

THE USE OF BICYCLES IN PROFESSIONS – 1st GROUP

The history of the bicycle dates back to the 19th century, when, in 1817, Baron Karl Drais, a German inventor, created the *Draisine*, as a forerunner to this type of vehicle. The *Draisine* was essentially a platform where the rider sat and used their feet on the ground to propel them forwards; a vertical axis linked to the front wheel allowed the vehicle to be steered. This machine could reach speed of 20 km/h on descents, and for that reason was also known as the velocipede, meaning “fast feet”.

In 1861, the Frenchman Pierre Michaux and his son Ernest adapted a *Draisine* by adding a dual crank and a set of pedals, creating the first functional prototype of the bicycle. This innovation had considerable impact on the popularisation of the bicycle and their company was the first to mass produce pedal-powered velocipedes.

In around 1879, the Englishman H. J. Lawson applied chain drive to the rear wheel, linking the pedals to a small toothed sprocket. This multiplying transmission led, in 1885, to what was called the *Rover Safety Bicycle*, a light structure with wheels of the same diameter, chain drive, gears, direct-action pedals and an inclined fork. In 1888, John Boyd Dunlop invented the inflatable tyre, facilitating more comfortable travel.

In Portugal, the first bicycles arrived in the second half of the 19th century and are likely to have been *Bicycles Michaux*. By the end of the century, it is estimated that there were around eight thousand velocipedists in the country and the number of imported bicycles was already considerable, despite the prohibitive customs charges applied, not to mention the stamp duty and mandatory municipal licence.

For decades, many professions used the bicycle as a means of transport.

In the late 19th century, the Coimbra fire brigade considered the introduction of bicycles to conduct the fire-fighters' patrol when monitoring fires outside the city. The postal service also adopted the bicycle at an early stage. Messengers used them to deliver telegrams and express correspondence, while cycling postal workers ensured daily distribution of letters and packages.

Also in the Armed Forces, the Portuguese army started to use the bicycle on an experimental basis in the late 19th century, and the soldiers who rode them came to be known as *velocipedistas*.

The first known use of bicycles in combat situations by the Portuguese army occurred during the First World War. In the Portuguese Navy, bicycles were used by almost all land units and also by some naval units. Soldiers of the National Republican Guard travelled by bicycle on their patrols of villages and towns, carrying their rifles next to the frame. Forest wardens also used this means of transport to get around.

In many professions, the bicycle was also very useful for distributing goods. Bakers used wicker baskets strapped to the back of the bike, while milkmen used them to carry their aluminium milk urns from door to door. Coal and fish were other items delivered straight to the home in this manner. In addition, there were also ice cream vendors and even chestnut roasters, who also sold their wares from bicycles.

With the appearance of the bicycle in rural areas, it became common for workers to travel to the vineyards on their heavy *pasteleiras* (slow bicycles), carrying with them the tools of their trade: hoe, pruning hook, handsaw and grafting shears. They would also carry a small keg of wine, and a packed lunch.

Knife sharpeners, a profession that still exists in some regions of Portugal, used the bicycle not just as a means of transport, but also as a support for the emery, activated by a cog connected to the bicycle wheel. They would also carry the tools needed to sharpen scissors and knives, as well as to repair umbrellas and parasols. This profession originated in a small place in Galicia, Spain, where to announce their arrival, knife sharpeners would play the panpipes, the characteristic sound of which still lingers in our imaginations.

The history of the bicycle reflects continual human innovation, which over the centuries has transformed this simple vehicle into an essential tool of transport and freedom.

Museu das Duas Rodas
Serviço de Museus do Município de Anadia

Obliterações do 1.º dia First-day Cancellations

Loja CTT Restauradores
Praça dos Restauradores, n.º 58
1250-998 LISBOA

Loja CTT Chiado
Praça Luís de Camões, n.º 20
1200-994 LISBOA

Loja CTT Palácio dos Correios
Praça da Trindade, n.º 32
4000-999 PORTO

Loja CTT Zarco
Av. Zarco, n.º 9
9000-999 FUNCHAL

Loja CTT Antero de Quental
Rua Agostinho Pacheco, n.º 16
9500-998 PONTA DELGADA

Encomendas a / Orders to FILATELIA

Av. dos Combatentes, n.º 3 - 13.º piso
1643-001 LISBOA

Colecionadores / collectors

filatelia@ctt.pt
www.ctt.pt
www.facebook.com/Filateliactt

O produto final pode apresentar pequenas diferenças.
Slight differences may occur in the final product.

Design: Unidesign / Hélder Soares
Impressão / printing: Grafisol

Dados Técnicos / Technical Data

Emissão / issue - 2025 / 04 / 07

Selos / stamps

€0,69
€0,95
€1,21
€1,33
€0,05

Design

Unidesign / Hélder Soares

Créditos / credits

€0,69 Bicicleta do carteiro. *Belita SOCIAL*, usada durante mais de 30 anos no serviço de distribuição de Correio em Grândola. Património CTT à guarda da Fundação Portuguesa das Comunicações.

€0,95 Bicicleta do bombeiro. Recuperada com inspiração em bicicleta de início do séc. xx. Coleção / collection: Raul Vasconcelos.

€1,21 Bicicleta do amolador. Coleção / collection: João Seixas | Museu das Duas Rodas.

€1,33 Bicicleta do leiteiro. Coleção / collection: Carlos Ribeiro | Museu Rural e do Vinho.

€0,05 Bicicleta do agricultor. Coleção / collection: Carlos Ribeiro | Museu Rural e do Vinho.

Fotos / photos: Gonçalo Soares.

Pagela / brochure

Capa / cover: Carteiros ciclistas na Estação dos Correios e Telégrafos do Estoril, 1930.

Foto / photo: Francisco Santos Cordeiro.

Coleção / collection: Fundação Portuguesa das Comunicações / Arquivo Histórico e Biblioteca.

Sobrescrito de 1.º dia / first day cover

Bicicleta do carteiro. Património CTT à guarda da Fundação Portuguesa das Comunicações.

Foto / photo: Gonçalo Soares

Tradução / Translation

Kennis Translations

Agradecimentos / acknowledgments

Raul Vasconcelos

Fundação Portuguesa das Comunicações

Museu das Duas Rodas

Museu Rural e do Vinho

Papel / paper

110g/m²

Formato / size

Selos / stamps: 30,6 x 27,7 mm

Picotagem / perforation

12 x 11 ¾

Impressão / printing: offset

Impressor / printer: Cartor

Folhas / sheets:

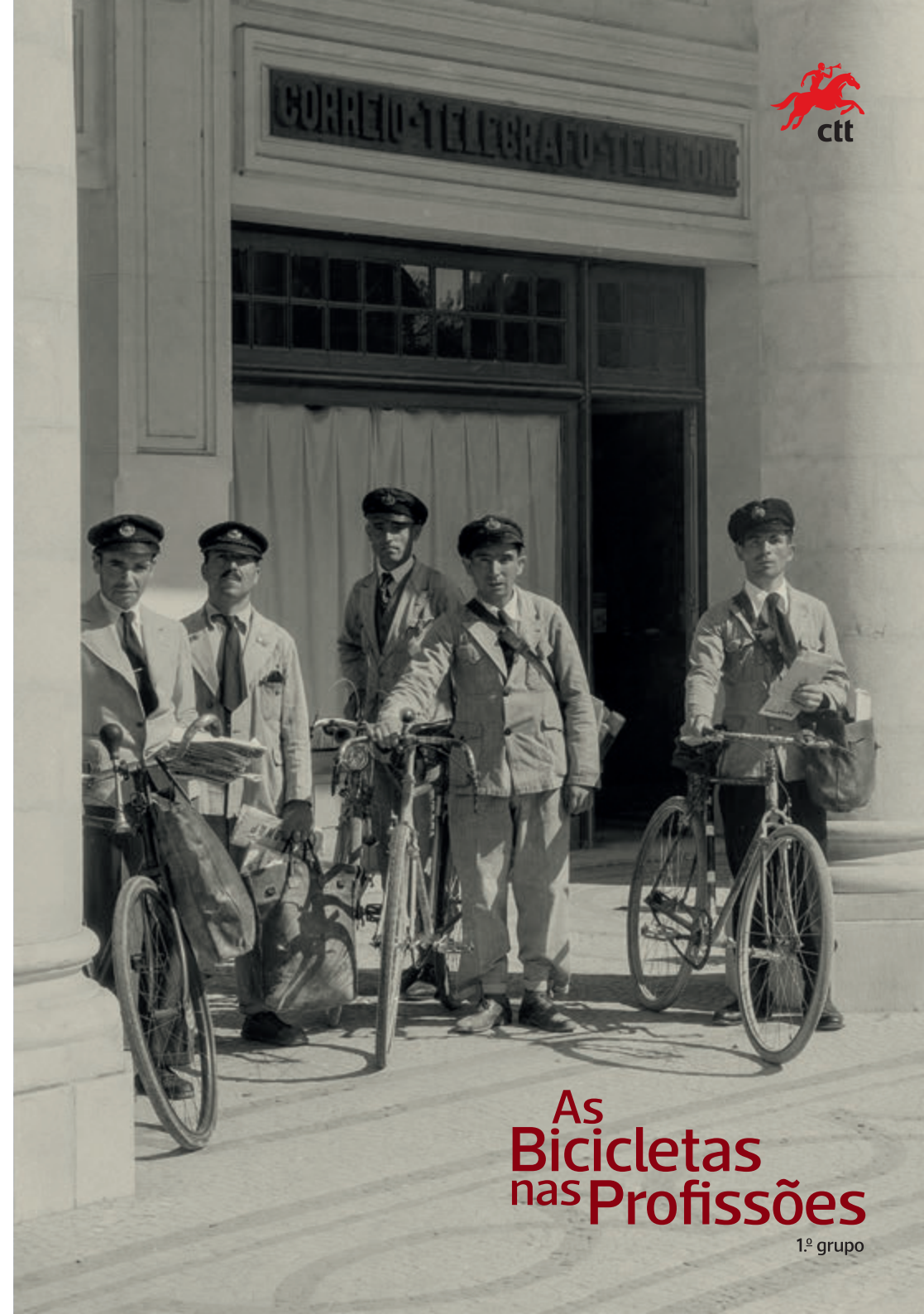
Com 100 ex. / with 100 copies

Sobrescrito de 1.º dia / FDC

C6 – €0,56

Pagela / brochure

€0,85



A história da bicicleta remonta ao século XIX, quando, em 1817, o barão Karl Drais, inventor alemão, idealizou a *Draisena*, como a precursora deste veículo. A *Draisena* era composta por uma plataforma onde o condutor se sentava e, impulsionando os pés no chão, gerava o movimento; através de um eixo vertical ligado à roda da frente direcionava o veículo. Chegava a atingir os 20 km/h nas descidas. Daí a designação *velocípede*, derivada de «pés velozes».

Em 1861, o francês Pierre Michaux e o seu filho Ernest adaptaram uma dupla manivela e um conjunto de pedais a uma *Draisena*, criando o primeiro protótipo funcional da bicicleta. Esta inovação teve um impacto significativo na popularização da bicicleta e a sua empresa foi a primeira a produzir velocípedes movidos a pedal de forma massificada.

Por volta de 1879, o inglês H. J. Lawson aplicou a transmissão por corrente à roda traseira, ligando os pedais a uma pequena roda dentada. A esta transmissão multiplicadora segue-se, em 1885, a chamada bicicleta *Rover Safety Bicycle* com uma estrutura leve, rodas do mesmo diâmetro, transmissão de corrente, engrenagem, pedais de ação direta e garfo inclinado. Em 1888, John Boyd Dunlop inventou a câmara de ar, possibilitando viagens mais confortáveis.

Em Portugal, as primeiras bicicletas terão chegado na segunda metade do século XIX e seriam as *Bicycles Michaux*. No final do século XIX, estima-se que existissem no país cerca de oito mil velocipedistas e, nessa altura, o número de bicicletas importadas era já apreciável, pese embora a carga aduaneira proibitiva de que eram alvo, a que se somava o pagamento de selo e de licença municipal obrigatória.

Foram várias as profissões que durante décadas utilizaram este veículo como meio de transporte.

No final do século XIX, a corporação de bombeiros de Coimbra estuda a introdução das bicicletas para condução do piquete de bombeiros no acompanhamento a incêndios fora da cidade. Também os Correios cedo começaram a utilizar a bicicleta como meio de transporte. Os boletineiros



usavam-na para entregar telegramas e correspondência expresso, enquanto os carteiros ciclistas asseguravam a distribuição diária de cartas e encomendas.

Também nas Forças Armadas, o Exército português iniciou, no final do século XIX, o uso experimental da bicicleta, sendo os militares que a utilizavam conhecidos como velocipedistas.

O primeiro uso conhecido em combate conhecido de bicicletas pelo exército português, ocorreu durante a primeira grande Guerra Mundial. Na Marinha de Guerra, as bicicletas foram utilizadas, em quase todas as unidades em terra e também em algumas unidades navais. Os soldados

da GNR, deslocavam-se em bicicletas nas suas rondas pelas estradas e ruas das aldeias e vilas, transportando a sua espingarda junto ao quadro. Também os guardas-florestais recorriam a este meio de transporte para se deslocarem.

Em muitas profissões, a bicicleta desempenhava também o papel de meio de transporte para a distribuição de mercadorias. Os padeiros utilizavam cestas de verga acopladas à parte traseira, enquanto os leiteiros carregavam as suas leiteiras de alumínio na bicicleta, andando de porta em porta. Já o carvoeiro distribuía carvão, e o peixeiro entregava peixe diretamente ao domicílio. Além destes, havia ainda o vendedor de gelados e até o assador de castanhas, que também usavam a bicicleta como meio de locomoção.

Com o aparecimento da bicicleta no meio rural, tornou-se hábito o trabalhador deslocar-se à vinha na sua bicicleta pasteleira e colocar na mesma os utensílios necessários a cada tarefa: a enxada, o podão, o serrote ou a tesoura de enxertia. Levava também um pequeno barril com vinho, e o saco do “farnel”.

O amolador, profissão que ainda sobrevive em algumas regiões de Portugal, utilizava a bicicleta não apenas como meio de transporte, mas também como suporte para o esmeril, acionado por uma engrenagem conectada à roda da bicicleta. Levava também as ferramentas necessárias para afiar tesouras e facas, bem como reparar guarda-chuvas e sombrinhas. Esta profissão tem origem numa pequena localidade da Galiza, em Espanha, onde, para anunciar a sua chegada, os amoladores usavam uma flauta de pan, cujo som característico permanece vivo no nosso imaginário.

A história da bicicleta é um reflexo da contínua inovação humana, que ao longo dos séculos tem transformado este simples veículo numa ferramenta essencial de transporte e de liberdade.