



JÁ SE FABRICAM AUTOMÓVEIS EM PORTUGAL 1938

Realização, argumento, sequência

e montagem: Manoel de Oliveira

Fotografia: António Mendes

Som: F. A. Quintela

Música: Carlos Calderón

Locução: Fernando Pessa

Produção: Lisboa Filmes (Portugal, 1938)

Produção executiva: Manoel de Oliveira

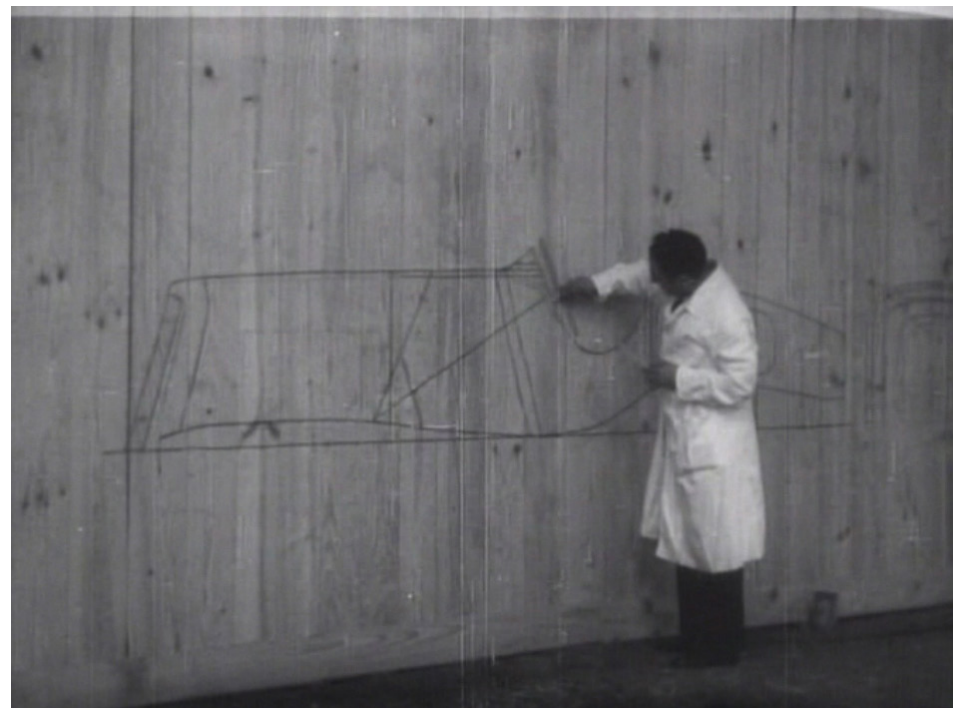
Distribuição: Lisboa Filme

Cópia: 35mm, preto e branco, só subsiste banda imagem

Duração: 9 minutos

Estreia: Trindade, 3 de fevereiro de 1938, acompanhando a estreia de *A Rosa do Adro* de Chianca de Garcia.

Realizado em 1938, *Portugal Já Faz Automóveis* – o título seria mais tarde alterado para *Já Se Fabricam Automóveis em Portugal* – é, como outros filmes do mesmo período, um documentário ao qual Manoel de Oliveira atribuía pouca importância em termos cinematográficos. Como *Miramar*, *Praia das Rosas*, realizado nesse mesmo ano em resposta a um pedido de um amigo, Manuel Menéres (o mesmo para quem Oliveira faria ainda, em 1964, *Vilaverdinho*, um documentário sobre uma aldeia transmontana), *Já Se Fabricam Automóveis em Portugal* resulta de uma sugestão de Eduardo Ferreirinha, companheiro das corridas de automóveis e representante da Ford em Portugal. O primeiro dos filmes perdeu-se, deste último – que, depois da sua estreia comercial em 1938, só voltaria a ser exibido em 1998 – conhecemos apenas uma versão amputada da banda de som que o deveria acompanhar, concretamente um comentário *off*, dito pelo popular radialista Fernando Pessa.



Se *Já Se Fabricam Automóveis em Portugal* é um filme onde fica bem patente a paixão automobilística de Oliveira, numa primeira versão do guião, intitulada *Portugal e o desenvolvimento do Automóvel* (documento inédito, igualmente datado de 1938, que integra o acervo do depositado na Casa do Cinema Manoel de Oliveira, em Serralves) percebemos que, de acordo com o projeto inicial, o filme teria um foco mais amplo. Tratava-se, nessa primeira versão, de confrontar o florescimento da indústria automóvel com a construção de novas vias de comunicação e com as transformações sociais, urbanísticas e económicas que daí decorrem. Partindo da constatação de que “Portugal tem uma superfície de 89.000 Km²” sobre os quais “se estende uma rede de estradas com cerca de 18.000 Km de comprimento”, o comentário que deveria acompanhar o filme discorre acerca dos diversos meios de transporte utilizados nos diferentes ramos do comércio e da indústria – “desde

os típicos carros de bois e barcos rabelos no Douro, aos comboios, automóveis e aviões” –, não deixando, contudo de notar, que “de todos, o preferido é sem dúvida o automóvel, pelas suas qualidades desportivas, utilitárias, comerciais e sobretudo turísticas”. Todo o texto é uma exaltação do automóvel, na suas múltiplas valências: seja pelas vantagens que o *autobus*, “mais fácil de manobrar” do que o carro elétrico, traz para o descongestionamento das cidades ou pelo modo como este novo meio de comunicação permite uma grande economia de tempo em casos urgentes, no transporte de médicos e de doentes, seja pelas suas aplicações ao transporte de carga, no que resultam inequívocas vantagens para a indústria e para o comércio. “Como a indústria do automóvel tem tido contínuos e consideráveis aperfeiçoamentos de ordem técnica garantindo um máximo de comodidade, rapidez e segurança – prossegue o comentário –; existindo numerosas estações de serviço espalhadas por todo o país



[semelhantes, portanto, àquela que veremos no seu filme seguinte, *Famalicão* (1940)], que garantem por sua vez um rápido conserto de avarias e substituição de peças, etc.; existindo ainda carros de socorro prontos à primeira chamada, é o automóvel o meio de transporte e de turismo por excelência, podendo confiadamente deslocar-se até aos lugares mais recônditos na certeza de um regresso tranquilo”. Posto isto, como entusiasticamente se observa ainda neste texto, “Só assim se justifica o número astronómico da produção mundial dos automóveis. A General Motors, por exemplo, que é a que maior número de automóveis constrói, atingiu o número fantástico de 1.500.000 carros no ano de 1936”; concluindo: “Pode dizer-se que o automóvel, o cinema e o rádio formam um todo que bem representa o nosso século”.

Voltemos agora a olhar para *Já Se Fabricam Automóveis em Portugal*. Na primeira sequência

do filme vemos um plano fixo da traseira de um dos primeiros Ford T, modelo pioneiro com que o construtor americano pretendeu democratizar o uso do automóvel. Pouco depois, o veículo arranca, avançando por um caminho de terra batida. A câmara acompanha, ao longo de quatro planos, o trajeto algo dificultoso do automóvel que, a dada altura, aproveitando uma curva, se converte num Ford V8 de 1937 (à data, o modelo mais recente da marca), avançando, com o próprio realizador ao volante, a grande velocidade por uma estrada alcatroada. A inflexão da via e o movimento da câmara, que descreve uma panorâmica à direita, disfarçam a junção entre os dois planos, permitindo que a metamorfose do automóvel (a passagem acelerada do primeiro para o último modelo da Ford) se opere no que parece ser um plano sequência, sem interrupção. No final do filme, um outro automobilista (o próprio construtor, o engenheiro Eduardo Ferreirinha) mostra orgulhosamente os requintes estéticos



e mecânicos da sua máquina, um luxuoso desportivo. O pano de fundo da cena (que não deixa de fazer lembrar um *spot* publicitário) é agora uma rua moderna, ladeada por vivendas, o que ilustra bem o modo como o uso do automóvel determinou, no início do século XX, a preferência burguesa pela periferia das cidades.

Mas não menos evidente é a paixão de Manoel de Oliveira pelos automóveis, pela velocidade e, no que converge com as visões futuristas de Marinetti, o fascínio pela beleza plástica destas máquinas. Recordemos que, nessa altura, o realizador – que, de algum modo, podemos ver a interpretar o seu próprio papel de jovem galã ao volante de um magnífico automóvel em *A Canção de Lisboa* (1933) – participa regularmente em competições automobilísticas, tendo sido por diversas vezes premiado. É como alusão a essa dimensão biográfica que podemos ver, em *Já Se Fabricam Automóveis em Portugal*,

a transformação, ainda pelo engenheiro Ferreirinha, de três veículos Ford (novamente o modelo V8, de 1937) em carros desportivos Edfor (entre a desmontagem dos automóveis e a remontagem do motor otimizado sobre um novo chassis, esta é a segunda metamorfose que se mostra no filme). Foi, de resto, ao volante de um desses carros que Manoel de Oliveira venceu a II Rampa do Gradil, em 1938, como é também por um desses automóveis que o realizador troca o seu BMW (o primeiro adquirido em Portugal), com que até aí corra. Significativamente, o mesmo automóvel que o realizador, amante de todas as novidades, nos mostra, a dada altura, coberto de taças.

António Preto

Fotogramas do filme *Já Se Fabricam Automóveis em Portugal* (1938) de Manoel de Oliveira