de automóveis nelas é prejudicial à comodidade e à segurança do público¹⁸.

Também em Macau, como em diversos países europeus, o automóvel (na transição do século XIX para o século XX) começou por ser utilizado pontualmente, em períodos de lazer e diversão, por uma burguesia em busca de novas actividades de recreio e de aventuras, antes de se tomar o meio de deslocação, imprescindível ao quotidiano das pessoas.

Todavia, por 1918, já o tráfego automóvel teria uma certa expressão, provocando problemas no trânsito que nem o dito regulamento de 1915 conseguia evitar. Num artigo publicado no jornal *A Colónia*, a propósito dos acidentes ocorridos, chamava-se a atenção para os seguintes aspectos: inexistência de passeios, nas principais ruas da cidade; a necessidade de os cantos dos passeios serem curvos e de se aumentar o raio das curvas das mas, particularmente nas mais estreitas; a obrigatoriedade de os donos prenderem os cães em casa; finalmente, a dificuldade de os condutores dos riquexós em “conviverem” com a circulação automóvel. Quando se aproximava um automóvel, os condutores dos riquexós não sabiam para que lado se haviam de afastar e isso constituía um perigo¹⁹.

¹⁸ AHM, Ofício subscrito pelo Presidente do Leal Senado, n.º 3446, de 30.10.1916 (série de 1916, n.º 425).

¹⁹ S., «O tráfico dos automóveis e jinrshas», *A Colónia*, 1.º ano, n.º 31, de 30.11.1918, 2.

4. Expansão do Transporte Automóvel em Macau: Público, de Aluguer e Particular (1916-1930)

Em meados de 1916 apenas circulavam, em Macau, cerca de duas dezenas de automóveis. Através da preciosa informação fornecida por fontes de meados de 1916²⁰, ficamos a conhecer, relativamente bem, o mundo automobilístico macaense de então. Assim, circulavam na altura, no território, dezassete automóveis. Da mesma fonte constam ainda: o respectivo número, a potência do motor, o nome do proprietário (particular ou firma) e a localização da respectiva garagem (Anexo 1).

Os nomes da maior parte dos proprietários eram chineses, com duas exceções: Jeanne Ricou — muito provavelmente familiar do empresário Charles Ricou, de nacionalidade francesa e ligado à exploração da energia eléctrica em Macau — e Luís Aires Silva, proprietário da firma “Macao Cycle Dépôt”. Esta dispunha de cinco automóveis.

Quanto aos condutores profissionais de automóveis, são indicados quinze (todos com nome chinês), as respectivas moradas e as firmas às quais se encontravam ligados. A já mencionada “Macao Cycle Depot” tinha cinco condutores ao seu serviço, isto é, tantos quantos os respectivos veículos (Anexo 2).

Por último, da «relação de “chauffeurs amadores de automóveis» constam apenas sete nomes: dois portugueses (Daniel da Silva Ferreira Jr. e Luís Aires da Silva, proprietário, como se disse, da “Macao Cycle Dépôt”), dois mistos (de Pedro e Agostinho Leong Hingkee), um francês (Jeanne Ricou) e dois chineses (anexo 3).

Também, neste caso, é possível intuir algo acerca do estatuto social e da situação económica dos referenciados. Assim, enquanto, com raras exceções, apenas uma reduzida elite (predominantemente europeia ou descendente de europeus) teria condições económicas para dispor de carro particular e da respectiva licença de condução, já a mão-de-obra, ao nível dos condutores, era essencialmente local.

A evolução do movimento automóvel, em Macau, pode ser acompanhada também pelo número de alvarás de licença, para o estabelecimento de garagens, passados pelo Leal Senado. Conhecem-se cópias de, pelo menos, quarenta e três desses alvarás (1916-1926), embora, em certos casos, se trate apenas da renovação, dado que a concessão tinha a

352

⁹⁰ AHM, Documentação do Leal Senado, datada de 15 de Agosto de 1916.

validade de um ano. Foi concedida uma média de cinco, anualmente, destacando-se, contudo, o ano de 1916, com nove alvarás passados²¹.

Desses documentos constam os nomes de empresas já anteriormente referenciadas e de outras, entretanto estabelecidas. Tratava-se, geralmente, de automóveis de aluguer e as garagens localizavam-se nas ruas principais, desde que tivessem largura para tal e nelas não fosse proibida a circulação.

Enquanto nos inícios o número de garagens se concentrava, sobretudo, em ruas bem conhecidas (Av. Almeida Ribeiro, Rua da Praia Grande e Rua da Caldeira), posteriormente também são mencionadas, entre outras, a Travessa do Aterro Novo e a Rua da Palha.

Por outro lado, além dos carros de aluguer, para serviço ocasional, foram igualmente estabelecidos transportes colectivos regulares. Com efeito, já em 1917 Pedro Leong Hingkee solicita licença para:

Estabelecer carreiras de automóveis para transporte de passageiros entre a Avenida Almeida Ribeiro, Bela vista, Praia Grande e Areia Preta, pelo preço não superior a quarenta avos de pataca por cada passageiro, por mês, a contar de 23 do corrente [Janeiro, de 1917], desde as 7 horas da manhã até às 8 da noite²².

Em meados dos anos 1920, ter-se-ão desenvolvido os transportes colectivos de passageiros em veículos de maior escala, já que se pede a concessão de licenças para garagens de “auto-caminhões de passageiros”²³.

Acerca do assunto, temos informação concreta, num ofício do Leal Senado:

Quanto ao serviço de auto-caminhões de passageiros, este se estabeleceu somente em Agosto de 1924, com 1 camião da marca “Ford”, sendo a lotação de 22 passageiros. Em Novembro desse mesmo ano estabeleceu-se um nova companhia e, assim, sucessivamente outras, até esta data em que o número de auto-caminhões de passageiros atinge 26, número este que, provavelmente, aumentará com as novas companhias que se estão formando²⁴.

²¹ AHM, Documentação proveniente do Leal Senado, 1916-1926.

Idem, requerimento datado de 19 de Janeiro de 1917.

²³ *Idem*, requerimentos de 19 e 20 de Fevereiro de 1925.

²⁴ AHM, Documentação do Leal Senado, ofício assinado pelo presidente e datado de 5.6.1926, dirigido ao Engenheiro director das Obras Públicas, interino.

Como a circulação automóvel implica a existência de serviços vários, integrados numa espécie de *cluster* — fabrico, comercialização, abastecimento, manutenção e reparação, inspecção, formação de técnicos e de condutores, a destes em escolas especializadas, etc. —, esperar-se-ia que as fontes nos fornecessem dados sobre essas questões. Todavia, pouco foi encontrado.

Uma das poucas excepções diz respeito a um ofício de 1919, remetido ao Presidente da Câmara pela L. A. Silva — Macao Cycle Depot, informando que «a firma tinha sido nomeada agente nesta cidade da Standard Oil Co. na venda de gasolina e óleos de lubrificação», disponibilizando-se a fornecer esse combustível²⁵.

5. Breve balanço acerca dos Transportes Motorizados em Macau, em finais dos anos vinte

Em apenas uma década (1916-1926), foi nítido o progresso verificado no sistema de transportes motorizados de Macau, não obstante o traçado e dimensão das ruas e a grande concentração, demográfica e de casas comerciais, não se revelarem muito propícias ao novo meio de deslocação.

354

De facto, o número total dos referidos veículos, em Macau, passou de 17, em 1916, para 122, dez anos mais tarde. Felizmente, tal como se verifica para o início do período, também em 1926 se efectuou um levantamento pormenorizado da situação, cujos dados chegaram até nós. Assim, é possível distribuir os veículos por categorias, a saber:

Automóveis de aluguer.....	41
Auto-omnibus.....	29
Auto-caminhões de carga.....	3
Automóveis particulares.....	42
Motocicletas.....	7 ²⁶
Total.....	122

Nos anos imediatos o número de veículos motorizados, em Macau, continuou a aumentar. Por exemplo, logo em 1928, as motocicle-

²⁵ AHM, Leal Senado, Processo n.º 115-A, 7.º (1919).

²⁶ AHM, Leal Senado, Does. de: 25.6.1925; 16.4.1926; 5.6.1926; 31.8.1926. À excepção dos dados relativos às motocicletas, referentes a 1925, todos os outros se reportam a 1926.

tas tinham subido de 7 para 18 e o total dos automóveis (particulares e de aluguer) de 83 para 94²⁷.

Das fontes referenciadas, além do número de veículos, constam ainda outros elementos, tais como: as respectivas marcas, os nomes dos proprietários (indivíduos ou, nos casos dos de aluguer, as empresas e respectivas localidades).

Quanto às marcas, a diversidade é grande, podendo dizer-se que chegaram a Macau, nesses alvares do automobilismo, algumas marcas europeias e americanas das mais conhecidas e privilegiadas, entre as quais se contavam: Austin, 5 unidades; FIAT, Chevrolet e Buick, com 4 cada; Citroen e Peugeot, com 2 cada uma. O território de Macau constituiu, assim, uma das portas de entrada, no Extremo Oriente, desta nova tecnologia (a exemplo do que sucedeu com outras: abastecimento de água e electricidade, electrodomésticos, etc.), então em expansão acelerada.

Quanto aos proprietários, no que se refere aos automóveis de aluguer, a sua exploração — como já sucedia em 1916 — estava a cargo de autóctones. Relativamente aos automóveis particulares, aqueles também já ocupavam um lugar mais significativo do que se verificava uma década atrás, pois possuíam 18 automóveis (tendo os restantes 24 proprietários nomes portugueses), o que correspondia a 43%.

Não é possível seguir, aqui, a progressiva e por vezes acelerada expansão dos transportes motorizados no território de Macau. De qualquer modo, acrescentar-se-á que aquela acompanhou, obviamente, não só o desenvolvimento económico e o aumento do poder de compra da população como o próprio crescimento demográfico.

Assim, a penetração rápida do automóvel, no território, na década de 1920, não pode deixar de relacionar-se com o crescimento da população que, de 1920 a 1927, quase duplicou, passando de 83 984 para 157 175 habitantes²⁸. Atendendo aos números acima indicados, para o ano anterior (1926), havia, então, um veículo motorizado para cada 1 288 habitantes.

Mais espectacular foi, contudo, o crescimento verificado cerca de meio século mais tarde (1970-1988). A população de Macau cresceu, nessas cerca de duas décadas, de 248 636 para 443 500 (78%). Como é

²⁷ AHM, Leal Senado, Doc. de 30.3.1928.

²⁸ D. Y. Yuan, Wong Hon Keong e Libânio Martins (eds.), *Comunicações do Simpósio “Crescimento Populacional e Urbano de Macau ”* (Universidade da Ásia Oriental 1990) 65.

sabido, o território apresenta uma das mais elevadas densidades demográficas do Mundo.

Em contrapartida, no mesmo lapso de tempo, o número de automóveis subiu de 8 372 para 44 386 (430%). Assim, em 1988, a cada 10 pessoas correspondia, em média, um automóvel²⁹. Como se sublinha, na obra da qual foram extraídos estes últimos dados: «Traffic in Macau poses a problem: Macau is too small and has too many vehicles»³⁰.

356

²⁹ *Idem*, 65 e 225.

³⁰ *Idem*, 224.

Anexos

Relação de automóveis presentemente [Macau, 15 de Agosto de 1916]
em circulação

<i>N.º do automóvel</i>	<i>Potência em cavalos vapor</i>	<i>Nome do proprietário</i>	<i>Nome da firma</i>	<i>Local da garagem</i>
1	Trinta e dois	Jeanne Ricou	(Particular)	Estrada de D. Maria
2	Vinte e cinco	L. A. Silva	Macao Cycle Depôt	Rua da Caldeira, 45
3	Vinte e cinco	Idem	Idem	Idem
4	Vinte e cinco	Idem	Idem	Avenida Almeida Ribeiro, n.º 16
5	Vinte e cinco	A. e P. Leong-Hingkee	Hingkee Auto Garage	Rua da Caldeira, 48
6	Vinte e cinco	Idem	Idem	Idem
7	Quarenta	L. A. Silva	Macao Cycle Depôt	Praia Grande, 97 e 99
8	Vinte e cinco	Li-Cheong	The World Motor Car C.º	Avenida Almeida Ribeiro, n.º 7
9	Vinte e cinco	Idem	Idem	Idem
10	Vinte e cinco	Cheong-Lon	The Far East Motor Car C.º	Avenida Almeida Ribeiro, 5 P. S. T.
11	Vinte e cinco	Idem	Idem	Idem
12	Vinte e cinco	Pao-Veng	(Particular)	Rua do Campo, 43
13	Não há automóvel com este número			
14	Quarenta	L. A. Silva	Macao Cycle Depôt	Avenida Almeida Ribeiro, n.º 16
15	Vinte e cinco	A. e P. Leon-Hingkee	Hingkee Auto Garage	Rua da Caldeira, 48
16	Vinte e cinco	Loc-Siu-Chi	Fei-Hong Auto Garage	Avenida Almeida Ribeiro, 1 F. S.
17	Trinta e cinco	A e P. Leon-Hingkee	Hingkee Auto Garage	Rua da Caldeira, 48
18	Vinte e cinco	Loc-Siu-Chi	Fei-Hong Auto Garage	Avenida Almeida Ribeiro, 1 F. S.

357

Fonte: AHM, Leal Senado, Doc. de 15.8.1916.

Relação de condutores profissionais de automóveis em [Macau,15.8.1916]

<i>N.º da licença</i>	<i>Nome do chauffeur</i>	<i>Morada</i>	<i>Nome da firma</i>
1	Lao-Hong	N.º 7 da Avenida Almeida Ribeiro	The World Motor Car Co. ³¹
2	Ung-Cam	Nos. 97 e 99 da Rua da Praia Grande	Macao Cycle Dépôt
3	Leong-Chu	Idem, idem	Idem, idem
4	Li-si	N.º 55 da Rua da Felicidade	The Far East Motor Car C.º
5	Chan-Chiu	N.º 65 da Rua da Felicidade	Hingkee Auto Garage
6	Chiang-Hang	Idem, idem	Idem, idem
7	Chan-a-loi	Nos. 97 e 99 da Rua da Praia Grande	Macao Cycle Dépôt
8	Hi-Keng-Foc	n.º 8 da Travessa de S. Domingos	The World Motor Car c.º
9	Fu-Sang	N.º 7 da Avenida Almeida Ribeiro	Idem, idem
10	Li-Tai	N.º 55 da Rua da Felicidade	The Far East Motor C.º
11	Chao Keong	Nos. 97 e 99 da Rua da Praia Grande	Macao Cycle Dépôt
12	Leong-Sou	N.º 1 F. S. da Avenida Almeida Ribeiro	Fei-Hong Auto Garage
13	Leong-Cam-Soi	Idem, idem	Idem, idem
14	Ho-Su	Avenida Almeida Ribeiro, n.º 7	The World Motor Car C.º
15	Iong-Van-Sin	N.º 46 da Rua da Caldeira	Hingkee Auto Garage

Fonte: AHM, Leal Senado, Doc. de 15.8.1916.

Relação de Chauffeurs amadores de automóveis [Macau, 15.8.1916]

<i>N.º da licença</i>	<i>Nome do chauffeur</i>	<i>Morada</i>
1	Aniel da Silva Ferreira Jr.	Estrada da Vitória, 2
2	Jeanne Ricou	Estrada de D. Maria
3	Luis Aires da Silva	Rua da Praia Grande, 97 e 99
4	Pedro Leong Hingkee	Rua do Ferreira do Amaral, 27
5	Agostinho Leong Hingkee	Rua do Ferreira do Amaral, 27
6	Pao-Veng	Rua do Campo Grande, 43
7	Pao-Lung-Kuong	Rua do Campo Grande, 43

Fonte: AHM, Leal Senado, Doc. de 15.8.1916.

³¹ «Requeriu para ser chauffeur desta firma, mas consta que actualmente está ao serviço da “Macao Cycle Dépôts».