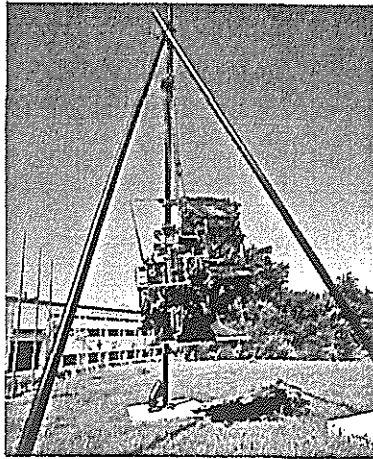


O TRIPEIRO



O MUSEU NACIONAL DA IMPRENSA, JUNTO À LIGACÃO DA PRAIA
COM GARDINHAR E ENTRE OS-RIOS (COLECCÃO DO MUSEU)

SUMÁRIO

66 MUSEU NACIONAL DA IMPRENSA
UMA FÁBRICA DE IDEIAS NA MARGEM DO DOURO
por João Carvalho

72 ANTÓNIO NOBRE OU «SÓ»
por Armário Pinheiro

80 A PRAÇA DA LIBERDADE
E O ESTÁTUA EQUESTRE DE D. PEDRO IV:
UM PERCURSO E UM EXCURSO.
A PROPÓSITO DE UM PROJECTO
por José A. Rio Fernandes

85 TRANSPORTES NA CIDADE
EVOCAÇÃO DA COMPANHIA CAARIS EM 1903
por Jorge Fernandes Alves

90 FERNANDO AGUIAR BRANCO
DOUTOR HONORIS CAUSA
PELA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
por J. Alves

92 VIDA CULTURAL

95 ACONTECEU NÃ SO ANOS

PROPRIEDADE: ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO

SEDE: Rua do Farol — Monte da Luz, 5
Telefs. 22 610 23 20 / 22 615 42 83 — Fax 22 615 42 84
4150-503 Porto

ADMINISTRAÇÃO: Eng. Vergílio Folhadela Moreira (Presidente)
Eng. Francisco de Almeida e Sousa (Administrador)
João Rui Alves dos Santos (Administrador)

DIRECÇÃO: Dr. F. Almeida Conde (Director)
Dr. Augusto Canedo (Director Adjunto)

CONSELHO DE COORDENAÇÃO: Dra. Maria do Pilar Garcia
Dra. Alexandra Fernandes, Dr. José Frágoso, José Leão

Depósito Legal n.º 11457/06 — Registo na D.G.C.S. n.º 107643
Revista Mensal — Preço: 050\$00 — Assinatura Anual: 6 500\$00

EXECUÇÃO GRÁFICA: UMIARTE GRÁFICA — PORTO

DISTRIBUIÇÃO: MÁRIO DA SILVA BRAGA, LDA
Rua Duque de Terceira, 271 — 4000 PORTO

IMPRESSÃO: SODOS EXEMPLARES

7.ª SÉRIE — ANO IX — NÚMERO 3 — MARÇO 2001

PATROCÍNIO: ~~Associação~~ CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO



XPRESSÕES como «coluna vertebral» ou «sistema circulatório» são recorrentes na literatura técnica sobre ur-

banismo em referência às redes de transportes que se multiplicam na cidade da era industrial. Trata-se de uma evidência da metáfora organicista que fornece a matriz para configurar as representações do papel dos transportes urbanos na cidade burguesa, já que esta tem nos meios de circulação o seu fluxo vital.

Cidade burguesa que, norteada pelo espírito comercial, ganha alinhamentos e se desenvolve segundo regras que apontam para a racionalidade de um livro de contas, com a linearidade do Deve e Haver, com a sobreposição dos interesses materiais em relação aos interesses existenciais. E, por isso, paralelamente à eventual reconstrução interna que se desenvolve sobre processos de arrasamento (muralhas, habitação degradada, locais insalubres), a cidade alarga-se e estende-se cada vez mais aos seus arredores, com os transportes públicos — *omnibus*, *tramways* — a fornecerem a ligação do centro com os lugares mais afastados, que, frequentemente, ultrapassam os limites administrativos da urbe para se projectarem aos arrabaldes que alimentam fluxos de troca. A cidade invade o campo e, quando pode, anexa-o, numa propagação que o avanço do espaço urbano do Porto tão bem exemplifica (anexação da Foz, incorporação de freguesias limítrofes, alinhamentos pela Circunvalação, tentativa de anexação do espaço portuário de Leixões e freguesias envolventes).

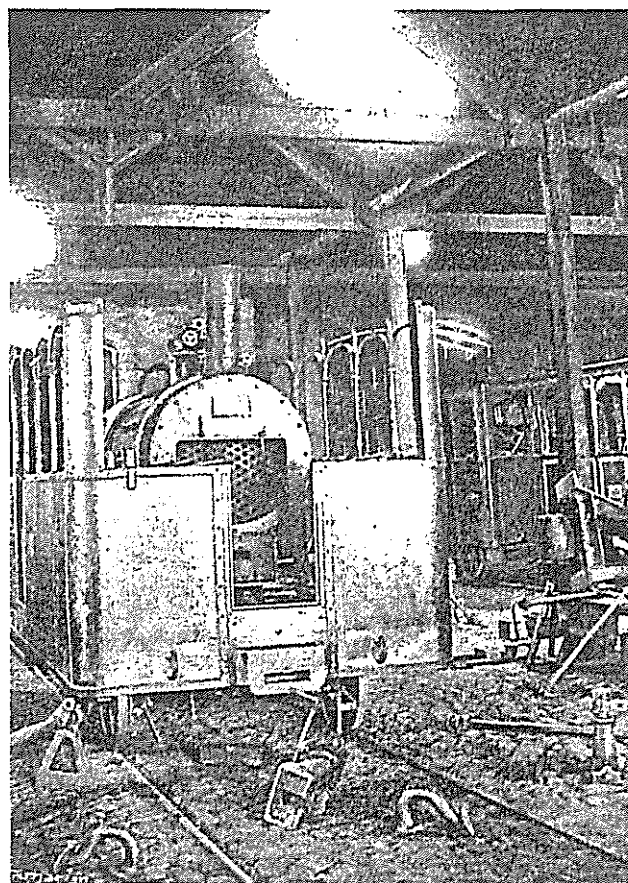
Lucros e transportes são as preocupações do negociante e, naturalmente, as obsessões da cidade comercial. Assim foi no Porto, cidade angustiada no fechamento das suas muralhas, que logo tratou de arrasar e de, com essas pedras, construir parte dos cais na margem direita do Douro para melhor receber os navios que a procuravam e eram a sua razão de ser; cidade magoada, por tardiamente receber o caminho-de-ferro e suas derivações, por se sentir manietada nas ligações marítimas, dados os problemas portuários de difícil ultrapassagem e falta de certezas nas opções (Douro ou Leixões?). As ligações de transporte com o exterior constituem um drama que atravessa toda a história do Porto con-

TRANSPORTES NA CIDADE

Evocação da Companhia Carris em 1903

temporâneo, ganhando mesmo, aqui e ali, foros de tragédia. Bastará acompanhar uma revista como *O Tripeiro*, nas suas diversas séries, para perceber as dimensões deste problema.

Mas há um domínio nos transportes com o qual a cidade tem longos períodos de apaziguamento, embora surjam também momentos de forte inquietação e mesmo turbulência — trata-se dos transportes urbanos, essa solução colectiva que, sobre carris, circula no miolo da cidade e arredores e assegura as pequenas deslocações dos seus habitantes, garantindo economias nas variáveis tempo e espaço. Com a concessão de 1870 ao Barão da Trovisqueira para uma linha de «americano» do Porto à Foz e Matosinhos e o início da respectiva exploração comercial em 9 de Março de 1872, o Porto torna-se a primeira cidade portuguesa a implementar um sistema de «rail-road», ou seja, de transporte por tracção animal sobre carris. E o serviço de transporte vai logo multiplicar-se com a emergência de um novo agente — a Companhia Carris de Ferro do Porto. Ultrapassadas



MONTAGEM DE UMA CALDEIRA



JOSÉ RIBEIRO VIEIRA DE CASTRO
ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

as quezílias derivadas das formas de concessão, e depois de várias tentativas frustradas, surgiu a fusão, em 18 de Janeiro de 1893, da «companhia de baixo» (a Companhia Carril Americano, derivada da primeira concessão, com sede no Ouro) com a «companhia de cima» (a Companhia Carris, com sede na Boavista), tudo parecendo apontar para a estabilidade empresarial e para o desenvolvimento harmonioso das linhas e sua modernização.

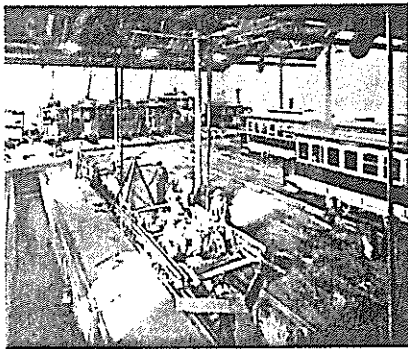
Desde 1878 que havia a tracção a vapor na linha da Boavista — Foz — Matosinhos, embora não fosse permitida a circulação deste tipo no interior da cidade. Mas a Companhia Carris, logo após a fusão, avançou para a implementação do sistema eléctrico, cuja inauguração ocorreu em 9 de Setembro de 1895. E também aqui o Porto tomou a dianteira, em termos nacionais, tornando-se a Carris um factor evocativo da capacidade de iniciativa portuense e, nessa medida, um símbolo de orgulho local.

A Carris era, na altura, considerada como uma empresa bem organizada e gerida por um nome que se transformou numa referência empresarial do Porto — José Ribeiro Vieira de Castro, o emigrante que, em retorno do Brasil, geriu a Companhia Carris de Ferro do Porto, durante quase três décadas (1878-1905), com pulso firme e duas regras básicas:

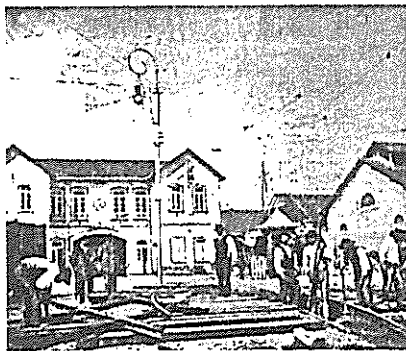
1. Remunerar o capital accionista dentro de níveis razoáveis mas sem a elevada especulação que ocorria noutros sectores (seguros, banca, têxtil) — os dividendos mantêm-se na casa dos 6%, durante o seu longo mandato, de forma a constituir reservas para os investimentos necessários à ampliação e modernização da rede.
2. Apostar gradualmente nos novos tipos de tracção mais rápidos e económicos, à medida que iam surgindo no mercado.

A implementação da electrificação era um passo incontornável, dadas as novas disponibilidades tecnológicas e a impossibilidade de continuar a manter no coração da cidade os velhos «americanos», para os quais a Companhia tinha de sustentar centenas de mulas, com tudo o que isso implicava em termos de higiene urbana. Além disso, estimava-se que a electrificação reduzia os custos de operação em cerca de 50%, prevendo-se um crescendo de lucros, como veio a acontecer, apesar de a electrificação avançar devagar, cautelosamente. Mas, em 1904, os últimos carros de tracção animal são retirados da circulação, sendo grande parte dos respectivos veículos transformados em atrelados dos eléctricos que passam a dominar a rede instalada (a linha de vapor só desaparecerá, porém, em 1914).

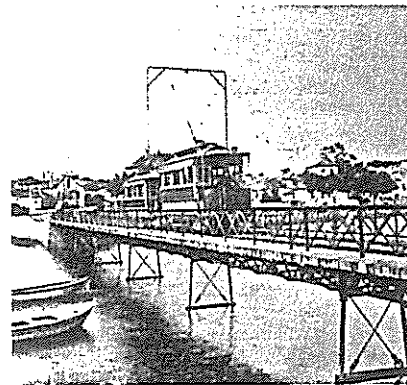
No entanto, sobre a dicotomia empresarial lucros versus serviço prestado desenvolve-se rapidamente um jogo de apresentações/atribuições. Face aos relatórios e apresentação de contas da Companhia, em que o coeficiente de exploração (despesas/receitas) se torna gradualmente mais favorável, surgem sectores da opinião pública que lhe atribuem «lucros fabulosos», questionam uma concessão atribuída quase sem encargos e lembram os contratos que em outros lados se fazem (como em Lisboa e em capitais estrangeiras), em que os concessionários contribuem, pela via fiscal, com elevadas quantias para os cofres municipais. Chegam estas posições às reuniões da vereação e o verniz vai estalar a partir do ano de 1903. Uma longa polémica vai começar, com as forças políticas a reivindicarem «carros para o povo», ou seja, tarifas a custos acessíveis (o carácter elitista dos transportes públicos portuenses era um facto antes do século XX) e contribuições sistemáticas para as finanças municipais. É um processo doloroso este que amotina sectores da população da cidade contra a Carris, que, no curto prazo, leva ao célebre «concurso para a



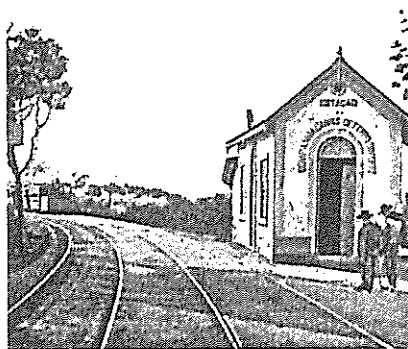
PRIMITIVO DEPÓSITO DE CARROS ELÉTRICOS
JUNTO À ESTAÇÃO GERADORA NA ARRÁBIDA



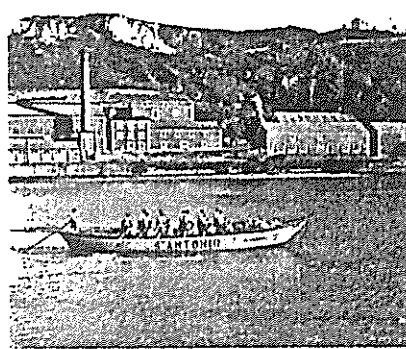
CONSTRUÇÃO DE LINHAS
NA ESTAÇÃO PRINCIPAL



PONTE SOBRE O LEÇA



UMA ESTAÇÃO
DA LINHA A VAPOR



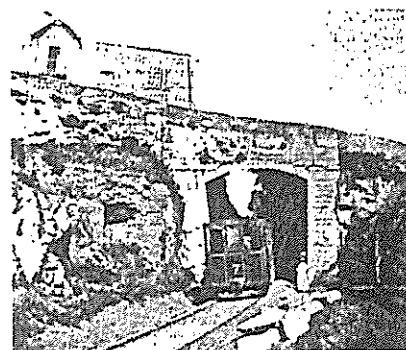
VISTA DA LINHA
AO LONGO DO RIO DOURO



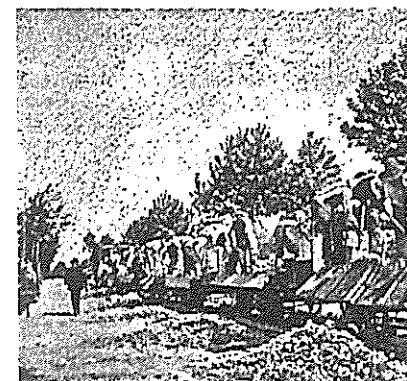
AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO
ENGENHEIRO DA COMPANHIA



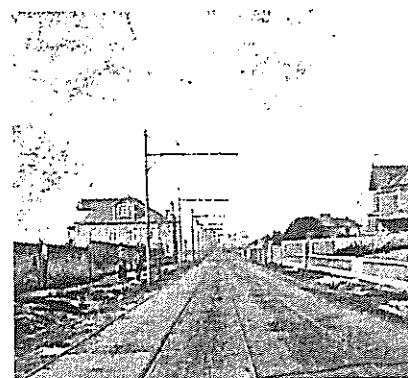
AVENIDA DE CARREIROS
FOZ DO DOURO



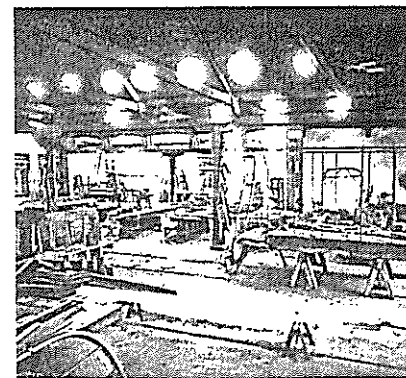
O TÚNEL DA LUZ
FOZ DO DOURO



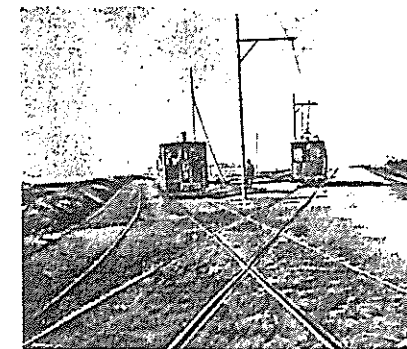
UM COMBOIO DE SERVIÇO



CARREIROS



A OFICINA DE CARRUAGENS



CRUZAMENTO DA LINHA ELÉTRICA
COM A LINHA A VAPOR

viação eléctrica», realizado em 1906, do qual saem vencedores outros concorrentes, gerando-se uma situação estranha em que o detentor das infra-estruturas instaladas — a Carris — não tem o direito de circular nas ruas da cidade e os que têm esse direito — a Companhia de Viação Eléctrica do Porto — não possuem aparelho industrial nem condições para assegurar a circulação. E daí mais uma fusão que vai prolongar a vida da Carris por mais quase quatro décadas. Não cabe aqui alongarmos neste processo complicado, a respectiva narrativa está feita e a sua publicação ocorrerá noutras circunstâncias.

Mas o ano de 1903 é uma data marcante neste processo de viragem. É então que a Companhia trata da imagem, no sentido de fazer sobressair a função social que vem desempenhando e sublinhar o papel que lhe cabe no desenvolvimento económico e social da Cidade. Um lisonjeiro artigo, intitulado «A Viação no Porto», sai de imediato na revista *Brasil-Portugal* (n.º 96, 1903), o qual não pode deixar de ser lido à luz da conflitualidade vivida.

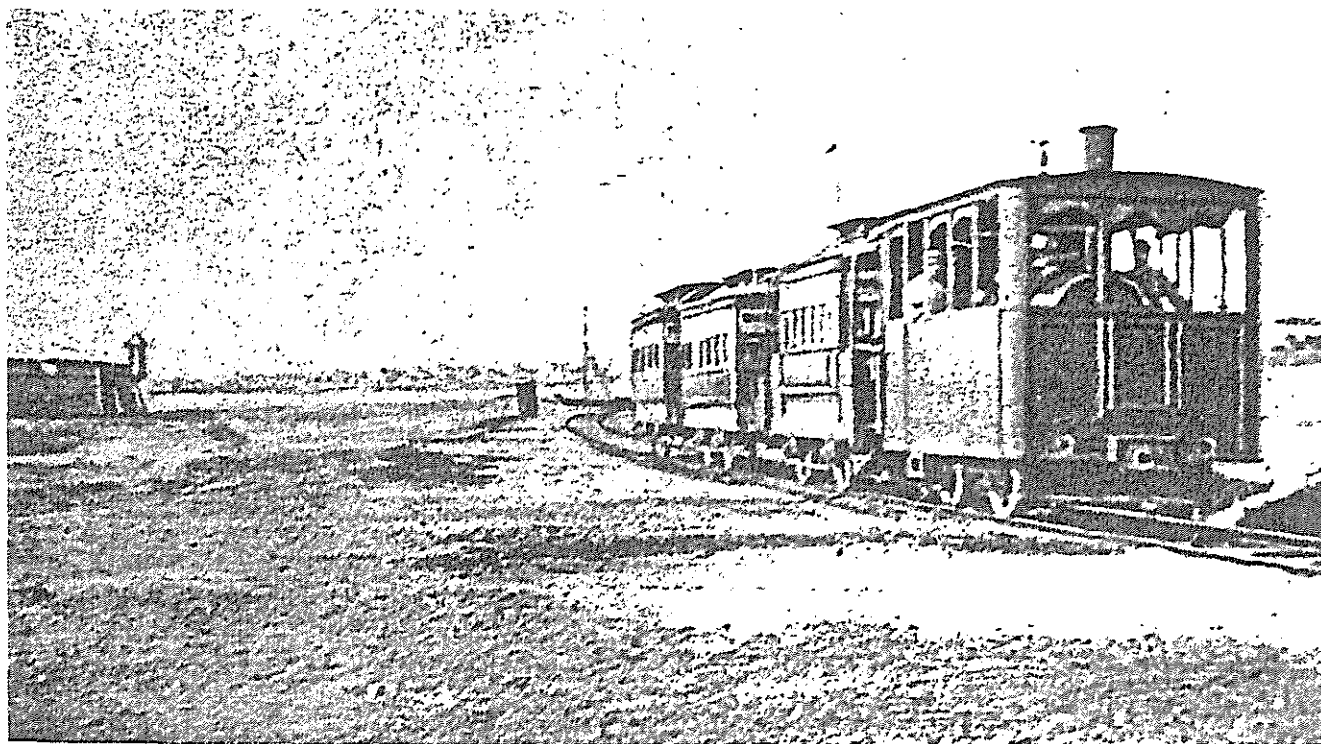
Assim, segundo o articulista dessa publicação, a conciliação entre os interesses da indústria e do comércio teria tido um contributo saliente através do serviço prestado pela Carris, facto que o estudo histórico naturalmente confirma:

«A indústria portuense pôde, com o auxílio indirecto da Companhia Carris, escolher lugares materialmente apropriados à economia de instalação e produção, longe mesmo dos centros de venda, e o comércio pôde conservar-se num centro definido, dando uma característica activa, local, à cidade, sem se preocupar com a distância da permuta».

Do mesmo modo se constata que, face às condições de insalubridade vividas na cidade do Porto, o transporte público era um agente de higienização, com influência decisiva na melhoria das condições de vida de sectores da população e da higiene pública em geral:

«Mas, o que é de mais alcance ainda, com o desenvolvimento da Carris de Ferro conquistou o público portuense um quantum apreciável de vidas; sob o ponto de vista higiênico, rarefez-se a população, pelo alargamento que adquiriu a cidade, bem como pela criação de novos bairros edificados em lugares saudios. Modificou-se mesmo a educação íntima da família que foi forçada a sair do casebre infecto em que vivia a maior parte do tempo por deficiência de meios fáceis de transporte, proporcionando-se-lhe agora um veículo agradável e cómodo».

E, para além do «espectáculo da vida» que as linhas do miolo urbano propiciavam, surgia, ainda, a função recreativa, com a ligação em tempo escasso às praias (Foz, Matosinhos, Leça). A viagem, pela marginal — da



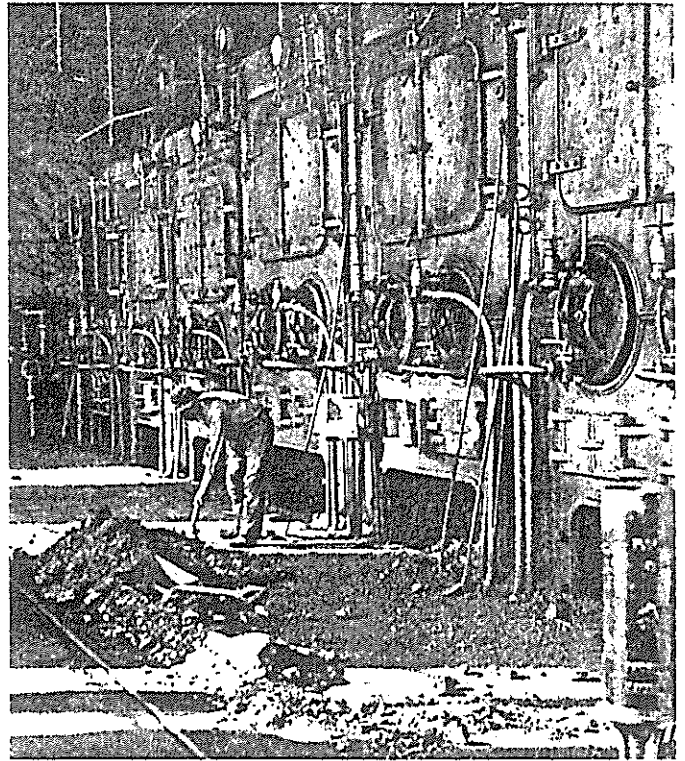
UMA VISTA DA LINHA A VAPOR

rua Infante D. Henrique até Leixões — era, só por si, «sumptuosa» e «surpreendente», fazendo deslizar à vista do passageiro um conjunto de focos importantes da vida e da paisagem ribeirinha, a que o descritivo do articulista imprime algum animismo e vivacidade, valendo a pena transcrever:

«Além desponha a margem do Douro com os seus velhos armazéns de vinhos e as suas fábricas, mais abaixo coa-se a nebulosa do trabalho e sorri-nos o decantado vale de amores, hoje Vale da Piedade, verdejante e onduloso, distendido à margem como um cisne em plácido sono; contrasta-nos em seguida o populoso bairro da Afurada, bairro piscatório, e toda esta metamorfose panorâmica nos aparece através de mastros de navios ancorados de onde a onde. Chegados à Foz, a vista alarga-se sobre o mar até ao horizonte e os pulmões sentem um insuflado de vida tão apreciável, especialmente por aqueles que durante o dia foram obrigados a mergulhar-se no trabalho áspero e rude numa atmosfera mórbida. Enfim, vem Matosinhos com as suas modestas casinhas como que apropriando lentamente ao meio do convívio, à família, ao lar, e por fim leça com o seu monumental porto de abrigo, onde quase sempre se espreguiça um transatlântico».

E mesmo a viagem pela Boavista, pela chamada «linha das máquinas», realizada ainda no comboio a vapor, não perdia interesse: depois de passar a Avenida da Boavista, então marcada pelas edificações de uma «arquitectura um tanto pitoresca», penetrava-se, a partir da Fonte da Moura, numa zona de pinhais até à Foz, ganhando o favor do público a visão do «poente» filtrado pela ramaria dos pinheiros numa «poeira de coral».

Enfim, a ligação era agora íntima e indispensável, «hoje a cidade vive com os seus tramways» e a Carris abraça-a com a sua «rede de ferro». Para a sustentação da rede, a Carris tinha um expressivo aparelho industrial, com 450 trabalhadores efectivos e vários tipos de oficinas — centradas na estação da Boavista — para a construção e reparação dos 155 carros em serviço (40 eléctricos, 70 atrelados, 45 veículos de mercadorias), bem como para a manutenção de linhas. E ainda a estação geradora da energia eléctrica, localizada desde o início (1895) na zona da Arrábida, preparada para uma produção de 1500 cv. Seis caldeiras accionavam duas máquinas a vapor de 500 cv cada e duas outras de 150 cv, às quais estavam acoplados dinamos para a produção de electricidade (note-se que esta central veio



A OFICINA GERADORA — BATERIA DE CALDEIRAS

a desaparecer, dado ter sido construída mais tarde a Central de Massarelos, inaugurada em 1915, que hoje serve de espaço de acolhimento ao Museu do Carro Eléctrico).

A mensagem do articulista era então óbvia, uma empresa desta ordem não surgia apenas pelo «simple factor dinheiro», numa cidade em que a população ainda não preenchia a totalidade da oferta de transporte disponibilizada a um espaço ocupado de forma bastante heterogénea, isto é, ainda com grandes vazios de actividade na sua larga extensão. A focalização devia então centrar-se na perspectiva de uma gestão empresarial com visão social.

Contudo, por mais justas que fossem as asserções aduzidas, não devia ser pelo desenvolvimento do interessante artigo que as páginas da revista *Brasil-Portugal* prendiam a atenção, mas pela outra forma de comunicação que a revista utilizava cuidadosamente — a fotografia. Assinadas por P. Marinho, fotógrafo e gravador que assina outras reportagens fotográficas da mesma publicação, surge um conjunto de fotos que documentam a actividade empresarial da Companhia Carris. É esse contributo precioso que achamos oportuno recuperar para *O Tripeiro*, dando a conhecer visualmente às gerações actuais a «fase de ouro» da grande empresa portuense de transportes que foi a Companhia Carris de Ferro do Porto.

JORGE
FERNANDES
ALVES