

rallies está para além da mera competição. Carlos Dionísio explica: "Pretendemos proporcionar o convívio e a divulgação do próprio país. Pelo que temos o cuidado de escolher os melhores percursos, para mostrar o que há de melhor não só a nível paisagístico, mas também a nível gastronómico." Para tal, são escolhidos os melhores restaurantes e hotéis, para que os participantes possam usufruir do máximo conforto.

E os carros antigos parecem fascinar graúdos e miúdos. O Museu costuma organizar visitas guiadas a escolas ao longo do ano lectivo e as reacções dos mais pequenos superaram as expectativas. "As observações que as crianças fazem são uma coisa extraordinária", comenta Carlos Dionísio, "Um dia destes dizia um rapaz para o amigo: «O meu pai tem um carro muito mais novo do que este, mas não é tão bonito!»" E, na opinião do director do Museu, as crianças estão cheias de razão. Os carros, nos dias que correm, são feitos em série, sem o gosto de outros tempos. Os modelos são desenhados a computador, e pouco diferem uns dos outros. Os carros antigos era dotados de personalidade própria, pelo contrário, os modernos são feitos em série e a pensar nas vendas. Carlos Dionísio recorda com alguma nostalgia o tempo em que "os fabricantes eram homens que se dedicavam à construção de automóveis quase por hobby". Foi assim que nasceu a marca Pierce Arrow.

Pierce, um americano fabricante de gaiolas, aproveitava os arames para construir rodas de bicicletas. Inspirado pelo trabalho de outros fabrica-

Gustavo Ribeiro



Ford T de 1926 ; 4 cilindros, 2894 cc ; E.U.A.

ntes, apercebeu-se de que poderia construir rodas igualmente resistentes para automóveis. Os motores vinha comprá-los ao velho continente, berço dos melhores carros e dos primeiros motores fabricados em série. Em Portugal existem somente três ou quatro exemplares da marca Pierce Arrow, pois predominam as marcas europeias, as que mais fama alcançaram, para além da americana Ford e o seu Modelo T.

Estes carros davam muito trabalho a construir, mas também muito gozo. Cada modelo era mais um desafio a vencer.

O gosto pela construção, e o facto das viaturas serem construídas uma a uma, o que lhes conferia um carácter único e personalizado, torna os carros muito mais valiosos. Com efeito, "qualidade, antiguidade e raridade são os 3 critérios fundamentais para se avaliar um carro antigo" afirma

Carlos Dionísio, "e temos, aqui no museu, carros que valem mais de 20 mil contos". O Museu possui, de facto, algumas verdadeiras raridades, tais como um magnífico Mercedes de aspecto imponente, do qual se sabe que foram construídos dois exemplares, embora se desconheça o paradeiro do outro. Este é um dos carros cujo valor é praticamente incalculável. Também se pode apreciar um belo Rochet Schneider, cuja fábrica fechou há muitos anos, o Austin que alguns pensam ter pertencido a Vasco Santana e o Cord, o automóvel que Marilyn Monroe mais apreciava.

Quanto à conservação dos automóveis antigos, ela passa praticamente por alguns cuidados de manutenção: pôr os carros a trabalhar regularmente e sair com eles porque, afinal, "os carros são como as pessoas, se não se mexem ficam presos."



280 anos da primeira lei do Património Cultural



Miguel Brito Correia *

No dia 20 de Agosto de 1721, mandou o rei D. João V (1706-50) publicar um Alvará em forma de Ley notável: a primeira lei, de âmbito nacional, sobre o património histórico e cultural. Ao contrário de anteriores documentos legais respeitantes à protecção de bens singulares, este Alvará é o primeiro a referir-se à totalidade do património português. É um documento notável pelos conceitos que reflete mas também pelo pioneirismo, mesmo a nível europeu. Tanto quanto sabemos, apenas as Bulas papais do século XV e posteriores, uma lei de 1560 de Isabel I de Inglaterra e a Ordenação das Antiguidades (1666) de Carlos XI da Suécia antecedem este Alvará do rei de Portugal.

Inserido num contexto de crescente interesse pelos vestígios do passado (*notícias*

da veneravel antiguidade), este Alvará surge na sequência da criação da Academia Real de História Portuguesa, a 8 de Dezembro de 1720. Sendo uma das missões da Academia *examinar (...) os Monumentos antigos*, constata este Alvará que muitos dos edifícios e objectos *que havia e se podião descobrir no Reyno, dos tempos (...) (dos) Phenices, Gregos, Penos, Romanos, Godos e Arabios* se tinham perdido *por incuria e ignorancia*. Para impedir mais perdas, o rei proíbe a destruição dos edifícios antigos e objectos de valor, diríamos hoje, arqueológico e estabelece uma



forma de compensar aqueles que acharem bens desta natureza e os entregarem à Academia ou às *Camaras das Cidades e Villas deste Reyno*.

Merecem realce os conceitos de património como valor nacional (*a gloria da Nação Portuguesa*) - conceito retomado mais tarde pelos patrimonialistas da Revolução Francesa e desde então generalizado aceite e, como conjunto de bens a *conservar e guardar* pelo Estado - ideia ainda hoje fortemente enraizada -, como documento histórico (*meyo muy (...) adequado para (...)*

conhecimento dos seculos passados), e como algo pertencente a um passado longínquo - não é por acaso que, segundo o Alvará, os bens a proteger são anteriores ao *Reynado do Senhor Rey Dom Sebastião*.

Finalmente é digno de nota o facto desta lei ter vigorado cerca de 150 anos e da Academia ser o primeiro serviço oficial a quem é confiada a salvaguarda do património cultural português.

* Arquitecto. Mestre em Conservação do Património pela Universidade de York, Inglaterra.