

História dos Transportes

Introdução

Embora tenham passado 40 anos entre o aparecimento da primeira linha de carros americanos, entre *New York* e *Haarlem*, e a utilização em Portugal deste tipo de veículos (1832-1872), coube à cidade do Porto dar, no nosso país, o início à sua exploração. Em 1878 surgiu, nesta cidade, uma linha de transporte público urbano que utilizava a tração a vapor e, em 1895, a primeira linha da Península Ibérica explorada com carros elétricos. Até 1904 estes três modos de transporte vão coexistir. Nesse mesmo ano, é abandonada a tração animal. Em 1914 deixa de ser utilizada a tração a vapor. Desde essa data e durante 34 anos a população do Porto e concelhos limítrofes terá como único modo de transporte público urbano o carro elétrico. Em 1948 é inaugurada a primeira linha de autocarros da cidade e em 1959 a primeira linha de troleicarro.

TRANSPORTES COLETIVOS EM MEIO URBANO

O primeiro veículo de transporte coletivo de que há referências na cidade do Porto é o chamado "carroção" que não era mais do que um carro de bois transformado em carruagem fechada, com uma porta e janelas laterais e dois assentos dispostos longitudinalmente. A força de tração era uma junta de bois, devido à escassez de cavalos como consequência das invasões francesas. O "inventor" de este meio de transporte terá sido Manuel José de Oliveira que tinha por alcunha o "Manel-Zé".

Alguns intelectuais da época, atentos às transformações da sociedade e sempre críticos em relação a algumas delas, deixaram-nos registos bem interessantes e sarcásticos acerca do carroção. Um desses registos mordazes é de Camilo Castelo Branco que comece assim, no seu livro "Coisas Leves e Pesadas" as viagens demoradas e enervantes feitas no carroção: "*Livros, bibliotecas, livrarias inteiras, livros enormes precisam-se, querem-se, mas é para o carroção, onde o tempo é infinito, a vida longa como os anos dos encarcerados, e o movimento impercetível como o da rotação do globo*". Este transporte terá dominado na primeira metade do século XIX, tendo entrado em decadência com o aparecimento de outros meios de transporte mais ligeiros e bem mais cómodos como o *omnibus* e o "americano".

Quanto ao *omnibus*, contemporâneo do carroção, terá sido introduzido na cidade aquando da constituição da Companhia de Transportes União, em 1839, que importou quatro coches denominados *omnibus* para transporte de passageiros. A sua forma seria muito semelhante ao carroção, ou seja, uma enorme caixa de madeira envidraçada, assente em dois pares de rodas, mas puxada por "machos" ou cavalos e não por bois.

Existiam ainda na cidade, em meados do século passado, outros meios de transporte público como o *char-à-Bancs*, muito semelhante ao *omnibus*, e os Trens de Praça que poderiam ser considerados os táxis da época, já que se fixavam nos principais pontos da cidade para aí tomarem os seus clientes e mesmo bagagens.

Os *Ripert*, veículos de tração animal muito semelhantes ao *char-à-bancs*, causaram algumas dores de cabeça à Administração da Companhia Carris e muitas alterações entre cocheiros e isto porque a distância entre eixos destes carros era igual à dos americanos, que, entretanto, começaram a circular, daí eles aproveitarem os trilhos da Carris para aí circular e melhorar o seu desempenho, alegando que o que estava na rua era para ser usado por todos. Para além de desgastarem o material, faziam uma concorrência desleal, sobretudo, no Verão, na época dos banhos. Esta situação de conflito terminou com a substituição dos carris por outros em 1910, bem mais resistentes e que não se ajustavam ao rodado dos *Ripert*. Estes veículos tiveram vida curta, tendo desaparecido de circulação em 1910.

Mas a verdadeira revolução nos transportes deu-se com o "americano". Veículo de transporte público puxado por uma ou mais пары de mulas ou cavalos que circulava sobre carris e é esta a característica que o tornou verdadeiramente revolucionário.

CARRO AMERICANO

O Porto foi a primeira cidade portuguesa a usufruir dos benefícios dos "carros americanos". Em 1858, Albino Francisco de Paiva Araújo pretendeu obter do governo uma "*concessão para estabelecer um caminho-de-ferro, dos denominados Americanos*", entre a cidade do Porto e a povoação da Foz. Essa autorização, que Paiva Araújo não conseguiu, obteve-a o Barão da Trovisqueira doze anos depois.

Em agosto de 1870 foram fixadas cláusulas e condições mediante as quais foi dada ao mencionado barão, autorização para o estabelecimento à sua custa, de um caminho-de-ferro para transporte de passageiros e mercadorias, servido por cavalos (*rail road*), estrada pública entre a cidade do Porto e a povoação da Foz, podendo prolongar-se até Matosinhos.

A importação de todo o material fixo e circulante indispensável para a construção e exploração desse caminho-de-ferro foi autorizada livre de direitos nas alfândegas do reino até 30 de junho de 1872. Em finais de junho de 1871 iniciaram-se as obras de construção da linha marginal, e a 29 de setembro desse mesmo ano estava concluída em toda a sua extensão a linha do caminho-de-ferro americano entre a Alfândega Nova e a Foz. Previa-se para breve a abertura ao público, mesmo sem inauguração oficial. O primeiro percurso feito por este carro foi da Rua da Alfândega Nova até ao Passeio Alegre, indo posteriormente até à Foz e Matosinhos.



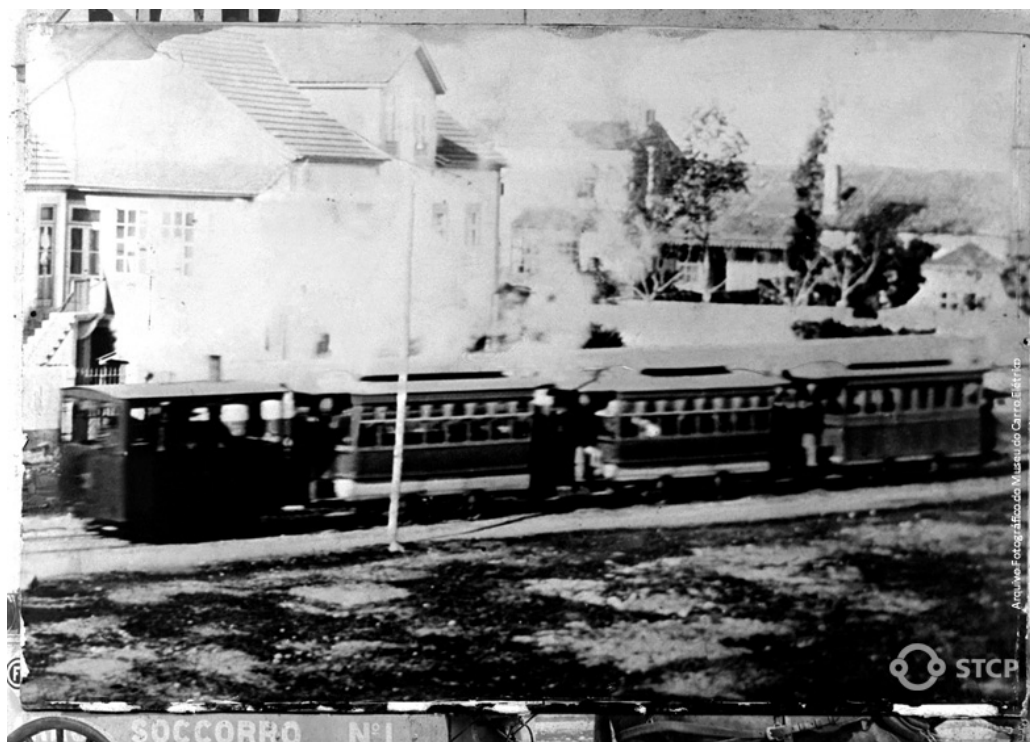
A iniciativa privada esteve, então, na origem do estabelecimento da primeira linha na Marginal, inaugurada a 15 de maio de 1872. A partir do momento em que é concluída a linha, a sua concessão passa para as mãos de outros dois particulares, José de Melo e António Tavares Basto, que constituem a Companhia Carril de Ferro Americano. Um ano depois surge outra companhia, a Companhia Carril de Ferro do Porto, criada por Vieira de Castro e Evaristo Pinto. A primeira companhia ficou conhecida pela população, como a companhia de baixo, pois o percurso dos seus carros decorria na marginal, enquanto a companhia de cima, seria a Carris, que mantinha os Americanos em circulação no centro da cidade.



[A MÁQUINA A VAPOR DA CCFP](#)

A 27 de julho de 1878 a Câmara Municipal do Porto (CMP) autorizou as duas Companhias então existentes a introduzirem a tração a vapor. Só a Companhia Carris de Ferro do Porto adotou este sistema que perdurou até 1914 e que consistia na utilização de pequenas locomotivas a vapor "as máquinas" que puxavam uma série de carruagens.

A tração a vapor foi suspensa a partir de 9 de novembro de 1914. Apesar de ter circulado durante 36 anos, não foi um veículo muito popular nem teve a difusão esperada pelas ruas da cidade.



O CARRO ELÉTRICO

A tração elétrica surgiu na cidade do Porto em 1895, com a Companhia Carril de Ferro do Porto que se havia fundido, em 1893, com a Companhia Carril de Ferro Americano do Porto à Foz e Matosinhos, tendo prevalecido o nome da primeira. O aumento de capital facilitou a aquisição de veículos novos e o investimento na instalação da linha aérea. Procurava-se um meio de transporte revolucionário, económico e viável para as acidentadas ruas do Porto.

Colocou-se a hipótese, em 1892, de nas ruas mais acidentadas - Clérigos, Santo António (atual 31 de janeiro) e Mouzinho da Silveira - serem aplicados ascensores semelhantes aos de Lisboa. Porém, volvido um ano, em 1893, o pensamento do gerente da Companhia Carril de Ferro do Porto, homem dinâmico e empreendedor, mudou radicalmente levando-o a afirmar que a melhor solução seria a tração elétrica.

Em 17 de janeiro de 1894, José Ribeiro Vieira de Castro dirigia à Câmara Municipal do Porto um requerimento pedindo licença para fazer um ensaio – "*substituir, na tração dos seus carros, a força animal pela elétrica, nas linhas marginal e da Restauração, desde a rua do Carmo até ao extremo do concelho e desde o Passeio da Graça (Cordoaria) até Matosinhos*".



As vantagens do novo sistema eram variadas: os horários poderiam ser mais regulares pelo facto das velocidades estarem estabelecidas; facilitava a multiplicação de unidades de transporte visto não estarem dependentes das grandes quantidades de gado; melhorava a circulação nas ruas de declive mais acentuado; era um transporte que utilizava uma energia limpa contribuindo assim para uma maior salubridade das ruas. O espaço urbano teve, então, a possibilidade de se reorganizar; alargou o seu perímetro ao anexar antigos subúrbios criando outros em simultâneo.

A primeira linha de carros elétricos, foi inaugurada em 1895. Ia do Carmo à Arrábida, ampliando-se depois para a Foz e Matosinhos. Aí as linhas do elétrico expandiram-se por toda a cidade e concelhos vizinhos, sendo o transporte urbano mais importante desde o início do século XX.

da primeira década do século XX até aos inícios dos anos 60 do mesmo século, o seu período áureo, mas também o início do seu declínio.



A eletrificação de linhas iniciada em 1895 veio contribuir a par com a indústria e o comércio, para o desenvolvimento da cidade, o seu crescimento e o das povoações vizinhas. Em 1895 chegava também a Portugal o primeiro automóvel importado de Paris, em segunda mão, pelo Conde de Avilez. Era o ponto de partida para a revolução automóvel que se viria a processar ao longo do século XX, sobretudo nas duas principais cidades do país - Porto e Lisboa.

O AUTOCARRO E O TROLEICARRO

A partir da década de 1930, as camionetas, carroçadas de forma a permitir o transporte de passageiros entraram em concorrência com os carros elétricos. Pela concessão do exclusivo dos transportes públicos, dada à Companhia Carris de Ferro do Porto (CCFP) permitido o transporte de passageiros por outros meios que não fossem os da CCFP, mas com a conivência da Câmara, as camionetas começaram a operar na cidade, principalmente nas horas de maior afluência de público, o que provocou enormes prejuízos à CCFP.

Mesmo com a razão do seu lado, a CCFP nunca mais se viu livre delas aumentando cada vez mais nas ruas da cidade, como se p depreender do parágrafo seguinte retirado do relatório e contas da CCFP: "(...) *continua a concorrência de carreiras de camionetas nos arredores da cidade, tirando passageiros e impedindo o movimento dos elétricos, nas horas de maior afluência (...)*" in "Relatório e Contas da CCFP" (1933).



Em 1933, a Administração da CCFP, fazendo uma análise ao atual sistema de transportes públicos da cidade reconhecia que "o 1º «Estabelecimento» (Carros, Central, Sub-estações e linhas) tinha sido completamente derrotado (...) sendo necessária a sua substituição na sua totalidade".

O número de passageiros aumenta também significativamente, e era impossível dar resposta às inúmeras exigências dos passageiros ficando frequentemente os carros elétricos em "rosário" (termo utilizado na época para uma boa quantidade de carros parados em fila), como consequência ora do impedimento das vias, ora dos frequentes cortes de energia.

Surgia no Comércio do Porto de 1 de janeiro de 1939, um artigo intitulado "Os Futuros Transportes Urbanos do Porto" onde era apontada como solução transitória um sistema misto, carros elétricos e auto-*omnibus*, e um prazo de 25 anos para que fosse abolida por completo a tração elétrica sobre carris, com sacrifício para a concessionária mas com benefício para o público e trânsito - pois entendia-se que por este meio os "engarrafamentos" nas ruas acabariam.

Os anos 40 do século XX trouxeram alterações profundas aos transportes públicos do Porto. Em 1936, a CMP avisa a CCFP, com base no artigo trigésimo primeiro da escritura da concessão para a exploração da viação elétrica na cidade do Porto, que o contrato de concessão seria rescindido em 1941. Esta pretensão da CMP só não se concretizou em 1941 porque deflagrou na altura a tão famigerada 2ª Guerra Mundial, o que levou a Câmara e o Governo a adiar por mais 5 anos a situação.

Chegado o ano de 1946 inicia-se uma nova era nos transportes públicos. A CCFP, depois de 73 anos de laboração dá lugar ao STCP (Serviço de Transportes Colectivos do Porto), liderado pela Câmara Municipal do Porto. Era chegada a hora da CMP intervir diretamente na vida dos transportes públicos da cidade, e foi isso que fez, elaborando um plano/programa em que eram estabelecidas prioridades para os próximos anos.

Uma das prioridades era a aquisição de *autobuses*, para a qual estava reservada uma despesa extraordinária de 3.850 contos e mais 1.300 contos para a aquisição de terreno para a construção da primeira fase da garagem e oficinas dos mesmos.

Foram ainda nesse mesmo ano de 1946, estudadas e estabelecidas as bases de aquisição de 15 *autobuses*, cuja adjudicação acabou por fazer-se a uma firma da capital - Auto-Triunfo - devendo as primeiras unidades ser entregues em julho de 1947.

A estratégia traçada pelo STCP em 1946, no que diz respeito à aquisição de autocarros, seria colocada em prática no decorrer de 1948. De facto, nem tudo correria como fora planeado, pois dos 15 autocarros que se pretendiam adquirir em 1946 apenas dois estavam disponíveis em março de 1948, pelo que a Administração não querendo perder mais tempo, nem prejudicar o público, inaugurou a 1 de abril desse mesmo ano, a carreira "C", que partia da Avenida dos Aliados e tinha o seu *terminus* no Carvalho.

Os primeiros autocarros que circularam na cidade do Porto eram da marca Daimler, e foram carroçados na firma DALFA, Lda. que laborava em Ovar. Os chassis eram provenientes de Inglaterra, e custaram ao STCP, já carroçados, cerca de 1.000 contos cada um. Os autocarros iniciaram a circulação pintados de amarelo, tendo posteriormente, em 1959, mudado para verde.



A evolução em termos de carreiras de autocarros fez-se sentir ainda durante 1948, pois à medida que o material encomendado (autocarros) ia chegando iam sendo inauguradas novas carreiras, existindo no final do ano 4 carreiras em exploração com uma extensão de rede de 10 quilómetros. Com 10 autocarros em circulação, atingiu-se uma média diária de 5.000 passageiros transportados.

Carreiras de autocarros inauguradas em 1948:

- C - Carvalhido - 1 de abril
- D - Antas - 1 de junho
- A - Foz - 24 de junho
- E - Paranhos - 23 de outubro

Os autocarros chegaram e venceram. Mesmo com a construção nas oficinas do STCP de um novo modelo de elétrico o - "S-500" - o autocarro via aumentada, de ano para ano, a sua frota. Com o Plano de Remodelação da empresa, elaborado desde 1962 e colocado em marcha a partir de 1967, o autocarro assume-se definitivamente como protagonista dos transportes públicos da cidade, ultrapassando os elétricos tanto em quilómetros percorridos como em passageiros transportados e respetivas receitas. A partir daí, o autocarro nunca mais deixou de se expandir, sendo ainda atualmente o meio de transporte mais utilizado, para a satisfação das necessidades das populações da área metropolitana do Porto. No entanto, o autocarro não sentenciou irreversivelmente o elétrico pois ainda hoje se vêem elétricos a circular, embora numa vertente mais turística.

Os autocarros atuais são eficientes, ecológicos e utilizam fontes de energia diversificada. A partir do ano 2000 a STCP apostou no Gás Natural como energia alternativa e mais económica, tendo em operação um máximo de 255 autocarros a gás, representando 57% da frota. A STCP também participou em 2004 e 2006 num projeto europeu de teste a autocarros movidos a hidrogénio em operação regular. Circularam no Porto, durante 2 anos, 3 autocarros movidos a hidrogénio, uma energia limpa e abundante no planeta.

Em termos de rede de autocarros, após a entrada em funcionamento do Metro, em 2003, a STCP efetuou uma remodelação profunda da sua rede, que culminou com a Nova Rede implementada em 2007. A numeração das linhas passou a ter dígitos em vez dos 2 anteriores e foi feita uma redefinição de percursos de modo a aumentar os rebatimentos sobre as redes de comboio (CP) e Metro. O Porto foi também a primeira cidade do país a adotar uma bilhética intermodal e sem contacto, que permite usar ao mesmo preço os vários serviços e modos de transporte aderentes.

