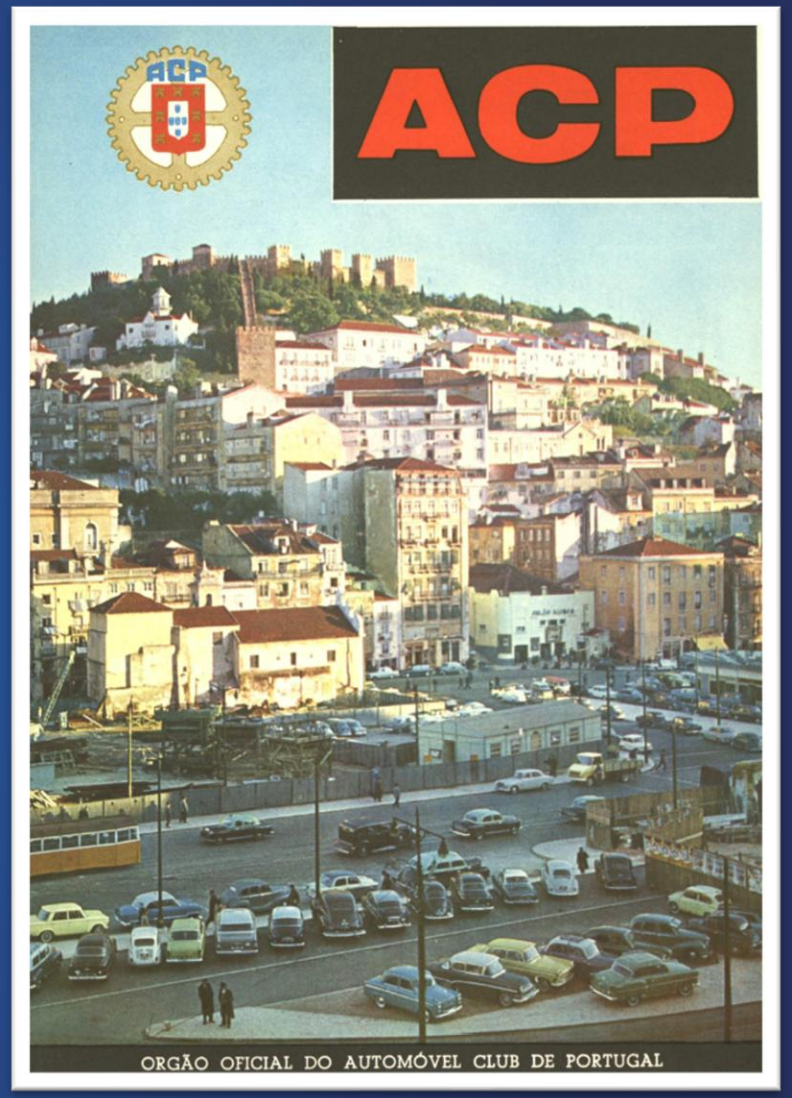
Lisboa e o Automóvel Club de Portugal



Dora Guennes – Outubro de 2026
dora.guennes@acp.pt

ARQUIVO E CIDADE

O Arquivo do Automóvel Club de Portugal guarda testemunhos das várias alterações da cidade de Lisboa.

O ACP foi **agente direto** e **indireto** dessas mudanças, promovendo a evolução no âmbito do automobilismo e nas áreas que lhe são análogas.

QUATRO DIMENSÕES DE IMPACTO

01 **Urbanismo**

02 **Mobilidade**

03 **Circulação**

04 **Desporto**

ACP e a cidade de Lisboa | **Centro de Documentação**

01 Elaboração do **Plano de Classificação** (Gestão de Arquivo Intermédio)

02 Criação do **Arquivo Fotográfico**

03 Criação da **Biblioteca Especializada**

04 **Arquivo Histórico** - 960 metros lineares

05 Consulta para **sócios e outros interessados**

06 **Arquivo Corrente** (Gestão de recursos multimédia)

07 **Arquivos Especiais** (Bobines, Microfilmagem, slides, etc.)

08 Aposta forte na **digitalização**

09 **Recuperação e restauro** de peças

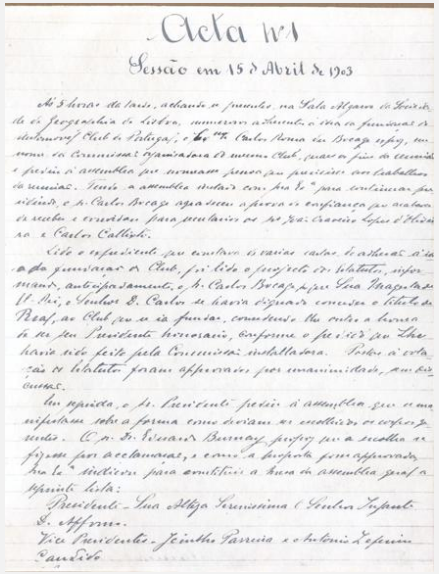
10 **Valorização** de acervos

Centro de Documentação | **Preservar e Divulgar**

Preservação da memória

Digitalização Integral

Memória Institucional


Acta N.º 1

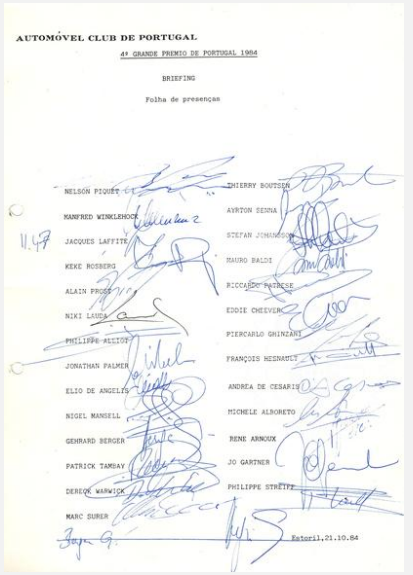
Sessão em 15 d Abril de 1903

Condições de acesso e utilização

Confidencialidade

RGPD

Divulgação/Valorização


AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

4º GRANDE PREMIO DE PORTUGAL 1984

BRIEFING

Folha de presenças

Digitalização Parcial

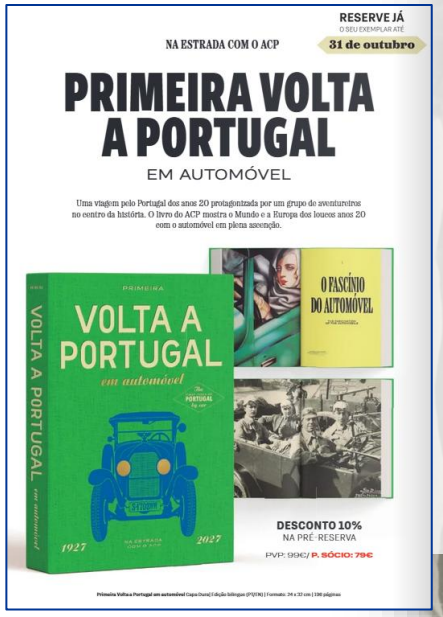
Destaque de **Relevância Histórica**

Critério de interesse para o público

Centro de Documentação | **A Volta a Portugal em Automóvel - 1927**

Descoberta de **22 fotografias** legendadas permitiu a reconstituição da aventura.

Viagem pelos significados do automóvel nos anos 20 através da **publicidade**, **imprensa**, **mapas**, **arte** e **documentação**.





1903 — 1945

Primeiras iniciativas

01 AUTOMOBILISMO

Kilómetros Lançados

Ginkanas, Ralis, Raids

02 URBANISMO

Natal do Sinaleiro

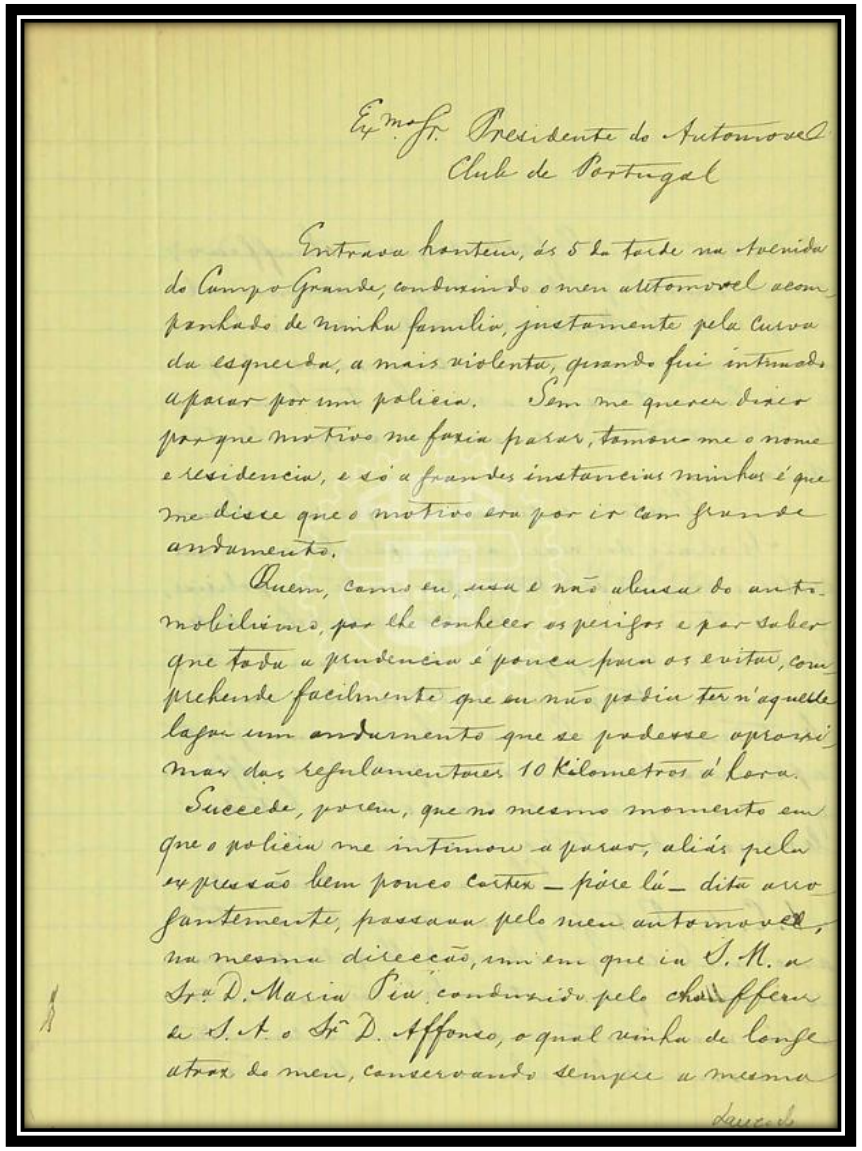
Organização de Congressos e Conferências

Escola de Condução

03 MOBILIDADE

Marcação de Estradas e Povoações
Reparação de estradas e passagens de nível
Gestão de racionamento de Combustíveis
Alívio de taxas e multas

ACP e a cidade de Lisboa| 1903-1945



Ex.mo Sr. Presidente do Automovel
Club de Portugal

Entrava hontem, ás 5 h. tarde na Avenida do Campo Grande, conduzindo o meu automovel acompanhado de minha familia, justamente pela curva da esquerda, a mais violenta, quando fui intimado a parar por um policia. Sem me querer dizer por que motivo me fazia parar, tomou-me o nome e residencia, e só a grandes instancias minhas é que me disse que o motivo era por ir com grande andamento.

Quem, como eu, usa e não abusa do automobilismo, por lhe conhecer os perigos e por saber que toda a prudencia é pouca para os evitar, comprehende facilmente que eu não podia ter n'aquelle logar um andamento que se pudesse approximar dos regulamentares 10 kilometros á hora.

Succede, porem, que no mesmo momento em que o policia me intimou a parar, aliás pela expressão bem pouco cortez — pára lá — dita arrogantemente, passava pelo meu automovel, na mesma direcção, mas em que ia S. M. a Sr.ª D. Maria Pia, conduzida pelo chauffeur de S. A. o Sr. D. Affonso, o qual vinha de longe atraz de mim, conservando sempre a mesma

Reclamação de Elysio de Melo sobre uma multa indevida, 1904



A travessia do Tejo, em Vila Franca. Fotografia de Joshua Benoliel, s/data

ACP e a cidade de Lisboa| 1903-1945



Instruções para a colocação das Placas toponímicas





Fotografias de algumas placas toponímicas nos arredores de Lisboa

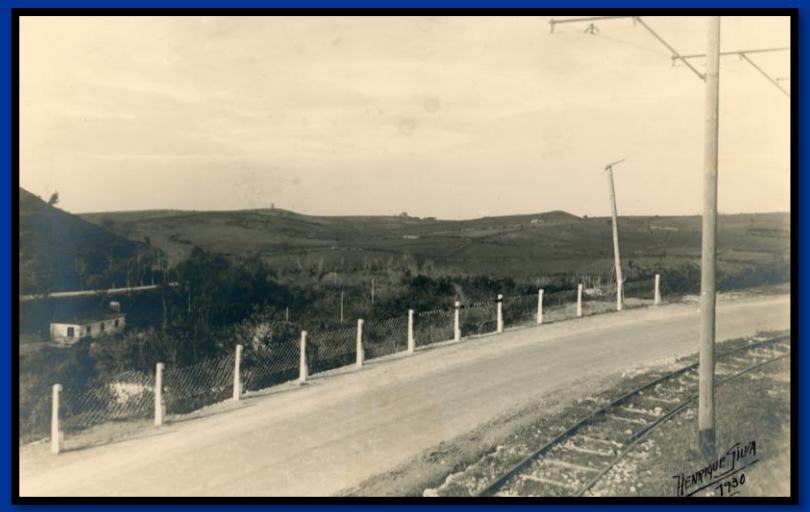




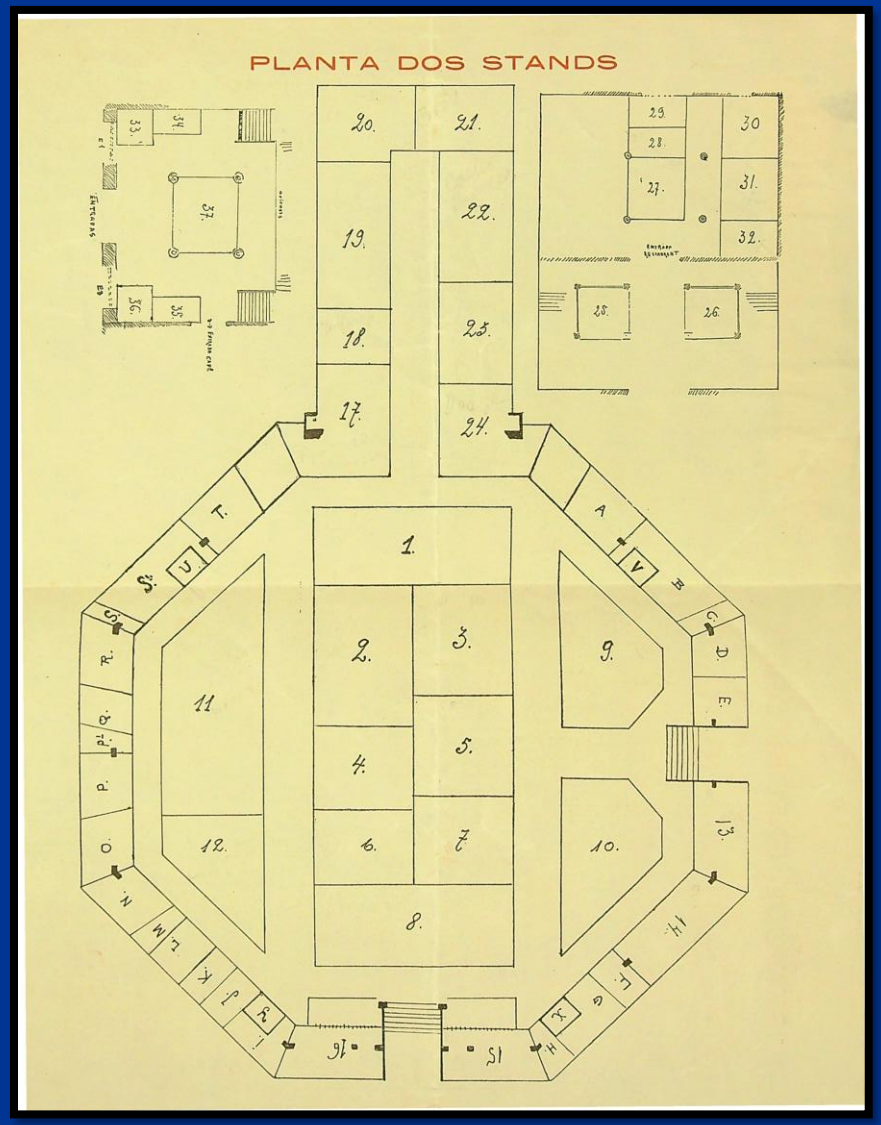
ACP e a cidade de Lisboa| 1903-1945



I Circuito do Campo Grande, 1931

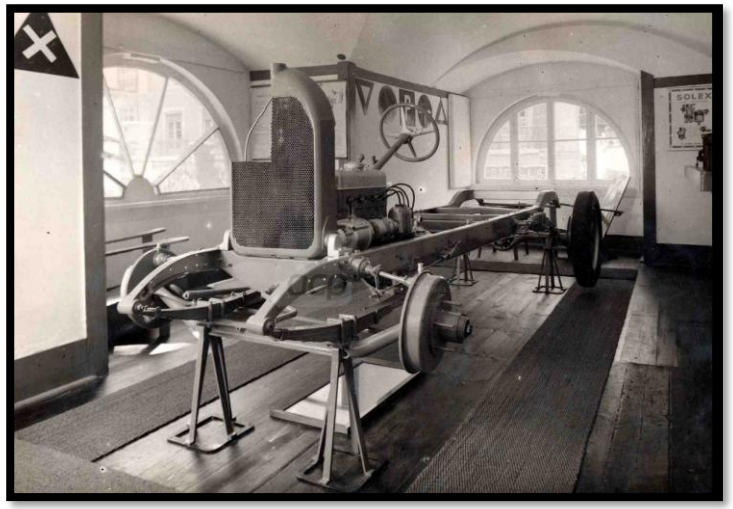


Cerca de proteção em Colares, 1930

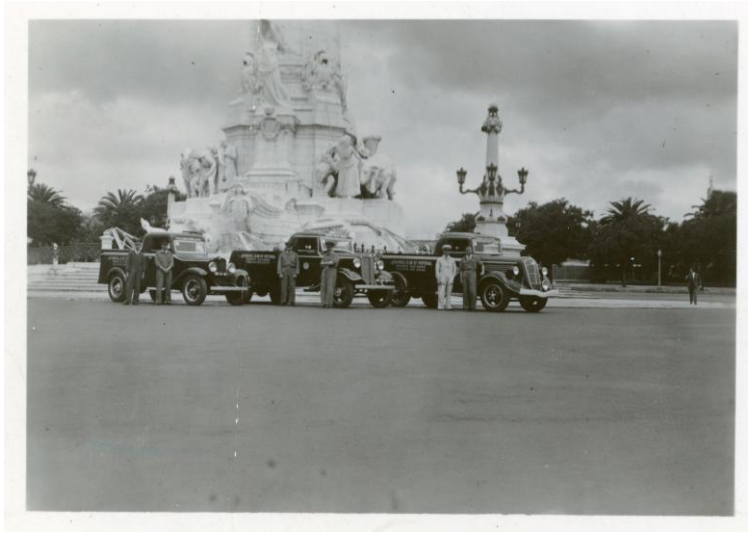


Mapa I Salão de Automóveis de Lisboa, no Coliseu, 1925

ACP e a cidade de Lisboa | 1903-1945



A primeira escola de condução do ACP, no Palácio Pimenta Calhariz, 1934

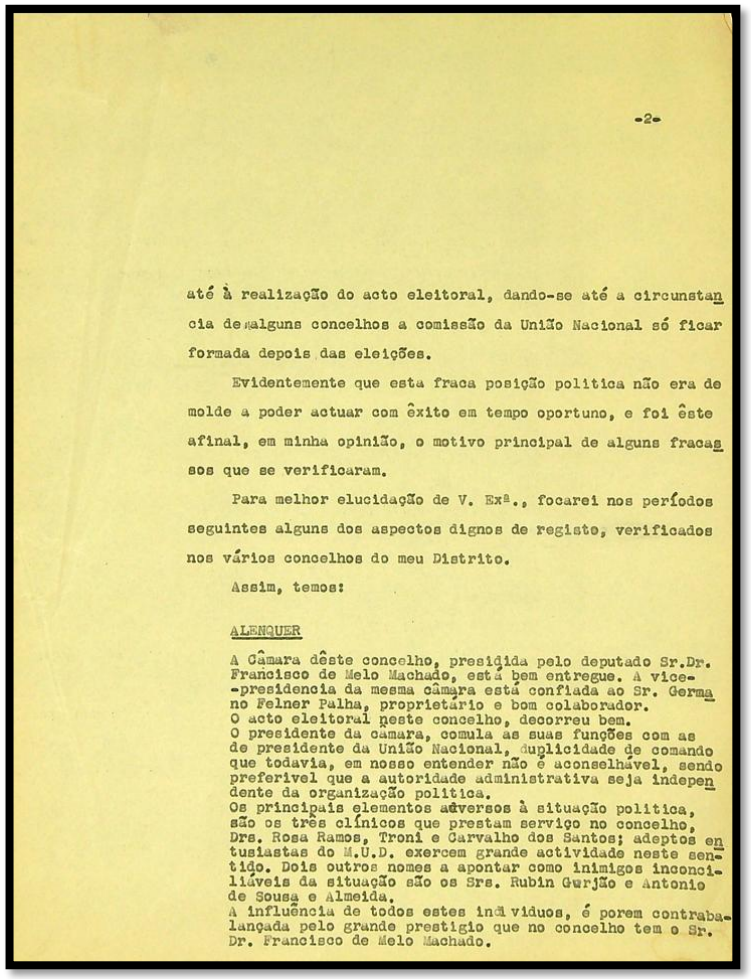


O Serviço de Assistência nasceu em Lisboa, em 1933



Natal dos Sinaleiros – Avenida de Liberdade
1933

ACP e a cidade de Lisboa | **1903-1945** II Guerra Mundial



-2-

até à realização do acto eleitoral, dando-se até a circunstancia de alguns concelhos a comissão da União Nacional só ficar formada depois das eleições.

Evidentemente que esta fraca posição politica não era de molde a poder actuar com êxito em tempo oportuno, e foi êste afinal, em minha opinião, o motivo principal de alguns fracassos que se verificaram.

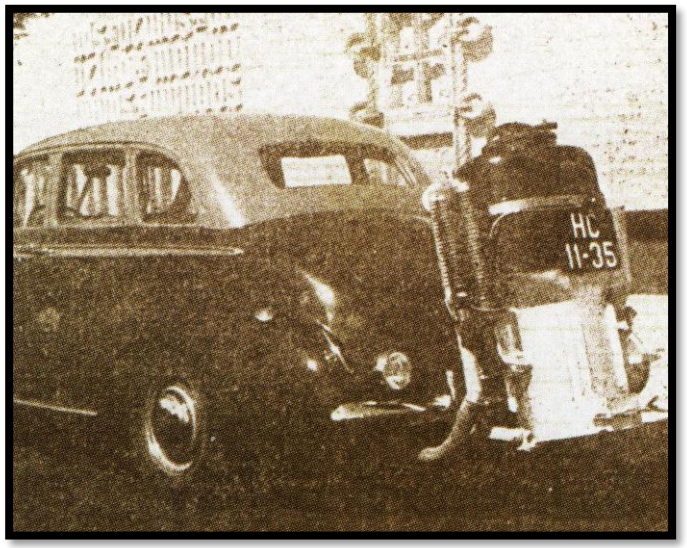
Para melhor elucidação de V. Exª., focarei nos períodos seguintes alguns dos aspectos dignos de registo, verificados nos vários concelhos do meu Distrito.

Assim, temos:

ALENQUER

A Câmara dêste concelho, presidida pelo deputado Sr.Dr. Francisco de Melo Machado, está bem entregue. A vice-presidencia da mesma câmara está confiada ao Sr. Germano Felner Palha, proprietário e bom colaborador.
O acto eleitoral neste concelho, decorreu bem.
O presidente da câmara, comula as suas funções com as de presidente da União Nacional, duplicidade de comando que todavia, em nosso entender não é aconselhável, sendo preferivel que a autoridade administrativa seja independente da organização politica.
Os principais elementos adversos à situação politica, são os três clínicos que prestam serviço no concelho, Drs. Rosa Ramos, Troni e Carvalho dos Santos; adeptos entusiastas do M.U.D. exercem grande actividade neste sentido. Dois outros nomes a apontar como inimigos inconciliáveis da situação são os Srs. Rubin Gurjão e Antonio de Sousa e Almeida.
A influência de todos estes individuos, é porem contrabalançada pelo grande prestigio que no concelho tem o Sr. Dr. Francisco de Melo Machado.

Relatório confidencial do governador civil de Lisboa, Nuno Brion, dirigido ao Ministro do Interior (Júlio Botelho Moniz) sobre o resultado das eleições na região de Lisboa 1945



Carro a gasogénio, 1943

A escassez de combustíveis fez com que o ACP promovesse o uso… da bicicleta!



QUEM ousaria dizer que o ciclismo, até hoje considerado como o inimigo n.º 1 dos automobilistas, ainda havia de lhes prestar relevantes serviços? No periodo grave que estamos atravessando, em que o Govêrno do País se viu forçado, pela fôrça das circunstâncias, a reduzir por completo o consumo da gasolina aos carros particulares, é chegado o momento de os automobilistas, e em especial aqueles que o eram por desporto e estejam no caso de o fazer, imitarem os seus colegas de todos êsses países abrangidos pela tormenta actual, utilizando a bicicleta como meio de locomoção, tanto para as exigências da sua actividade diária como para exercer

< 30c >

Fig. 1 — Posição normal do selim, ponto isquiário a 30 centímetros atrás dos pedais.

1945 — 1975

TRÊS DÉCADAS
EM TRANSFORMAÇÃO

01 AUTOMOBILISMO

Época Dourada das provas desportivas: Circuito de Monsanto e chegada da Fórmula 1

Rallye de Monte Carlo com partida da sede do ACP
Inauguração do Autódromo do Estoril

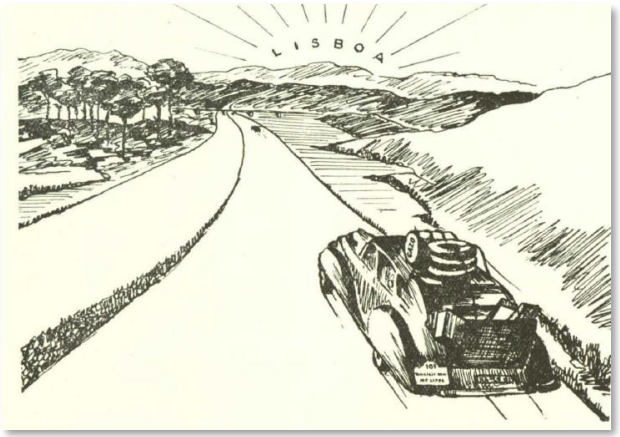
02 SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Campanhas de segurança no trânsito

Conferências e congressos sobre segurança, turismo e automobilismo
Sinalização

03 LISBOA: DESAFIOS URBANOS

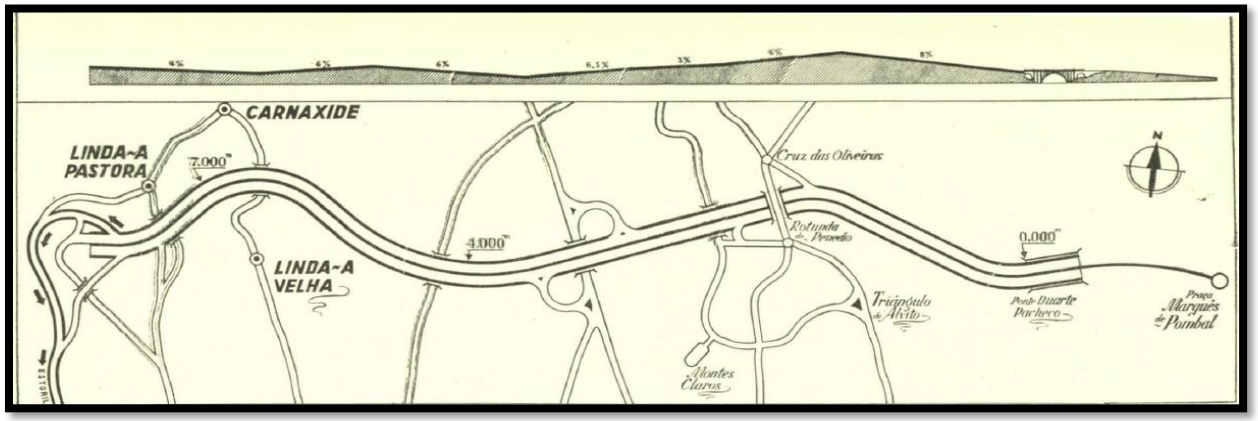
Estacionamento
Trânsito
Autoestradas
Inauguração da Ponte sobre o Tejo



ACP e a cidade de Lisboa | 1945-1960

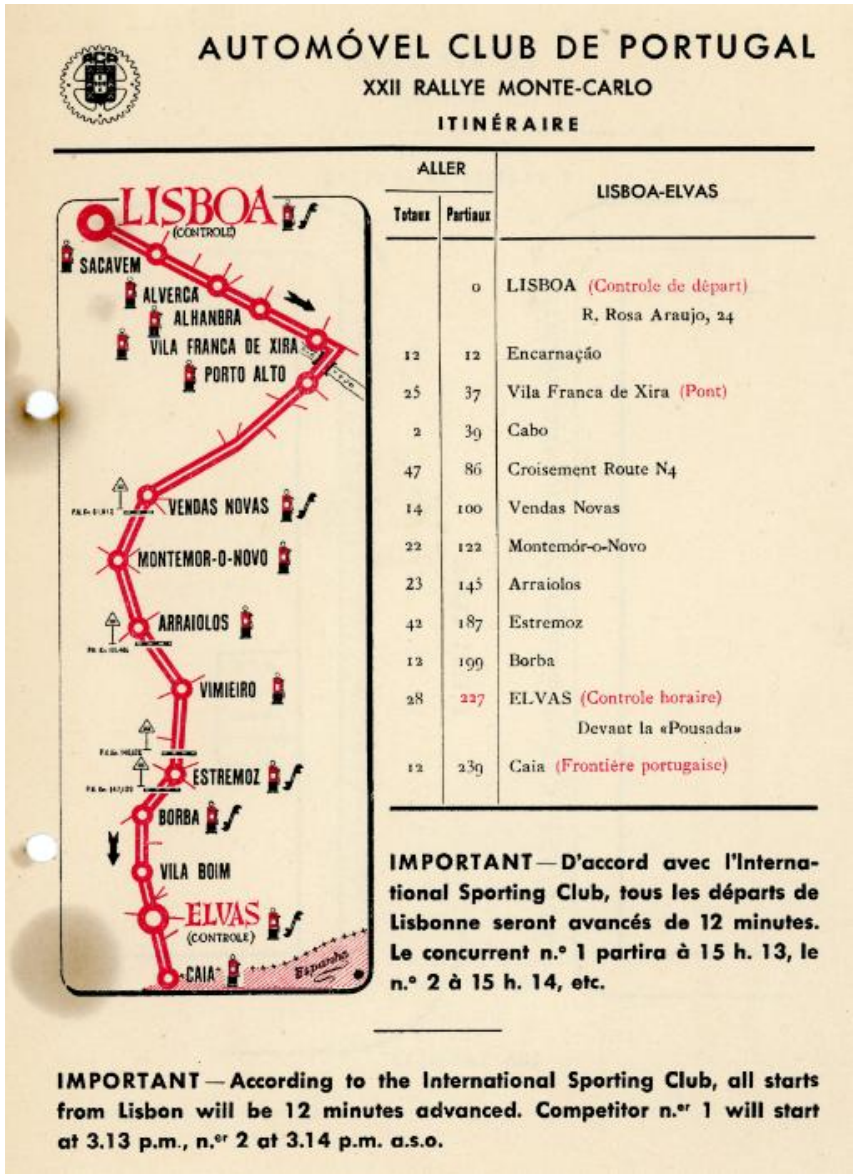


O Rallye Internacional de Lisboa (Estoril) foi a primeira prova desportiva oficialmente organizada após o final da II Guerra. A partida dos concorrentes é aqui testemunhada pelo extinto Pavilhão dos Portugueses no Mundo, projetado por Cotinelli Telmo para a Exposição do Mundo Português. O rally decorreu de 1947 a 1953. Abaixo, o troço da autoestrada que teriam de percorrer em 99 segundos.



O cartaz da primeira prova de F1 realizada em Lisboa, no mítico Circuito do Monsanto, em 1959. O Circuito foi utilizado pela primeira vez em 1953.





AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

XXII RALLYE MONTE-CARLO

ITINÉRAIRE

ALLER Totaux	ALLER Partiaux	LISBOA-ELVAS
	0	LISBOA (Controle de départ) R. Rosa Araujo, 24
12	12	Encarnação
25	37	Vila Franca de Xira (Pont)
2	39	Cabo
47	86	Croisement Route N4
14	100	Vendas Novas
22	122	Montemór-o-Novo
23	145	Arraiolos
42	187	Estremoz
12	199	Borba
28	227	ELVAS (Controle horaire) Devant la «Pousada»
12	239	Caia (Frontière portugaise)

IMPORTANT — D'accord avec l'International Sporting Club, tous les départs de Lisbonne seront avancés de 12 minutes. Le concurrent n.° 1 partira à 15 h. 13, le n.° 2 à 15 h. 14, etc.

IMPORTANT — According to the International Sporting Club, all starts from Lisbon will be 12 minutes advanced. Competitor n.er 1 will start at 3.13 p.m., n.er 2 at 3.14 p.m. a.s.o.

Partida para Monte Carlo – Sede do ACP
1952-1972



ACP e a cidade de Lisboa | 1950-1960



A primeira ‘casa’, no Chiado

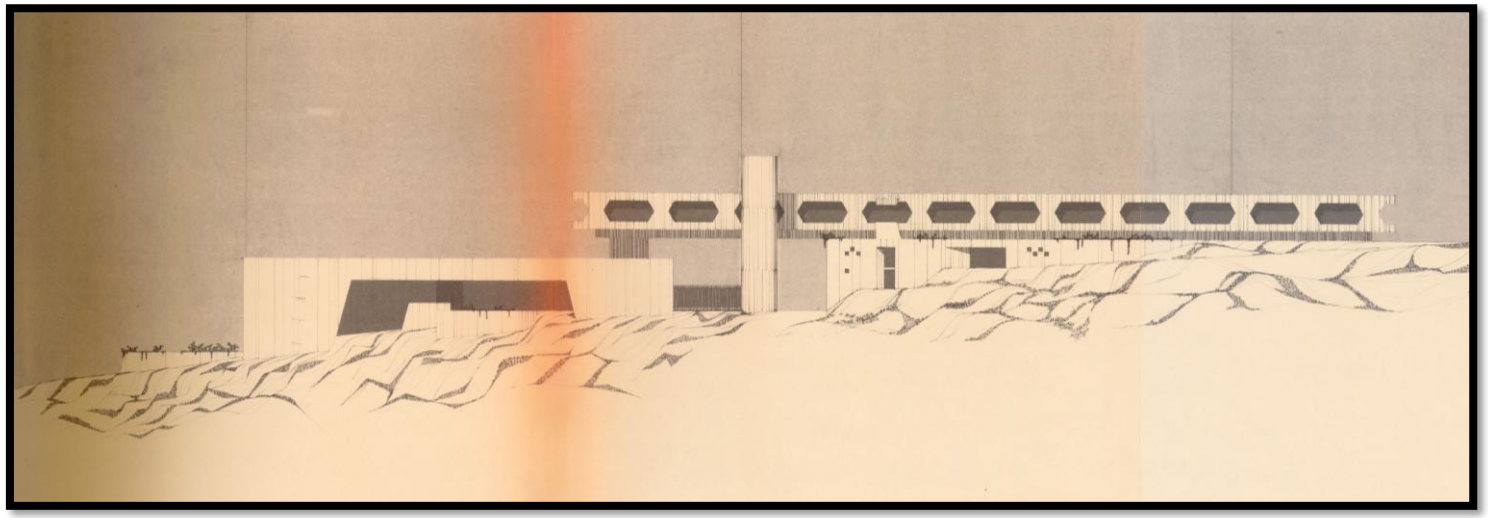


O Palácio Pimenta Calhariz foi a sede do ACP até ser comprado pela Caixa Geral de Depósitos



Inauguração da Sede na Rua Rosa Araújo, 1950

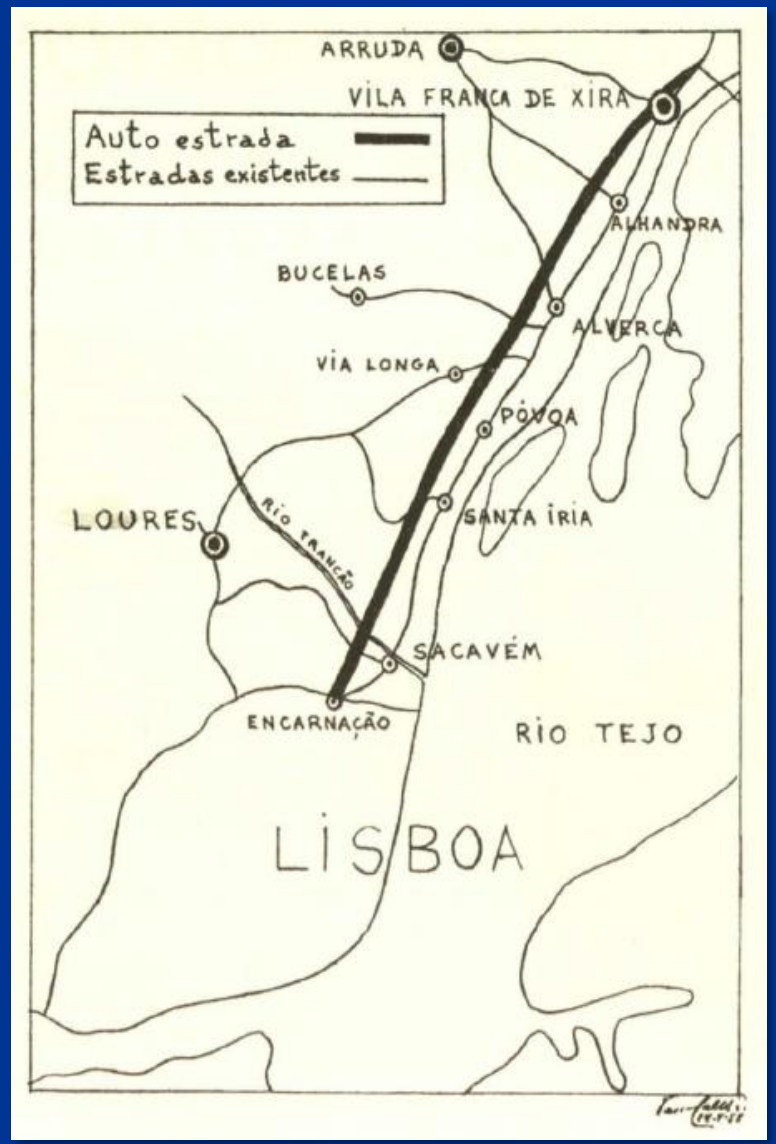
ACP e a cidade de Lisboa | **1950-1960**





Projeto de sede, nos Montes Claros

ACP e a cidade de Lisboa | 1945-1975





ACP e a cidade de Lisboa | **1945-1970**





A Campanha de Segurança no Trânsito, de 1956, contou com o apoio massivo da comunicação social e com a colocação de cartazes em oficinas, escolas, fábricas e quartéis.

ENTREVISTAS E NOTÍCIAS — VER PÁGS. 2 E 3

JORNAL DO I CONGRESSO NACIONAL DO TRÂNSITO

ÓRGÃO DE INFORMAÇÃO DISTRIBUÍDO DIÀRIAMENTE • N.º 1 • 15-Fevereiro-1965

O SENHOR MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES HONRA O «JORNAL DO CONGRESSO»

TEMA DE MEDITAÇÃO

O Congresso Nacional de Trânsito promovido pelo Automóvel Club de Portugal oferece a todas as pessoas um tema de profunda meditação.

Estando em jogo a salvaguarda de vidas e haveres, ninguém poderá alhear-se desse acontecimento, pois a segurança de todos os que utilizam as vias públicas é factor indispensável ao combate que importa travar contra a terrível calamidade que são os acidentes rodoviários. E se no trinómio que equaciona o problema — homem, veículo, estrada — há múltiplos factores a ponderar, não resta qualquer dúvida ser o primeiro a causa e objecto de todas as preocupações, a ele competindo aperfeiçoar os outros dois a fim de colher benefícios para si próprio e para a colectividade — desde a defesa da sua vida ao melhor bem-estar económico e social.

É ao homem, por isso, em última análise, que se impõe

(CONTINUA NA PAGINA 4)



O sr. eng.º Carlos Ribeiro durante uma conferência de Imprensa no Secretariado Nacional da Informação



O TRÂNSITO PREOCUPA O A.C.P. DESDE A SUA FUNDAÇÃO

Desde a sua fundação que o Automóvel Club de Portugal se preocupa com o trânsito — o que se prova com esta foto de um curioz de sinalização afixado há quarenta anos nas estradas portuguesas. Com inegável sentido do turismo — outra preocupação constante do A.C.P. — os sinais de trânsito estavam também expressos em francês.

Esta imagem, cedida ao I Congresso Nacional de Trânsito que hoje se inicia, testemunha a obra de um clube ao serviço dos automobilistas portugueses e, também, da Nação.

OBJECTIVO COMUM

Edita-se hoje o primeiro número do «Jornal do Congresso». O Automóvel Club de Portugal quis assim imprimir à sua organização a maior eficiência e, principalmente, desejou estabelecer desde o primeiro dia a mais íntima cooperação entre todos os que, até sábado próximo, vão aqui viver os problemas mais instantes do Trânsito, colaborando numa obra comum, realizada com o único e exclusivo intuito de servir a Nação.

A que se destina o «Jornal do Congresso»? Não apenas a informar do dia-a-dia desta importante reunião, mas a constituir também um reflexo do que se pensa, lá fora, acerca do que aqui se diz. Dispensaremos, por isso, muita atenção à recolha de comentários publicados na Imprensa sobre os trabalhos apresentados nas várias secções e procuraremos estabelecer uma íntima identificação entre a missão dos congressistas e a opinião pública. Não esquecemos que este Congresso surge na altura própria, é mais do que uma discussão em torno de um problema: constitui o meio para encontrar uma solução que se afigura urgente, na qual todo o País está interessado.

Esperamos que a nossa missão seja compreendida. O «Jornal» será o elo para estabelecer a ligação entre todos, de modo que o trabalho e o esforço de cada um resulte no bem comum. Ao mesmo tempo vamos inserir colaboração especialmente destinada ao «Jornal do Congresso» e assinada pelos mais destacados dos nossos pares. Hoje mesmo, temos a honra de inserir uma declaração do sr. ministro das Comunicações, eng.º Carlos Ribeiro, o qual como que indica o caminho a seguir — o da cooperação — dando o exemplo da sua presença na análise dos problemas que vão ser tratados.

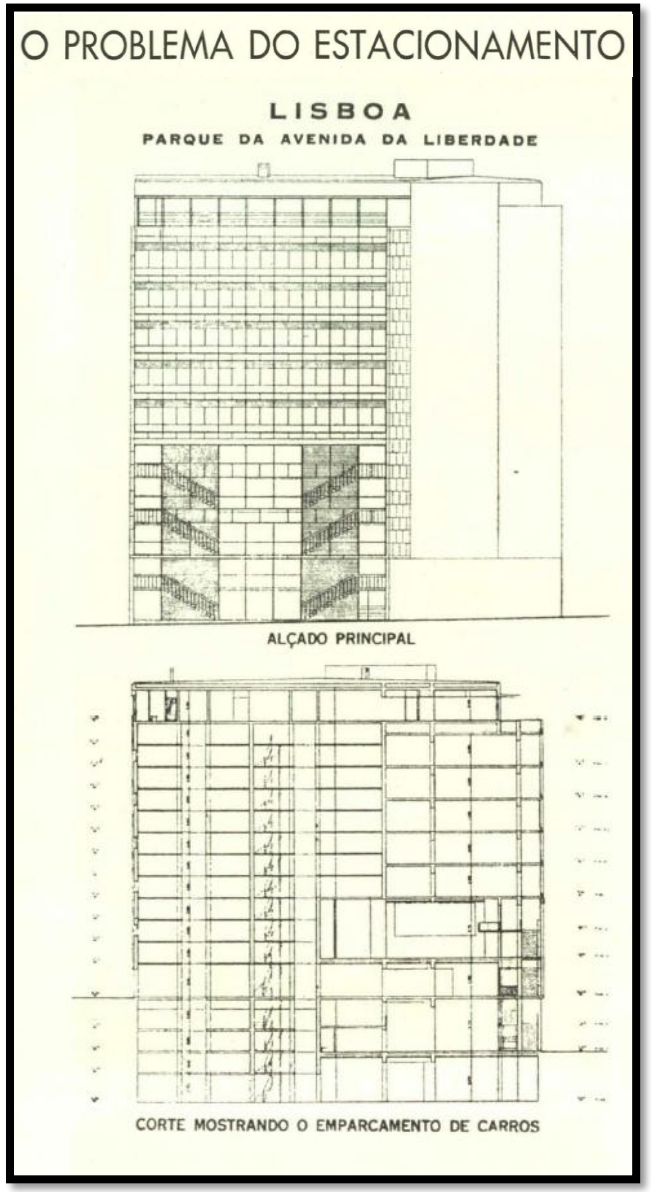
Todas as manhãs os srs. congressistas receberão, gratuitamente, um exemplar do «Jornal do Congresso». Desejamos que o leiam em poucos minutos — o tempo é necessário para o trabalho — mas que o façam com satisfação e possam, por ele, avaliar o que lá fora se diz do nosso esforço. Estamos certos de que vão dizer bem — haverá quem possa negar os objectivos de interesse nacional que vão defender-se nestas salas?

NO CRUZAMENTO COM OUTROS VEÍCULOS NÃO BASTA USAR OS MÉDIOS. É PRECISO QUE ELES NÃO OFUSQUEM

Hora de ponta no Chiado, 1965



ACP e a cidade de Lisboa | 1945-1975



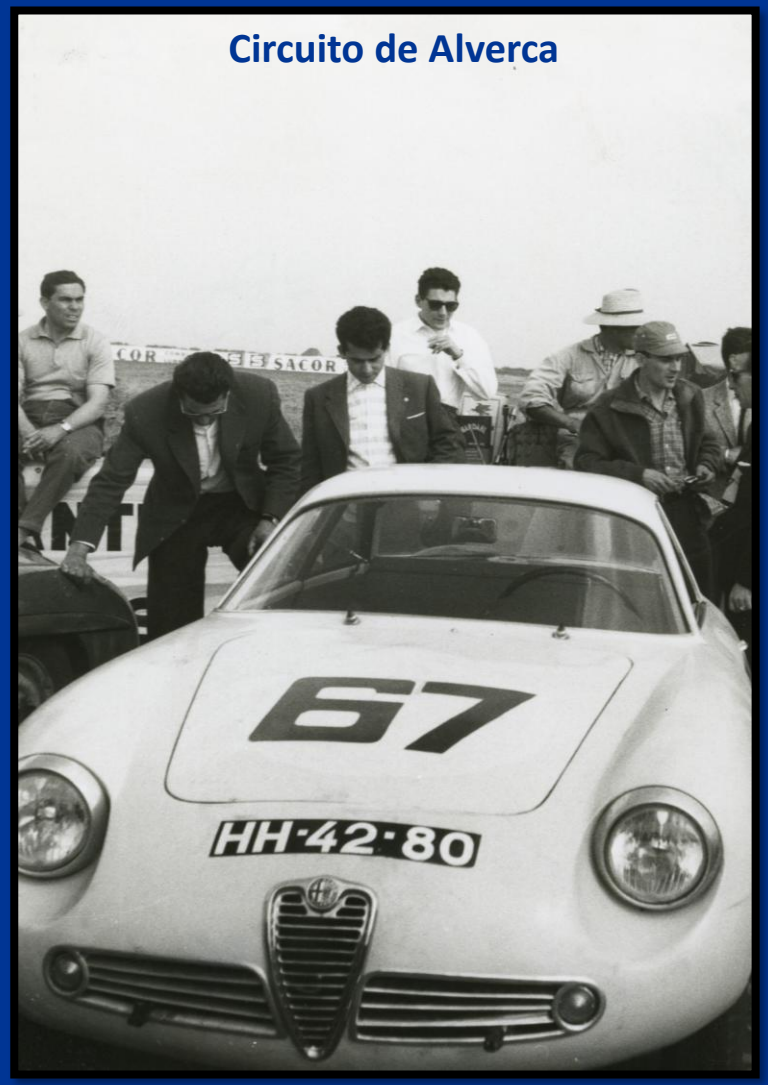
Projeto de estacionamento vertical, para a Avenida da Liberdade (anos 60)

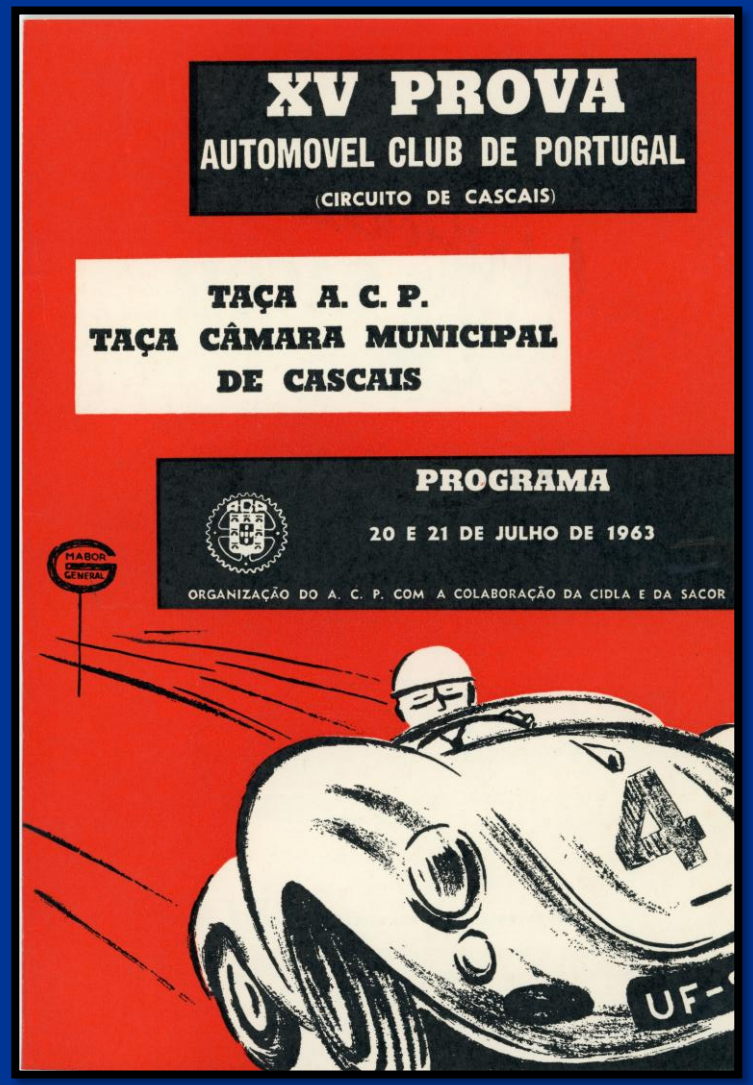


Estacionamento na Praça do Comércio, 1969

ACP e a cidade de Lisboa | 1945-1975

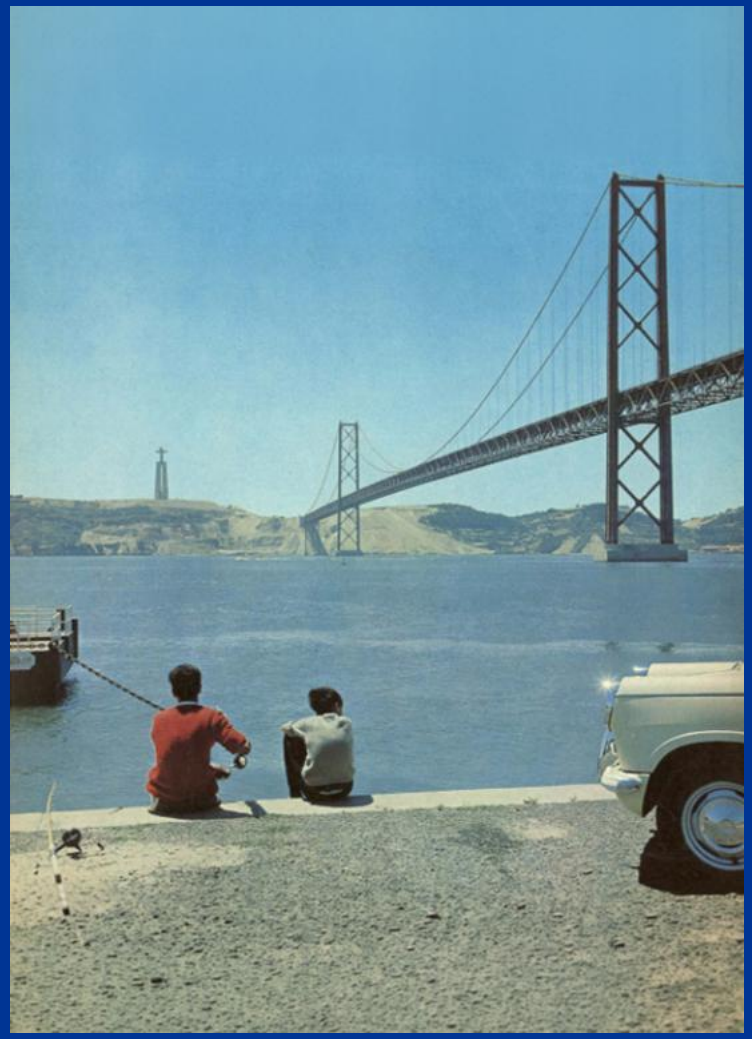
Circuito de Alverca





ACP e a cidade de Lisboa | 1945-1975

Inauguração da Ponte sobre o Tejo





ACP e a cidade de Lisboa | **1945-1975**



A inauguração do **Autódromo do Estoril**, em **1972**, pela empresa luso-brasileira Grão-Pará, foi acompanhada de perto e apoiada pelo ACP.

Os primeiros projetos para a construção de um autódromo em Lisboa surgiram nos anos 20 e foram reforçados nos anos 30, quando se tentou incluir, em vão, uma pista de automobilismo no **Estádio do Jamor**.

ACP e a cidade de Lisboa | **1945-1975**





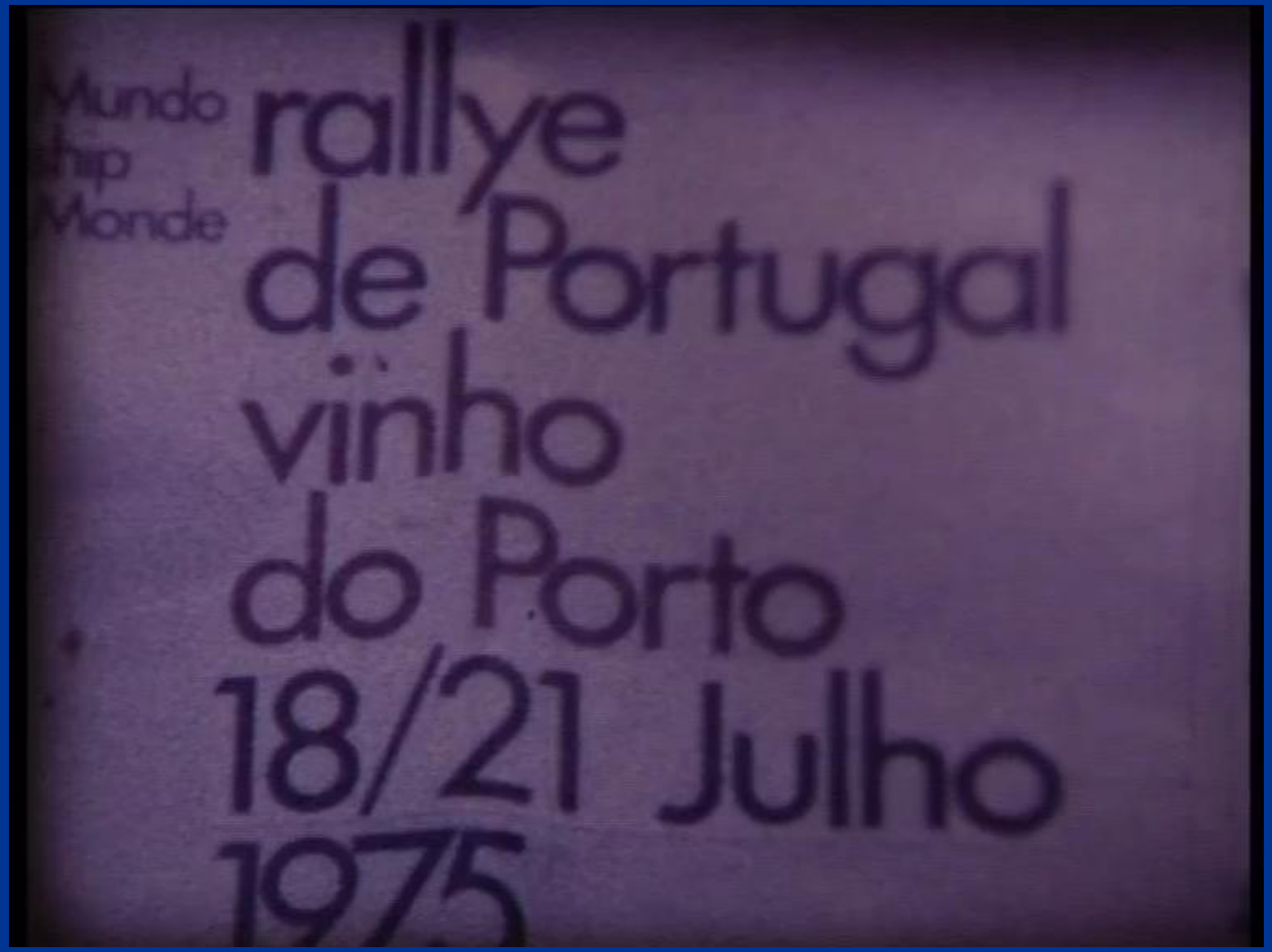




O **mapa do ACP** foi utilizado para as operações militares que deram lugar ao 25 de abril

As **primeiras eleições democráticas** do país foram para a direção do **ACP**, na Rua Rosa Araújo, tendo Francisco Pinto Balsemão vencido as eleições.

ACP e a cidade de Lisboa | **1945-1975**



Ao preservar a documentação do ACP, preservamos também uma parte da História de Lisboa.



OBRIGADA!