

Jorge Fernandes Alves

Nos trilhos da cidade. Aspectos históricos dos transportes colectivos no Porto *

R E S U M O

No presente texto, abordam-se as principais linhas de evolução do transporte público na cidade do Porto. Sublinha-se a importância do transporte público e faz-se a história de alguns acontecimentos marcantes na organização das empresas respectivas, dos vários tipos de transporte e a sua relação com o público e o poder municipal.

Os transportes públicos desempenharam um papel determinante nos processos históricos de urbanização, tornando-se decisivos tanto na organização espacial como na coesão social. Afectando todos os grandes factores da urbanidade (distribuição da população, uso e custos do solo, actividades económicas, mercado imobiliário), asseguram condições de mobilidade aos volumosos grupos sociais mais desfavorecidos ou desprotegidos (trabalhadores, estudantes, idosos). Daí a tendência histórica para uma crescente preocupação de intervenção por parte das entidades estatais, no sentido de evitarem a sua afectação exclusiva a objectivos de lucro privado e salvaguardarem a componente de serviço público que o conceito de transporte colectivo inclui.

O transporte colectivo fundamenta-se na ideia de partilha de um veículo, em percursos pré-estabelecidos e com regularidade de serviço, aberto ao público em geral, através do pagamento de um serviço. Terá cabido a Pascal, em 1662, a ideia pioneira de sugerir a criação de um serviço deste tipo aos habitantes de Paris, numa altura em que o cavalo e a diligência eram atributos de nobreza e a mistura de estados sociais ainda não era aceitável. Por isto mesmo, o transporte público só terá plena aceitação nas cidades liberais, pujantes de vida e de mobilidade de bens e de pessoas, com crescentes exigências de transporte eficaz, com velocidade e regularidade. Organizaram-se, então, empresas, normalmente estruturadas em companhias ou sociedades por acções, para a exploração e uso da via pública, em regime de concessão pelo poder local ou central. Com o decorrer do tempo, perante a necessidade de ordenar o fluxo e evitar o caos urbano, a concessão passou-se a fazer através de um caderno de encargos, ou seja, um contrato com conjunto de obrigações a cumprir.

Depois das diligências e carroções, o grande elemento catalisador do progresso nos transportes públicos foi o carril plano, dispositivo de tecnologia simples que facilita o incremento da velocidade, impõe a normalização da via, permitindo a partilha com peões e outros veículos e facilitando a penetração no miolo urbano (ao contrário do caminho-de-ferro

* Texto base da comunicação ao Curso de Verão de 2000, organizado pelo Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

de longa distância que, com carril saliente, usa leito próprio, isto é, exclusivo). E assim se cria uma rede de circulação, por onde deslizará, numa primeira fase, o “americano” (1832: New York-Harlem), veículo de tracção animal ou a “motor de sangue”, depois o combóio com tracção de máquina a vapor e finalmente o carro eléctrico (1879, Berlim; 1881, Paris).

O eléctrico arrasta consigo uma significativa complexidade tecnológica na rede e no aparelho de produção e transmissão de energia que lhe subjaz, só ao alcance da grande empresa. Não teve, regra geral, uma instalação pacífica, pois, afastados os primeiros medos relativos aos perigos da nova forma de energia, suscitava ainda críticas relativas à estética urbana, dirigidas contra os postes e os fios. O eléctrico apresentava contudo indiscutíveis vantagens (regularidade, velocidade-padrão, dispensa da enorme quantidade de gado e consequente melhoria da higiene urbana, maior comodidade, iluminação e, sobretudo, grandes economias de exploração). Conhece-se a evolução posterior da circulação urbana, com a emergência do automóvel e a crescente conflitualidade desencadeada entre o transporte colectivo e o transporte privado e seus efeitos na modelação dos pesadelos de tráfico urbano actual. Desta guerra, o eléctrico saiu derrotado, sendo afastado das linhas tradicionais que, apropriadas pelo automóvel, tinham no eléctrico vagaroso e ronceiro um obstáculo ao novo tráfico.

A INSTALAÇÃO DO TRANSPORTE SOBRE CARRIL PLANO NO PORTO

A cronologia remete para 1870, em 15 de Agosto, o acto público da primeira concessão pelo governo para o estabelecimento de uma linha de “americano” do Porto à Foz e Matosinhos, feita ao Barão da Trovisqueira (um influente “brasileiro” de retorno, natural e residente em Vila Nova de Famalicão). No ano seguinte, este direito de concessão foi trespassado a Melo e Faro e Tavares Basto (este já tinha instalado o “americano” na zona da Marinha Grande, uns anos antes), sendo a inauguração da linha efectuada em 15.05.1872. Esta concessão foi de novo trespassada para a Companhia Carril de Ferro Americano do Porto à Foz e Matosinhos, constituída para o efeito em 08.03.1873.

O aspecto mais importante a assinalar reside, porém, na natureza do acto de concessão, que instala um conflito permanente entre os concessionários e a Câmara Municipal do Porto. Sendo a margem dos rios, desde 1840, da atribuição do poder central, e tendo o Estado contribuído (apenas em 1865) para a construção da via marginal, podia este atribuir a concessão. Mas quando surge o projecto verifica-se que a linha se propõe partir da Porta Nobre e passar pela Rua Nova da Alfândega, logo usava “terrenos públicos municipais”, tal como para a expansão da eventual rede a criar sobre as outras ruas da cidade também necessária de deliberação camarária. Se a isto acrescentarmos que a concessão derivou de uma acção espúria do governo da ditadura do marechal Saldanha, ficará explicada a má vontade da municipalidade portuense, o seu acto deliberado de atribuir a concessão para as outras ruas da Cidade a diferentes empresários e de negar consecutivamente à Companhia Carril novas ligações à sua linha (excepto no ramal Massarelos - Cordoaria), ainda que às vezes essa negação se faça sob a capa de exigências consideradas exorbitantes, como parece ter sido o caso de um pedido para ligar a Boavista à Foz, em 1872).

Assim, surge, em 27.03.1873, uma nova concessão para a instalação do americano nas diversas ruas da Cidade, atribuída a António Manuel Vieira de Castro (também emigrante regressado do Brasil) e Evaristo Pinto. Estes promoveram uma companhia para a qual tinham ofertas de subscrição de capitais do Brasil, mas, devido ao exemplo anterior, preferi-

ram abri-la aos representantes da burguesia portuense, surgindo então a Companhia Carris de Ferro do Porto. A Carris, com estação na Boavista, passou a ser popularmente designada de “companhia de cima”, por oposição à anterior, a “companhia de baixo”, com estação no Trem do Ouro. Esta limitava-se então à linha marginal até Matosinhos, que, no pólo oposto, nunca foi além da rua dos Ingleses (não conseguiu sequer autorização para o prolongamento pela rua Mousinho da Silveira, que a levaria ao centro da Cidade e à futura estação do caminho-de-ferro), ficando, segundo a queixa da Carril, como uma “artéria deslocada do coração da cidade”.

O tempo encarregou-se, entretanto, de criar aquilo que parecia desde o início uma inevitabilidade – a fusão das duas companhias, por incorporação da Carril na Carris (18.03.1893), após sucessivos episódios de desencontro que não é possível descrever nestas escassas páginas.

De notar a ligação de ambas as companhias a “brasileiros” da emigração, que encontraram aqui um campo de investimento e de desenvolvimento. Porto, Lisboa, Coimbra, entre outras experiências menores, tiveram nos “brasileiros” de retorno os protagonistas das iniciativas tendentes à instalação de transporte colectivo sobre carris no interior da cidade, o designado “americano”, pois não vingou aqui o estrangeirismo “bond”, derivado da referência ao título de crédito, de natureza obrigacionista, que sustentava o capital das companhias formadas para o efeito.

A cronologia dos transportes colectivos no Porto faz sobressair um comportamento de vanguarda, em termos peninsulares, acompanhando de perto as primeiras instalações do americano nas principais cidades brasileiras (o Brasil exportou a tecnologia do carril “americano” para diversos outros países, como a Argentina e a Bélgica). O “americano”, na sua simplicidade tecnológica, que unia a tradição (a força animal ou “motor de sangue”) com a novidade (o carril), só podia ser uma solução transitória na sociedade industrial. O número de animais necessários, o tipo de alojamento, a alimentação, as epidemias e a sujidade tornavam o gado muar incompatível com as normas crescentes de higienização da cidade. Acresciam a irregularidade dos horários, as dificuldades de tracção numa cidade de fortes declives e, finalmente, o crescente sinal de atraso tecnológico, à medida que surgiam novas formas de tracção. A tracção animal acabará definitivamente em 1904.

O vapor foi uma das soluções utilizada para as linhas periféricas, também transitória pela incomodidade dos fumos e os perigos de circulação de peões, sendo impedido de penetrar no miolo urbano, o que obrigava a mudança de “motor” na Boavista: a máquina deixava na linha as carruagens, que seguiam depois em frente com tracção animal. Inaugurada pela Companhia Carris, em 1878, na linha Boavista-Foz, depois prolongada a Matosinhos e Leça, a solução vapor foi abandonada em 1914 (foi ensaiada mas não adoptada na linha marginal, pela Companhia Carril).

Em 09.09.1895 inaugura-se publicamente a primeira linha com carro eléctrico (Massarelos-Carmo). A carruagem movida por tracção eléctrica é uma das maravilhas da tecnologia dos fins do século XIX. A tracção faz-se pela utilização de uma energia de natureza oculta, que poucos compreendem, transmitida através de finos fios de cobre, sustentados em postes. Movimentando cargas pesadas, de forma limpa e eficaz, correndo tanto em terrenos planos como em situações de forte declive, a tracção eléctrica operava uma verdadeira revolução nos transportes colectivos urbanos. A aliança entre empresas industriais de elevado capital e a engenharia colocam esta solução ao alcance do público, com as empresas de transportes colectivos a medirem esta oferta, num processo de reciclagem do seu

equipamento (linhas, carros) que passa pela electrificação. Assim, aconteceu no Porto, e pela primeira vez em Portugal, no ano de 1895, a que se seguiu um processo gradual de implantação do “eléctrico”. Em termos de utilização urbana deste tipo de transportes, o Porto adianta-se também em relação às suas congéneres nacionais, embora a generalização do eléctrico nas ruas da cidade avance mais devagar do que em Lisboa (onde se fez com capital inglês).

O eléctrico não se move, porém, por milagre. Por detrás do deslizar mais ou menos suave e pouco barulhento, a que a campainha confere tipicidade, há todo um aparelho industrial que o faz mover. Em primeiro lugar, surge a central geradora de energia, que nos primeiros tempos era de natureza térmica, sustentada a carvão, a que se seguem fios e postes, e, à medida que este tipo de rede se amplia, subestações. A central da Arrábida, situada na zona onde hoje se ergue a ponte do mesmo nome, foi a primeira a servir os eléctricos do Porto, cumprindo a sua função por cerca de 20 anos. Sucedeu-lhe, por imposição da Câmara Municipal, através do contrato de concessão de viação eléctrica de 1906, a Central de Massarelos, mas só inaugurada em 1915. Centrais térmicas em zona urbana representavam um fardo para os residentes locais, que viam quintais e varandas inundados de resíduos de carvão, surgindo protestos de todo o lado para a sua erradicação (que só teve lugar, com desutilização gradual nos anos 50, compensada pela ligação à rede eléctrica nacional, na altura representada pela União Eléctrica Portuguesa).

Para além disso, há as oficinas de manutenção e as de construção e montagem dos carros. Numa fase inicial, os carros eléctricos surgiam da adaptação das carruagens dos antigos “americanos”, a que eram adicionados os mecanismos de tracção eléctrica vindos do estrangeiro. Não fugindo muito ao esquema inicial, os desenhos dos carros eléctricos seguiam modelos estrangeiros, mas os seus desenhos evoluem, sendo adaptados em resposta a questões técnicas e funcionais (surgiram modelos para evitar o espectáculo pouco aconselhável e perigoso que ocorria com frequentes situações de sobrelotação, transformando o carro num cacho de passageiros dependurados por todos os lados). Tudo junto, os transportes colectivos, representados pela Companhia Carris de Ferro do Porto e, mais tarde, pelos Serviços de Transportes Colectivos, constituíam a empresa com mais capacidade empregadora da região Norte.

A REDE

Procurando servir as populações na deslocação entre os principais pólos da vida citadina e desta com a sua periferia, os “americanos”, enquanto caminho de ferro de interesse local, visavam completar a obra do caminho de ferro de longa distância, parecendo acessíveis ao grande público e às pequenas deslocações, que se traduziriam em tarifas de pequeno montante, para uma utilização intensiva no quotidiano da cidade. No caso do Porto, insalubre nos seus bairros históricos, para os quais havia projectos de parcial arrasamento ligados à construção de infra-estruturas portuárias no Douro, os “americanos” surgiam ainda como uma medida higienista, pois a população concentrada nos lugares centrais tenderia a procurar habitação na periferia, porque mais barata e mais higiénica, apoiando-se para esse efeito neste transporte colectivo.

Mas nem sempre foi fácil conjugar interesses empresariais e interesses do grande público, pelo que o americano, como depois o eléctrico, foram durante largo tempo um transporte selectivo: as tarifas, ainda que razoáveis, eram incompatíveis com a bolsa da grande massa de trabalhadores que, com salários de miséria, acorriam à cidade, em bandos e

descalços para trabalharem em fábricas, oficinas, trabalhos domésticos ou braçais. Transporte de elite, a sazonalidade marca o serviço da Companhia, com as ligações às praias da Foz e Matosinhos a pontuarem os picos de frequência.

Se comparamos os mapas de diversos relatórios da Companhia, a evolução da rede foi lenta, seguindo no essencial a anterior configuração radial do espaço urbano, com poucas excepções, de que a primeira terá sido a linha marginal, bem como a ligação Boavista-Campanhã. Esta situação obrigava a maioria das carreiras a passar pelo centro da cidade, e com ela os passageiros, mesmo quando o seu objectivo era diverso. Desta forma, a rede inicial de transportes, funcionando em exclusivo, contribuiu para afunilar a mobilidade urbana, sem criar soluções alternativas que, com o tempo, alterassem a fisionomia da dinâmica citadina. Além disso, mais importante que o traçado das linhas, era a cadência do transporte oferecido. E a periferia tardava: as ligações a Gaia, por aquisição e arrendamento das respectivas concessões, só ocorrem a partir de 1899, processo que se prolonga até 1911. E só depois desta data se desenvolvem gradualmente outras ligações aos concelhos limítrofes, sulcadas pelos trilhos de carris planos.

Em todo o caso, a Companhia Carris de Ferro do Porto criou o bilhete anual, antecessor do passe, que se tornou num elemento decisivo para habituar as pessoas ao transporte colectivo. Inicialmente o bilhete anual era bastante caro, ainda inacessível também às bolsas operárias, porque pago à cabeça, mas com o decorrer do tempo e a desvalorização da moeda tornou-se num instrumento de acção social, na medida em que permite múltiplas viagens a preço módico àqueles que só dispõem do transporte público para se deslocarem.

Para transformar o transporte colectivo num serviço popular, foi necessário uma luta da cidade contra a Carris. Aliás, esta, inicialmente preferida pela Câmara à Companhia Carril, parece ter herdado desta a conflitualidade com a Câmara Municipal, sobretudo quando emergiram nas vereações forças políticas radicais, tais como os republicanos e os franquistas, que atacavam a Carris e, comparando com o contrato da Carris lisboeta (que pagava 12 contos/ano para reparações de pavimento e 48 de taxa anual de concessão), defendiam a necessidade de a companhia do Porto contribuir financeiramente para o orçamento camarário, ao mesmo tempo que se lhe pedia melhor serviço e “carros para o povo”. A questão colocava-se frequentemente já desde os anos 80 nas vereações, a propósito da necessidade de expropriações e demolições em determinadas ruas, e recrudescer por 1903, quando se coloca abertamente em causa o tipo de contrato subjacente à concessão atribuída à Carris, aventando-se a possibilidade de abrir novo concurso. A própria Carris, nestas circunstâncias, pede para lhe ser definida uma quantia anual a pagar, como forma de substituir contribuições pontuais, exigidas pelas obras a realizar, quantias que não ganhavam visibilidade pública. Foi criada uma comissão camarária para negociar com a Carris, mas perante a pressão da imprensa (particularmente do jornal republicano “Voz Pública”) e da mobilização popular de uma auto-designada “Comissão de defesa dos interesses da Cidade”, tal acordo não teve seguimento. Surgiam então propostas de concurso público e de municipalização.

É neste contexto que se abre concurso para a “viação eléctrica”, aproveitando-se o facto de a anterior concessão ser para carros “americanos”, apesar das autorizações oficiais para carros eléctricos. No meio de muita polémica, um primeiro concurso aberto em finais de 1904 foi anulado, abrindo-se um novo concurso em 1906, ao qual a Carris, numa posição de força, não concorreu, escorada na indemnização a que teria direito pela cassação das licenças. Veio a sair vencedora do concurso a proposta de Paiva Irmãos & Mathieu Lugan, que foi depois transmitida para uma companhia criada para o efeito – a Companhia de Viação

Eléctrica. A Carris tinha um trunfo: as concessões camarárias só podiam ser feitas para as vias municipais, mas a rede instalada já incluía várias estradas estatais e de outros concelhos limítrofes, facto que pesaria nas negociações de indemnização. Perante tal quadro, a Companhia de Viação Eléctrica do Porto, que acalentou ainda uma sociedade com uma firma inglesa, acabou por se render à evidência, incapaz de operar, e promoveu a fusão com a Carris, mantendo-se porém esta designação, frustrando-se deste modo os inimigos políticos da Companhia Carris que assim não conseguiam livrar-se dela.

Mas, na realidade, a Carris já não é a mesma, pois a fusão (24.08.1908) e o novo quadro accionista alteram radicalmente a sua administração (antes sustentada na família Vieira de Castro). Por outro lado, a Carris teve de cumprir as cláusulas do contrato de 1906, através do qual a municipalidade impunha, com base num duro caderno de encargos, uma série de exigências, que multiplicavam as carreiras urbanas, as cadências horárias, o início e fim das carreiras na Praça da Liberdade para quase todas e, sobretudo, estabelecia os preços das tarifas, que, a partir do contrato, só podiam ser alteradas após novas negociações com a Câmara. Ultrapassadas pela conjuntura económica, com o desencadear da inflação galopante e a elevação dos preços por altura da primeira guerra mundial, a revisão de tarifas vai tornar-se num folhetim interminável, cujos contornos se adivinham facilmente e que ajudaram a degradar a situação financeira da companhia nos anos 20 e 30. Outros problemas se acumularam, como o do cálculo da taxa municipal a pagar, com base numa percentagem sobre o rendimento quilométrico, no qual a Carris tratou de aplicar um “quebrado corrector”, ou seja, um factor de correcção em que procurava destrinçar a quilometragem da rede urbana no número de quilómetros da rede geral.

Assim, entre 1908-1912, a rede instalada passa de 48,188 km para 69,438 km, um aumento de 43% em cinco anos, em resposta ao prazo de instalação de novas linhas ou “pontas” de linha previsto no contrato de 1906. Ter o transporte público ao pé da porta é o sonho de cada cidadão ou do habitante da periferia urbana. A cidade é essencialmente movimento e sobreviver aqui passa por estar integrado no turbilhão, por dispor dos factores de mobilidade. A Carris sabia-o, mostrando aos accionistas os esforços para “drenar para os nossos carros o movimento dos arrabaldes da cidade”. A reivindicação de carreiras chega de todo o lado, embora a sua satisfação não seja líquida, quer por razões economicistas do ponto de vista empresarial, quer por eventuais limitações dos contratos de concessão, em que a Companhia os consegue caso a caso. Por isso, em muitos lados, comissões locais organizam-se e quotizam-se para subsidiar os custos de instalação das linhas, perante a urgência do transporte, conseguindo aqui e ali acelerar a instalação. Em todo o caso, a inauguração de uma carreira era saudada nas localidades periféricas como uma festa, mobilizando mares de gente para os rituais da primeira viagem, que era também um acto simbólico de integração social.

Mas as pressões sociais sobre a Companhia cresciam, à medida que o transporte público se configurava como um dispositivo estrutural decisivo na vida urbana. Desde 1909 que as greves dos trabalhadores se sucediam com alguma frequência, tornando-se os transportes um foco de agitação social, a que respondia a Carris com medidas sumárias. A evolução da conjuntura económica era desfavorável, estando a Carris manietada entre a inflação e a fixação oficial de tarifas, ao mesmo tempo que pagava agora taxas elevadas à Câmara. O coeficiente de exploração (ou seja, o *ratio* despesas/receitas) apresentava-se nas décadas de 20 e 30 acima dos 85%, com os custos a roçarem o limiar das receitas. Por outro lado, a frequente ameaça de municipalização criava expectativas nesse sentido e incentivava a redução do in-

vestimento, acabando muitos accionistas por pensar que essa poderia ser uma boa solução, desde que devidamente indemnizada, tanto mais que o contrato previa prazo para resgate com indemnização. A “canibalização” do equipamento, ou seja, o seu uso intensivo, sem preocupações de recuperação e manutenção, foi um facto evidente, tornando-se visível uma exagerada distribuição final de dividendos e uma clara degradação do serviço prestado nos últimos anos de administração da Carris.

RESGATE E MUNICIPALIZAÇÃO

O resgate tornou-se inevitável: anunciado pela Câmara em 1936, para cumprimento do aviso prévio de 5 anos, teve um processo atribulado que acabou por ocorrer apenas em 1946, apontando-se como justificação para o prolongamento a situação de guerra, mas na verdade havia fortes pressões ao nível do governo e claras oposições à municipalização (recorde-se que o Estatuto do Trabalho Nacional assegurava à iniciativa privada o exclusivo da iniciativa empresarial), sendo um dos maiores opositores o eng. Duarte Pacheco, ministro das Obras Públicas. Pode mesmo dizer-se que a municipalização só foi reconhecida depois da sua morte inesperada, ganhando então novo alento as teorias municipalizadoras, pois ele preferia a realização de um novo contrato com a Carris, adaptado naturalmente aos novos tempos.

Assim, desde 01.07.1946 que o aparelho industrial de transportes da Companhia Carris de Ferro do Porto passou a constituir o Serviço de Transportes Colectivos do Porto, num regime de municipalização sob forma especial e transitória, que só veio a ser considerada definitiva em 1949, quando ocorreu o acordo final que fixava em cerca de 144 mil contos a indemnização final à Carris. A Companhia Carris só se dissolveu por escritura de 03.10.1949, depois de arrumado todo o contencioso relativo ao processo indemnizatório.

Assim, a municipalização de serviços com interesse público, tão propalada pelos republicanos, só veio a ocorrer afinal com o Estado Novo, um regime que, nos seus primeiros tempos, ganhara a simpatia dos empresários ao definir doutrinariamente e institucionalmente a exclusividade da iniciativa empresarial para o domínio privado. Por isso, a administração do STCP, agora presidida pelo Professor Luís de Pina, presidente da Câmara, podia afirmar triunfalmente:

A municipalidade do Porto através de sucessivos resgates, pelas vereações dos últimos 22 anos, chamou a si e incorporou no património municipal todos os principais elementos de interesse directo na vida quotidiana da sua população, como sejam as instalações dos serviços de águas, saneamento, iluminação e viação pública.

O Serviço de Transportes Colectivos do Porto constitui hoje um dos principais valores desse património, não só pelos vultuosos capitais investidos no seu aparelho de exploração, como pelo que neste mesmo se contem de potencialidade realizadora, dada a perfeita sincronização que automaticamente se estabeleceu entre as actividades do Serviço de Transportes e a resolução dos mais diversos e complicados problemas urbanísticos da cidade.

Mas não foi fácil a vida do STCP, dadas as expectativas criadas. Em todo o caso, o STCP passou a funcionar numa lógica mais efectiva de serviço público, procurando satisfazer as exigências da opinião pública e publicada com mais carreiras, mais regularidade horária,

preços mais acessíveis e novos e mais modernos tipos de transporte. Os eléctricos, que na transição do século tinham sido a coqueluche da modernidade no domínio do transporte, eram agora representados na imprensa como as “dormideiras”, pela sua pacatez, face à vertigem do “boom” automóvel que irrompeu nas cidades modernas e também no Porto, logo após o fim da segunda guerra mundial. O eléctrico torna-se um obstáculo numa sociedade apressada que julga poder andar cada vez mais rapidamente (apesar da anterior média horária de 20 km/hora dos eléctricos). Reclamavam-se para o Porto os modernos autocarros que se viam em Londres, Paris e Nova Iorque, que não necessitavam de carris nem de linhas que desfeizavam a cidade, autocarros capazes de tornear os obstáculos da via pública e seguir em frente. O transporte público devia aproximar-se do transporte privado e ser de natureza automóvel. É então o tempo dos autocarros (chegam em 1948) e ainda dos troleicarros (1959), estes afinal como solução transitória e localizada. A vertigem automóvel entupiu a cidade, o transporte público faz hoje uma média de cerca de 15 km/hora, média naturalmente muito menor quando circunscrita aos lugares urbanos centrais.

Mas existia ainda um outro “pecado original” na origem do STCP, pelo facto de a Câmara atribuir ao novo serviço a amortização do empréstimo contraído para solver a indemnização à Carris, ou seja, houve uma apropriação com base num custo interno da organização, sem qualquer esforço financeiro inicial por parte da nova tutela. Descapitalizado, com urgência de novos investimentos para responder às novas exigências de veículos e de melhoria de condições e de funcionamento (paragens para passageiros, novas estações, etc.), o STCP continuava a pagar as taxas camarárias e a pagar-se a si mesmo junto da entidade bancária credora, o que teve um efeito de bola de neve em termos financeiros.

Nos anos 60 e 70, a exigência de prestação de novos serviços sociais (passes para estudantes e idosos) agravaram a situação, que já por si se agravava dado o aumento de custos derivado do caos urbano no domínio do tráfico, que impõe consumos acrescidos de energia e exige mais carros e pessoal para satisfação das carreiras previstas, em face dos estrangulamentos viários que diminuem a velocidade média nas zonas centrais da cidade. Só uma nova descoberta, já praticada noutras capitais europeias em que este tipo de transporte também apresentava situações deficitárias, virá salvar o Serviço de Transportes Públicos do Porto: trata-se da figura da “indemnização compensatória”, atribuída pelo Estado em função dos serviços sociais prestados.

Entretanto, verificou-se a passagem de serviço municipalizado para a tutela directa do governo central, no âmbito de um novo clima político, propiciado pelos acontecimentos da revolução política de 25 de Abril de 1974, verificando-se a adopção de medidas tendentes à “socialização dos transportes”. Mudaram-se os tempos, verificaram-se reorganizações da empresa, mas os novos ventos não se tem mostrado favoráveis ao transporte colectivo, tudo convergindo para a saturação da via pública pelo automóvel particular, com o dispositivo da “compensação indemnizatória” a assumir uma função estruturante na gestão empresarial. De empresa pública, o serviço evoluiu, entretanto, para o estatuto de sociedade anónima de capitais públicos (1994) – a *Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.*

Siglas

- AIP – Associação Industrial Portuense
 CCFP – Companhia Carris de Ferro do Porto
 CLC – Centro Leonardo Coimbra
 STCP – Serviço de Transportes Colectivos do Porto

Abreviaturas

- coord.* – coordenador
dir. – director
ed. – editor
p. – página (s)
s.d. – sem data
s.n. – sine nomine
Vol. – volume (s)

FONTES E BIBLIOGRAFIA

1. Fontes manuscritas e impressas:

- Museu do Carro Eléctrico - Documentação relativa a CCFP e CCFAPM
 CCFP - *Regulamento da Circulação dos carros*
 CCFP - *Regulamento da circulação dos carros, 1934.*
Relatórios da Companhia Carris de Ferro do Porto
Relatórios da STCP,SA.
Relatórios dos STCP

2. Bibliografia

- A Fusão das Companhias de Tramways - Carris de Ferro do Porto e Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos - necessidade inadiável deste facto em proveito dos accionistas e do público (1879)*, Porto, s.n.
 ALVES, Jorge Fernandes, 1995 - *A. Galo. O Fascínio pela Telegrafia Eléctrica. "O Tripeiro"*, Porto, 7ª série, ano XIV, p. 261-267.
 ALVES, Jorge Fernandes, 1998 - *Transportes no rio Douro - Sobre as máquinas de alar. "O Tripeiro"*, Porto, 7ª série, ano XVII, nº 6, p. 166-172.
 ALVES, Jorge Fernandes; VILELA, José Luís, 1995 - *José Vitorino Damásio e a Telegrafia Eléctrica em Portugal*, Lisboa, Portugal Telecom.
 AMORIM, Diogo Pacheco de, 1965 - *A Companhia Carris de Ferro do Porto*, Coimbra (Separata de "O Instituto", Vol. CXXV, 1965).
 Associação Defensora dos Interesses e Regalias dos Municípios do Porto, 1925 - *A Questão da Carris*, Porto, s.n.
 BAILLY, Antoine S., 1977 - *La Perception de l'espace urbain*, Paris, CRU.
 BARROCA, Joaquim, 1995 - *A Tracção eléctrica nos transportes urbanos da cidade do Porto e as suas centrais termoelectricas. "O Tripeiro"*, Porto, n.º 8, 9, 10.
 BASTO, A. Magalhães, 1942 - *Alguma coisa de novo sobre a história antiga dos transportes colectivos do Porto. "O Primeiro de Janeiro"*, 27.12.1942.
 BASTO, A. Magalhães, 1959 - *A construção da linha da "máquina" desde a estação de Cadouços, na Foz do Douro, ao Juncal de Baixo, em Matosinhos. "O Primeiro de Janeiro"*, 30.10.1959.
 BASTO, A. Magalhães, 1959 - *Ainda a construção do ramal da "máquina" de Cadouços a Matosinhos. "O Primeiro de Janeiro"*, 6.11.1959.
 BEAUCIRE, Francis, 1996 - *Les Transports publics et la ville*, Milan, Les Essentiels.
 BIGEY, Michel, 1993 - *Les élus du tramway. Mémoires d'un technocrate*, Paris, Edima.

- BOCQUE, Dimitri Van, 1991 - *L'Autobus Parisien, 1905-1991*, Paris, Ed. Alcine.
- CALMON, Pedro, s.d. - *História Social do Brasil*, 2º tomo, São Paulo.
- Câmara Municipal do Porto, 1914 - *Documentos referentes à última revisão de tabelas da Companhia Carris de Ferro do Porto pela Comissão Arbitral*, Porto.
- Câmara Municipal do Porto, 1951 - *Postura de Trânsito*, Porto, Câmara Municipal.
- CAMPOS, Ezequiel, 1932 - *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*, Porto.
- CARNEIRO, A., 1997 - *STCP, SA, un nouveau réseau de transports en commun pour de XXIème siècle*. "Transport Public International", Vol. 46, 1998/1.
- CASTRO, A. M. Vieira, 1882 - *Os Tramways nas Cidades*. "Boletim da Sociedade de Geografia Comercial do Porto", nº 5/6, Dez.1882.
- CASTRO, António M. Lopes Vieira, 1874 - *O Conselho de Distrito e nós*, Porto, s.n.
- CASTRO, António M. Lopes Vieira, 1874 - *A Propósito do opúsculo - recurso interposto pela Companhia Carril Americano do Porto à Foz e Mathosinhos*, Porto, CCFP.
- CASTRO, G., 1917 - *Companhia Carris de Ferro do Porto. Ainda a Campanha*, Porto, s.n.
- CHOAY, Françoise, 1965- *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Seuil.
- DIAS, Henrique, 1998 - *A Central Termo-Eléctrica de Massarelos - O Museu do Carro Eléctrico* in "A Indústria Portuense em Perspectiva Histórica", coord. Jorge Fernandes Alves, Porto, CLC-FLUP, p. 215-231.
- DIAS, Henrique, 1998 - *O autocarro no Porto*. "Jornal do STCP", Jan/Fev.1998.
- FERNANDES, J. A. Rio, 1989 - *A Foz - entre o rio, o mar e a cidade*, Porto.
- FERREIRA, Guilherme Almeida, 1988 - *Gestão da Circulação no Centro da Cidade do Porto e seus Acessos*. "Sociedade e Território", Porto, Ed. Afrontamento, Ano 3 (7), p. 18-26.
- FIEL, Jorge, 1983 - *Um século da atribulada história dos transportes públicos do Porto*. "O Tripeiro", Porto, série nova, n.º 7-8.
- GARRETT, Antão de Almeida, 1952 - *Plano Regulador da Cidade do Porto* (Separata de "Civitas", Vol, VIII, nº2).
- GERONDEAU, Christian, 1969 - *Les Transports Urbains*, Paris, PUF.
- GUEDES, Manuel Vaz, 1996 - *Uma linha de carros eléctricos para os afazeres e distração dos habitantes do Porto*. "Ingenium".
- GUICHARD, François, 1994 - *O Porto no século XX* in "História do Porto", dir. Luís de Oliveira Ramos, Porto, Porto Editora, p. 531-545.
- KING, B. R.; PRICE, J.H., 1995 - *The Tramways of Portugal*, Londres, Light Rail Transit Ass.
- LUCAS, Bernardo, 1906 - *O concurso da viação americana*, Porto, Tip. da Empresa Guedes.
- MARQUES, Helder; FERNANDES, José Alberto R.; MARTINS, Luís Paulo, 1990 - *Porto, percursos nos espaços e memórias*, Porto, Ed. Afrontamento, p.74.
- MERLIN, Pierre, 1992 - *Les Transports Urbains*, Paris, PUF.
- MONTEREY, Guido de, 1971 - *O Porto: origem, evolução e transportes*, Porto, edição de autor.
- O Concurso da Viação Eléctrica do Porto (1906) - Exposição ao Governo de Sua majestade pelos concessionários provisórios Paiva Irmãos e Mathieu Luga*, Porto.
- O Resgate da Concessão de 1906 à "Carris" do Porto*, 1954, Porto, Câmara Municipal, 2 volumes.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de, 1973 - *O Espaço Urbano do Porto - Condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Centro de Estudos Geográficos.
- PACHECO, Elza Maria Teixeira, 1992 - *Os transportes colectivos rodoviários no Grande Porto*. "Revista da Faculdade de Letras - Geografia", Porto, I série, Vol. VIII, p. 5-64.
- PACHECO, Helder, 1995 - *O Carro Eléctrico no Porto*, Porto, STCP.
- PIMENTEL, Alberto, 1878 - *Guia do Viajante na Cidade do Porto e seus arrabaldes*. Porto, Mesquita Editor.
- Projecto de contrato de Junção das Companhias Carris de Ferro e Viação Eléctrica do Porto(1908)*, Porto.
- RAMOS, Luís de Oliveira, dir., 1994 - *História do Porto*, Porto, Porto Editora.
- RIOS, Wendel, 1946 - *Recordações e saudades. Os americanos do Porto*. "O Tripeiro", Porto, Janeiro de 1946, p. 197.
- RODRIGUES DE FREITAS, J.J., 1996 - *Novas Páginas Avulsas*, Porto, Fundação Engº António de Almeida.
- SALGUEIRO, Teresa B., 1992 - *A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*, Porto, Ed. Afrontamento.
- SÉRAFON, E.; GRAFFIGNY; DUMAS, J-B., 1898 - *Les Tramways, les Chemins de Fer sur Routes, les Automobiles et les Chemins de Fer de Montagne à Cremaillère*, 4ª ed., Paris, E. Bernard.
- SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes, 1996 - *A Associação Industrial Portuense - Para a história do associativismo industrial*, Porto, AIP.
- SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes, s.d. - *Os Transportes Públicos no Porto* (em publicação).
- TAVARES, Daniel, 1998 - *Os troleiros do Porto tiveram um fim inglório*. "Jornal de Notícias", 12.11.1998.

- VIEGAS, José Manuel, 1988 - *O Sistema Viário e de Transportes no Plano Geral de Urbanização do Porto*. "Sociedade e Território", nº 7, Julho de 1988, p. 8-17.
- VIEIRA, António Lopes, 1980 - *Algumas Questões sobre os Transportes Públicos da Cidade de Lisboa nos Finais do Século XIX*. "Análise Social", 2ª série, (61-62), p. 71-84.
- VIEIRA, António Lopes, 1982 - *Os Transportes Públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, Lisboa, INCM.
- VOIGT, Fritz, 1964 - *Economia de los sistemas de transporte*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Economica.
- WHITE, Peter, 1995 - *Public Transport. Its planning, management and operation*, Londres, UCL Press.

