

O INSTITUTO

REVISTA CIENTÍFICA E LITERÁRIA

VOLUME 125.º



COIMBRA

1964

INSTITUTO DE COIMBRA

DIRECÇÃO

DIOGO PACHECO DE AMORIM	<i>Presidente</i>
GUILHERME BRAGA DA CRUZ	<i>Vice-Presidente</i>
FRANCISCO TEIXEIRA DE QUEIROZ	<i>Secretário</i>
ARNALDO MIRANDA CASIMIRO BARBOSA	»
JOÃO JOSÉ LOBATO GUIMARÃES	»
JOÃO MANUEL BAIRRÃO OLEIRO	»
JOSÉ BAYOLO PACHECO DE AMORIM	»
LUÍS REIS SANTOS	»
TORQUATO BROCHADO DE SOUSA SOARES	»
JOSÉ CAMPOS DE FIGUEIREDO	<i>Tesoureiro</i>
Coronel BELISÁRIO PIMENTA	<i>Director da Biblioteca</i>
FERNANDO BAYOLO PACHECO DE AMORIM	<i>Secretário da Redacção da Revista</i>

O INSTITUTO

VOLUME 125.^o

Composto e impresso nas oficinas da «Coimbra Editora, L.^{da}»

O INSTITUTO

REVISTA CIENTÍFICA E LITERÁRIA

VOLUME 125.º



COIMBRA

1964

COMISSÃO DE REDACÇÃO

DIOGO PACHECO DE AMORIM

TORQUATO BROCHADO DE SOUSA SOARES

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Ilha n.º 1

COIMBRA

LE MASQUE SOCIAL

I. LE MASQUE SOCIAL

Notre monde est le fruit d'une sorte de maquillage généralisé. Il ne subsiste que par lui. L'œuvre des civilisations successives n'est que d'habiller l'âme de l'homme et de la femme. L'âme demeure inchangée. Ses vêtements, eux, sont changeants. Et à leurs changements se borne l'œuvre du progrès.

II. PRÉJUGÉ FONDAMENTAL

Les civilisations sont la mise en œuvre de conventions successives. Il en est une qui ne change pas: l'admission légitime et nécessaire de la privation individuelle en vue de l'intérêt collectif. On nous persuade de sa légitimité en faisant appel à notre raison pour contraindre notre instinct, notre nature. Ainsi la civilisation, le progrès nous imposent des disciplines, ou, tout au moins, des manières de penser. Des *modes* d'action en sens contraire de l'impulsion primitive.

III. L'ART DE LA SIMULATION

La civilisation est une hypocrisie. Un civilisé, c'est quelqu'un qui possède l'art de feindre. C'est quelqu'un qui garde son esprit, ses paroles et parfois son cœur, qui dissimule ses réactions pour le voile subtil qu'ont tissé les réflexes inconscients de l'hérédité.

IV. LUTTE CONTRE L'INSTINCT

En dépit du rêve des réalistes, l'évolution de l'humanité à travers les siècles n'a été qu'un immense effort pour

échapper au déterminisme naturel. Sitôt que l'homme primitif, parmi les sensations toujours confuses qui l'influençaient, est arrivé à l'idée réfléchie, il cessa de dépendre de la nature ambiante et de sa nature héréditaire. A la puissance de l'instinct s'oppose celle de la raison, qui même à l'état larvaire ne cesse d'être agissante. Telle est l'aube de l'esprit. On sait, ou plutôt l'on soupçonne, le nombre d'années, d'âges, nécessaires pour arriver à l'aurore de ce soleil, radieux. Au début, il n'y a comme ressources intellectuelles que des perceptions rudimentaires. Elles l'enrichissent d'un champ d'idées moins stériles. *Rien n'est dans l'âme qui ne fut d'abord dans le sens*, proclamait Saint Augustin. Mais l'âme est avide et les sources sensorielles sont limitées. Dès lors on crée des moyens artificiels de sentir et de penser. Ils sont suggérés par la mémoire, l'imagination, la notion de l'avenir.

V. LÉGITIMITÉ D'UNE CERTAINE HYPOCRISIE

Cette progression de nécessités vitales compliquées et nombreuses toujours davantage, suggère à son tour l'utilité d'une sorte de travestissement moral. L'intérêt, facteur décisif, imprime à l'âme une direction imprévue. Il la pousse dans la voie de la dissimulation pour paraître autre chose qu'elle est. Dès cet instant commence l'imposture du progrès. Et cette imposture-là ne fut maintenue et perfectionnée que par le travail de la civilisation. L'humanité fut prise à l'état sauvage et conduite à notre actuel degré d'évolution. Cette évolution suppose une élévation au point de vue moral et une autre au point de vue matériel. Le malheur est que ces deux élévations ne soient pas en rapport.

VI. L'INSTINCT AIDE À LA CIVILISATION

Les psychologues de toutes les doctrines basées sur l'expérience ou sur le dogme, sont d'accord pour reconnaître que l'homme n'a été capable de gouverner efficacement son

âme que lorsqu'il fut assuré d'une hérédité suffisante. L'évolution a donc été facilitée par la puissance qu'assure la superposition des hérédismes. Et à mesure que se consolidait cette superposition, s'accroissait la discipline nécessaire à la vie en société. Ce sont là phénomènes individuels. La cellule sociale est donc l'individu. La famille est déjà un élément de vie sociale.

VII. LA SOCIÉTÉ EST FACTICE

Le maquillage de l'âme est le ciment de la société. Dès qu'elle s'effrite par la révolution, la société se désagrège et l'on retombe dans l'anarchie barbare. Le civilisé n'a guère plus la possibilité de paraître l'âme nue que de se promener sans vêtements. Dès qu'aux heures de convulsions sociales, l'homme réapparaît en naturel, livré à ses passions et libre des *fards sociaux* que le temps impose à son âme, nous ne le reconnaissons plus et notre stupeur, notre épouvante, nous montrent combien nous en sommes éloignés. La bête humaine n'est sans doute pas morte et il paraît que nous devons avoir quelques égards pour elle : l'entretenir en état de santé, de propreté, la nourrir. Le créateur qui nous impose cet esclavage le veut, bien entendu, limité. Un civilisé n'est à Ses yeux qu'une sorte de sauvage assoupi. *Tout homme a dans son cœur un cochon qui sommeille*, a écrit François Coppée, poète bien pensant. Rien n'est plus vrai surtout si nous admettons que l'effort de la civilisation — contrairement aux tendances du progrès — doit consister à empêcher son réveil. Et puisque le cochon est nécessaire, cachons-le et maintenons-le captif de nos conventions.

VIII. DU RÔLE DE L'HABITUDE

La coutume est le plus actif facteur de la civilisation et son grand régulateur. Elle discipline les volontés vers une orientation commune. Elle transforme la tendance

individuelle en tendance collective. L'ensemble des us et coutumes est à la base de tous les codes. Il est aussi le manuel de nos sentiments qu'il a créé au fur et à mesure de leur nécessité. Sous son empire, l'homme s'est plié à une règle sociable qui freine les mouvements excessifs de sa nature.

IX. COMMENT NAISSENT LES PRINCIPES

La coutume établie devient tradition acquise, puis principe. Ce sont des principes qui gouvernent le monde civilisé. Ils sont la structure des peuples, des religions et marquent les groupes humains d'une sorte de personnalité. L'action des morts dans la manière de vivre des vivants. La force du passé mise au service du présent.

X. DU RÔLE DE LA TRADITION

Une tradition fait la grandeur de Rome. Une autre couvre l'Égypte de monuments funèbres, redoutables et mystérieux comme l'au delà qui l'inspirait. Une autre, au Moyen-Âge, jeta les croisés à la conquête d'un tombeau.

Briser ses traditions pour un pays, c'est sonner son glas. La tradition de l'Europe est chrétienne.

XI. DU RÔLE DES RELIGIONS

Contribution des religions à l'armature sociale. Elles ne suscitent pas la pensée humaine, Elles leur accordent une sorte d'unité en groupant les espoirs vers des promesses d'éternité ou de survie transposée. L'idéal de beauté morale, de perfectionnement auquel elles nous invitent est le meilleur frein de l'asservissement de l'instinct.

La fascination de la forme abstraite de la vie éternelle temporise la violence des appétits matériels. La vertu est à l'opposé de la nature. Un visage religieux arrache l'homme à son instinct.

XII. FAVEUR DU CHRISTIANISME

Le christianisme doit sa faveur grandissante à sa faculté de discernement des impulsions originelles, qu'il nous invite à dépouiller comme une robe impure. Il incline vers les douleurs humaines: la charité.

XIII. DES TRANSFORMATIONS DU PROGRÈS

Pour comprendre tout le rôle du progrès dans les transformations qu'il impose aux hommes actuels, pour concevoir tout ce qu'il a apporté d'artificiel dans les âmes, il faut comprendre ce que furent, pendant la préhistoire, les hommes tertiaires. D'après Jean Jacques, l'homme est naturellement bon et c'est la civilisation qui le pervertit. Les recherches de l'anthropologie établissent que notre ancêtre n'était qu'une brute farouche, féroce, rusée, sanguinaire se ruant à ses instincts, à la manière des fauves, ses voisins.

Il n'existait rien alors des mobiles d'action qui devaient gouverner le monde. Ni la recherche de son origine, ni l'inquiétude de la fin, ni le besoin de savoir, ni le plus élémentaire des tourments de la pensée, ni la crainte de l'opinion, ni le désir de perfectionnement n'eussent pu exercer une action quelconque sur cet être qui ne cherchait qu'une pâture en sortant de son repaire et ne craignant que d'en servir à quelque monstre. La poésie immense du monde à son éveil lui était totalement étrangère en sa splendeur vierge. L'âme humaine étouffait sous la tyrannie des appétits matériels. Elle ne pouvait mettre de sa léthargie que pour la poussée d'extrêmes excitations mentales se rapportant à son intérêt immédiat. Les siècles passent... les siècles. Ils passent sur les catastrophes, les carnages. L'homme lutte tant contre l'universelle coalition des forces obscures du monde. Il est probable qu'à la longue l'âme humaine se manifeste par quelques indications. Conduite par l'analogie, elle tendait à la réflexion. Dans le champ de la com-

préhension une ombre de raisonnement, servant parfois de frein, s'interposait entre les impulsions et les actions. Puis vint un début de conception plus abstraite que l'effet immédiat et évident des causes. Un rapport commence à s'établir dans l'esprit entre l'action présente et son résultat futur. Le mot *avenir* prit son sens. Ce fut l'apparition de la prévoyance, base fondamentale de toute civilisation. Con vaincu de son insuffisance individuelle, l'homme conçoit la nécessité de fondre son intérêt personnel avec un intérêt local, de fortifier sa faiblesse d'une puissance anonyme, d'agréger sa famille à d'autres familles dans un souci d'action commune. La formation de la tribu devait à son tour engendrer le clan, puis la cité.

XIV. NAISSANCE DE LA SOCIÉTÉ

Cette extension de la sociabilité familiale contenait en elle le germe de toutes les sociétés à venir. Sa portée est si vaste qu'on ne peut la mesurer. Pendant des siècles, elle sera l'unique phare directeur de l'humanité. C'est elle qui pose ce masque que chaque âge, en passant, viendra consolider et affirmer.

Concevoir cette notion du début d'une organisation sociale et la réaliser n'était-ce aussi le début de l'obligation de feindre, de dissimuler sous une apparence de pacifisme l'instinct du meurtre tressaillant sans cesse au fond des cœurs. L'âme était drapée d'un premier voile. Rupture avec la nature et assujettissement à l'artificiel.

Sans doute y a-t-il loin de l'abord rusé, méfiant des deux primitifs aux fleurs de langage, au salut affable échangé entre deux civilisés contemporains. Mais l'antithèse est plus apparente que réelle: entre la peau de bête et l'habit, il n'y a que le passage des siècles et les fards qu'ils ont accumulés.

L'homme nature ne pouvait pas être sociable: trop difficile était sa subsistance pour qu'il songeât à la partager. Il ne connaissait que le geste brutal de l'asservissement. L'instinct de conservation mieux entendu, appuyé, éclairé

par le raisonnement qui seul peut le modifier. Politesse, urbanité, courtoisie, voilà les noms des vêtements dont l'homme habille au cours des âges l'intérêt qu'il a de ménager son semblable.

XV. OÙ PARAÎT LE TRAVESTISSEMENT

Premier déguisement de la nature. Première esquisse de civilisation, l'homme est devenu sociable. Son évolution va maintenant se poursuivre en rapport direct avec la progression de ses besoins. Chaque nécessité vitale dictera un maquillage nouveau.

Lorsque par la cohésion des premiers groupements, une société naissante se trouva constituée, la subsistance de l'homme et sa défense étant devenues plus aisées, sa vie changera d'aspect. Cette sécurité, bien relative encore, lui donne le loisir de l'intelligence, tout au moins de l'observation qui en est le commencement. Le progrès mental s'accrut en raison du bien-être matériel. Le développement cérébral contribua aussi à l'amélioration des conditions d'existence. Un principe de toute civilisation n'est, en effet, de restreindre l'effort physique et de l'alléger par la prédominance de l'effort intellectuel. Quand l'homme, libéré de sa vie de bête traquée put regarder autour de lui, il considéra la richesse, l'abondance fertile du monde qui était désormais à lui. Un lent travail de comparaison, de rapprochement l'initie à la genèse des semailles qui deviennent moissons. Et le grain, jeté en terre, lui permit de supputer l'avenir. Cette partielle compréhension du grand mystère troublant de l'universelle reproduction, c'est toute la conception de l'agriculture qui devait faire franchir à l'humanité un pas énorme. En même temps l'homme domestique les animaux. Les monstres géologiques se raréfient. L'homme, mieux armé s'élève chaque jour au-dessus de l'animal, le dompte, l'asservit à ses besoins. Cette complète modification des mœurs renouvelle l'horizon de sa vie. L'être effaré, menacé, dépourvu parmi l'hostilité des choses, se repose

désormais dans l'assurance d'une proie fixe, facile et durable. Féroce et migrateur par nécessité, il peut revêtir un aspect de pacifisme et de stabilité. La possession du coin de terre qu'il cultive fait naître en son âme le sens de la propriété. Dès lors, par une pente logique, il connut le respect du bien d'autrui. A la tentation instinctive du pillage s'associe la sous-entente des représailles que ce pillage du voisin procurent, dès lors, leur sens intégral; il comprend que s'il dévaste le champ de son voisin, son champ à lui subira le même sort. Le sens de la probité naît du souci de conserver le patrimoine. De cette conception du droit et de la civilisation à l'idée de justice, le chemin est tracé. Nos sentiments ne sont que des aspects de l'âme enchaînés par des nécessités. Un peu de fard encore et l'honnête homme va devenir l'homme juste.

XVI. ESQUISSE DE L'HISTOIRE DES CIVILISATIONS

L'histoire du maquillage mental n'est que le commentaire explicatif de l'histoire des civilisations. Etudier l'application progressive du fard social sur une époque donnée c'est établir la psychologie de cette époque. Chaque phase de l'évolution a son fard propre. Chaque acte du grand drame humain nous présente des déguisements inédits. L'homme, sorti de l'animalité grâce à l'énergie réactive de ces nécessités primordiales, va se parfaire, s'affirmer sous l'influence d'intérêts plus factices. Cessant d'être uniquement absorbé par les luttes vitales qui avaient animé le début de son existence, il trouva dans ses loisirs le goût du superflu.

Après l'heure de l'action vient l'heure du désir. Après l'idée du bien, celle du mieux. Déjà l'indispensable, seule ambition de ses ancêtres, ne suffisait plus à son âme insensiblement devenue artificielle. Eux n'avaient demandé qu'un gîte, un repaire comme celui des fauves et un morceau de cuir les protégeant contre les intempéries. Pour communiquer entre eux, ils s'étaient contentés des hurlements, des

cris, des articulations rauques, traduction exacte de leurs âmes infirmes. Leurs descendants ayant acquis un horizon d'idées moins rudimentaires, la fixation matérielle de ces idées devint nécessaire. Trop faibles, trop confuses étaient leurs représentations mentales pour avoir une pensée. Seules les organisations supérieures sont capables de suppléer ainsi à la vision réelle des choses une vision cérébrale. Il fallait à l'homme l'extériorisation de son idée. Dès lors les murs des cavernes s'animent d'images évocatrices. Celle d'un auroch, d'un renne, symbole de lutttes, de combats, de triomphe, condense l'agrégat de ses états d'âme passés. Elle lui perpétuait la présence des sensations qui avaient fait éclore la pensée en lui. Le premier dessin fut un *mémorandum*. Chaque esquisse qui nous parvient du fond des ténèbres des âges préhistoriques reste une lettre du mystérieux alphabet où s'inscrivaient les impressions hésitantes du genre humain. Le besoin des créations artificielles s'amplifie à l'aide de l'imagination. Il l'enrichit graduellement de souvenirs plus vivaces, plus colorés. L'homme cherchant à reproduire les émotions de son existence choisissait ses modèles dans la nature. Il la peignait non comme elle était, mais telle qu'il la voyait. Il la traduisit. Ce fut l'apparition de l'art. L'art, comme la poésie, n'est que la déformation de la nature au profit d'un idéal. L'art ne se propose pas la vérité, mais la bonté. D'où l'infinie variété du génie artistique des races: identique sentiment d'irréel, de rêve, exprimé par des âmes très différentes. Et l'homme étend son goût du fictif aux choses qui l'entourent. Il maquille son vêtement, sa demeure, ses temples. Son oreille devenue attentive s'emplit de toutes les harmonies de l'univers pour les traduire en rythme souple, en mélodies tragiques ou voluptueuses, par où s'échappait la vibration éperdue des passions humaines. Il connut le luxe, la profusion des inutilités de choix qui fait la vie élégante. La nature sincère, dénuée d'ornements, dépeint comme une pauvreté. Le superflu, legs de la civilisation et du progrès, devint l'indispensable. L'homme s'enveloppa d'artificiel. La soif de

l'illusion, toujours inassouvie, et toujours plus féconde, le conduisit sur le chemin de l'art, de l'ébauche, du chef-d'œuvre. La même recherche de la beauté agite la négresse aux lèvres mutilées d'anneaux et la Parisienne qui sort de chez Paquin. Le même sentiment inspire la mélodie nègre et les sonorités savantes de Wagner. Des fresques naïves tracées au silex sortiront celles de Pisanello et d'Andrea Mantegna. Le ciseau de Phidias, le pinceau de Raphaël succèdent au stylet des tatouages symboliques. Le palais de Versailles n'est que la caverne agrandie et ornée par des siècles d'illusion.

XVII. VERS L'ÉPANOUISSEMENT

A mesure que s'élargit l'horizon intellectuel de l'homme, les mots pauvres et rares, toute sa palette d'expression verbale cessent de lui suffire. Des formules nouvelles traduiront des idées neuves. La pensée à son tour semblera travestie. On l'habille de noms sonores. On convie ce que sa nudité a de trop réaliste sous un amoncellement de périphrases subtiles, de termes imagés. L'effort de la littérature est précisément de masquer la brutalité de l'idée simple sous des formes agréables. Tragédiens, prêtres, romanciers tisseront une trame ingénieuse sur le fond des vieux instincts frémissants. La philosophie même, en cherchant à déterminer les mobiles de l'homme, à les analyser, a seulement drapé de controverses, noyé de dissertations, l'émanation invaincue, irrésistible de l'impulsion. Le cœur humain vibre perpétuellement des mêmes émotions, mais il les exprime très variablement. Les mots sont les masques de la pensée. Ils marquent une époque grotesque. C'est leur siècle qui les crée. Ils se mystifient. Ils étaient au Moyen-Age, dans ce sens, des lois et des plaintes mêlés dans un essor naïf. Ils s'affadissent en mignardes expressions pour le règne des précieuses. Ils sont envahis de nos jours par une vigueur technique. Les penseurs de génie, dont le nom a conquis l'immortalité, furent surtout des transformateurs de

l'idée. Ils nous ravissent par l'harmonie des parures intellectuelles dont ils ont su envelopper l'expression du sentiment primitif. Leurs chants sont le murmure berceur où l'humanité s'entend pleurer et se regarde sourire. Les paroles variées, nuancées à l'infini sont les porte-voix de l'âme immuable. Plaisir et douleur, voilà les deux mots qui disent la vie: le reste n'est qu'un verbiage gracieux, une broderie légère jetée sur un canevas de sensations.

XVIII. LA CONVENTION DU PATRIOTISME

Un des résultats les plus appréciables du maquillage social fut d'élever l'homme, déjà si réfractaire à la gêne des vertus civiques, jusqu'au patriotisme qui allait lui demander l'holocauste de sa vie au service d'une idée abstraite. Aussi ne fut-ce pas cette idée qui triompha de son égoïsme naturel, mais le mobile d'intérêt qui avait présidé à toutes ses transformations mentales. La patrie ne représentait pas pour le primitif cette sublime idéalité dont la seule évocation nous traverse aujourd'hui d'un frisson de fierté et de tendresse; le reliquaire où chaque héros d'un peuple vint déposer son nom à côté d'un souvenir, le patrimoine de gloire légué par le passé. La lueur initiale du patriotisme fut le geste de l'animal défendant le gîte au seuil duquel reposent ses petits. Quand l'homme fut habitué à voir réunis, dans un même lieu, tous ses biens, demeure, famille, récoltes, sous la protection de ses lares, il se prit à chérir ce coin de terre. Le jour où un audacieux tenta de se l'approprier, la tribu entière se leva d'instinct pour défendre cette possession laborieusement acquise dans un mouvement de résistance unanime. Cette bravoure impulsive, guidée par un intérêt collectif immédiat, fut le patriotisme des premiers âges. Il engendra toute l'organisation guerrière, la défense, telle que la pratiquent les tribus animales supérieures. C'est le danger qui a armé l'homme. La civilisation, prévoyante, auxiliaire, le dota d'une âme martiale indispensable au maintien des civilisations naissantes. Plus tard l'accumulation

de ces réflexes ataviques lui enseigna l'héroïsme, cette élégance du courage. Alors une hérédité séculaire put lui dissimuler l'intérêt personnel un peu mesquin qui faisait son énergie de résistance. Elle maquilla l'obscur instinct et l'égoïsme en un sentiment très pur d'abnégation, et le haussa à la ferveur d'un culte. La patrie acquit une personnalité mystérieusement forte. Elle devint plus qu'un symbole, un être, un dieu, digne de toutes les immolations. Le patriotisme changea d'aspect aussi souvent que se modifièrent les conditions du combat. Corps à corps farouche dans la préhistoire, il devait un défi chevaleresque au temps féodal pour n'être plus de nos jours qu'un duel à longue portée entre deux corps d'ennemis invisibles. Mais, de quelque manteau que l'habillent les siècles, son origine reste la même. Hutte ou royaume, à coups de poings ou de canon, l'homme défend son bien. La civilisation n'a ajouté qu'une forme à sa bravoure primitive: le panache.

XIX. PHILOGÉNIE DE L'AMOUR

De tous les sentiments travestis par le maquillage social, il n'en est pas de plus fardé que l'amour. En nos mentalités modernes, ce mot seul évoque un univers d'images artificielles, totalement ignoré de nos premiers ancêtres. L'amour tel que le pratiquait l'homme nature nous le nommons attentat, et la société édicte contre lui des lois sévères. Comme tous les instincts, celui de la chair a dû se déguiser pour pouvoir pénétrer dans le monde civilisé. Il n'a rien perdu de sa brutalité, mais on exige de lui la pudeur d'un travestissement. Dépourvu de la robe poétique et sentimentale dont nous le recouvrons, il nous apparaît un geste de sauvage sans parenté aucune avec l'amour. Du viol animal de la forêt antique, la civilisation a fait le plus puissant, le plus complexe des sentiments. L'impulsion bestiale de la procréation peu à peu s'est parée de toutes les élégances de la séduction, de toutes les qualités de la tendresse.

L'histoire de l'évolution de la femme fixe et détermine les étapes successives franchies par l'amour. Aux premiers âges, elle n'est qu'une bête à plaisir et à reproduction, impersonnelle, commune à la tribu, et ne pouvant déchaîner que les appétits les plus grossiers du mâle. Les sociétés rudimentaires fondées ensuite limitèrent son rôle aux fonctions de la maternité, la libérant seulement du joug de la possession collective.

Les anciens qui célèbrent la patrie et la nature en poèmes immortels ont peu chanté l'amour. Leurs dieux avaient des passions violentes, mais peu délicates. Les civilisations de l'Orient furent plus voluptueuses que sentimentales. L'amour ne pouvait exister tant que la femme était propriété achetée.

Ce fut le christianisme qui créa l'amour en faisant de l'être passif qu'il suffit de terrasser, une compagne, une égale libre de se donner ou de refuser. Cessant de la posséder par la seule supériorité de la force, l'homme commence par la désirer. Elle ne lui paraît plus comme une proie certaine, offerte à l'assouvissement brutal de sa convoitise, mais comme une conquête difficile, un pôle de joie souvent inaccessible. Pour la première fois il comprit la puissance de la faiblesse. A l'attirance physique se joignit une séduction d'affinités morales. La femme apparaissait être de délices et de mystères, formidable et fragile, sphinx redoutable avec sa magie silencieuse, ses philtres secrets d'enchantement.

Le Moyen-Âge en fit l'inspiratrice, l'Egide, la donne pour un sourire de laquelle on était heureux de mourir. La Renaissance idolâtre joyeusement ses charmes. Elle orna son esprit d'une instruction philosophique qui l'éleva considérablement au-dessus de l'homme confiné dans ses soucis guerriers. L'ancienne esclave, insensiblement, devenait souveraine. Elle entra dans l'histoire et conquérait une influence prépondérante.

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'amour s'habilla d'élégance exquise, d'un dilettantisme de patriciens; il s'ameuisa en miévreries tendres, en délicatesses espiègles, en

symbolismes puérils. Aimer et se battre, se battre en aimant, aimer en jouant, c'est toute l'époque légère, charmante, dont la frivolité se relève d'une savoureuse plainte d'héroïsme. Alors pour les rois eux-mêmes, la vie, joie ou souffrance, tient dans un ruban, une fleur fanée tombée du corsage de la bienaimée. Alors naissent les jolis billets du matin où chaque mot d'amour, par pudeur, s'enveloppe d'un mot d'esprit. La passion, laissant sa brutalité à la porte comme un manteau de rustre, flottait dans les parfums de bergamote et de poudre à la Maréchale. Tant de souplesse harmonieuse dans les gestes leur assurait l'allure d'une caresse tout de courtoisie galante dont les propos leur donnaient l'accent des aveux. Apothéose de l'amour dont les derniers reflets viennent s'ensanglanter aux lueurs de l'échafaud.

Notre époque avec son caractère précis d'arrivisme et de progrès trépidants a coloré l'amour d'autres nuances. Le fard est différent, mais il subsiste. Il y a loin du flirt à l'acouplement des cavernes.

XX. INFLUENCE RAYONNANTE DE L'AMOUR

L'amour, sentiment déjà maquillé dans son essence, a le don de rendre artificiels tous les objets sur lesquels il se pose. Illusion lui-même, il se meut, respire dans une atmosphère d'irréel, et le suscite autour de lui. Ainsi que les religions, dont il est la plus universelle, la puissance participe du merveilleux. Il a la faculté des créations surhumaines. Le cœur investi par l'amour est un champ ouvert au rêve. Sous les rayons transfigurants de la passion, l'existence la plus fade, la plus grise, prend des allures de paradis. L'être le moins dépourvu de charmes se divinise par la seule grâce d'une élection amoureuse. Le désir ouvre larges ses ailes sans se heurter à aucun impossible. L'amour prend les yeux de l'amant et lui donne un autre regard trop ébloui d'illusion pour pouvoir saisir les réalités.

Cet aveuglement n'est-il pas la première condition du bonheur? Aimer? Qu'est-ce sinon poser sur un être la frêle armature d'un rêve immense et lui demander de le soutenir, chercher dans une pauvre humanité défectueuse la réalisation d'un désir infini! Pour que l'amour naisse et espère, il est donc obligé de parer artificiellement l'objet qu'il veut aimer. La clairvoyance serait la mort. Quelle perfection pourrait, en effet, rivaliser avec la chimère enfantée par son imagination? L'agonie de l'amour, c'est la chute du maquillage. Alors, sous la lumière brutale de la réalité, l'idole s'effrite et tombe, l'être visé apparaît dans sa nudité décevante, et l'homme se retrouve seul avec sa soif d'idéal trompée. La sauvegarde de l'amour est donc tout entière aux mains de l'illusion.

Lorsque la passion est réciproque, l'être aimé contribue à entretenir cette illusion. Dans son désir de plaire, de charmer, de retenir, il se forge sans le vouloir une nature factice, éphémère, faite de toutes les qualités qu'il juge propres à la séduction. De bonne foi, le positif, l'homme d'affaires, se découvrira des tendances artistiques près d'une femme poète ou musicienne. La femme frivole, insouciant, s'imaginera, aimant un savant, un politique, que rien ne l'a plus vivement intéressée que les problèmes ardu de la science ou de la philosophie. Et c'est là le vrai miracle de l'amour: recréer un être. Ne pas lui suggérer d'hypocrites apparences, démenties au for de sa volonté intime, mais faire réellement qu'il abdique son âme, ou en revête une autre à la ressemblance, au goût de l'aimé. Alors peut naître, toute divergence mentale étant effacée, cette ineffable communion d'âmes, cette fusion de deux cœurs qui ne battent qu'une vie.

Plus l'amour est ardent, sincère, plus complète est cette mutuelle hypocrisie. Le jour où, chez l'un des amants, la passion diminue, le caractère momentanée qu'il s'est donné à son insu tombe comme une remorque que seules tiennent les mains de l'amour. Voilà comment, si souvent, une liaison heureuse dégénère, une fois légitimée, en un ménage

infernale. Dans la sécurité, l'absence du romanesque, l'usure des sensations, on perd la coquetterie de se farder suffisamment. C'est l'évanouissement des illusoires beautés, le moment d'angoisse étreignante où le cœur, ne reconnaissant plus dans la créature quelconque qu'il a devant lui l'être de songe qui le charmait, se demande avec une stupéfaction désolée: «Pourquoi donc l'ai-je aimée?»

XXI. LE MAQUILLAGE EST UNIVERSEL

Sous quelque angle qu'on examine le monde civilisé, quel que soit le sentiment scruté aux replis du cœur humain, le maquillage apparaît partout, palliatif bienfaisant de la rudesse primitive, seul lien de cohésion entre les êtres, seule possibilité de leurs rapports sociaux.

Derrière les lambris sculptés des palais, ou sous le toit fumeux de la chaumière, il y a des visages fardés, des âmes travesties. L'homme a depuis longtemps compris qu'il ne peut influencer les sentiments de ses semblables qu'à l'aide du masque social. Il n'accepte les supériorités que sanctionnées par le maquillage. Pour qu'une autorité s'impose à lui, pour que même elle existe, il la faut déguiser adroitement à ses yeux. Les êtres ne sont sensibles qu'à l'apparence extérieure. De là la nécessité des symboles. Le plus fort de la tribu, celui dont l'ascendant physique plia les volontés craintives de son entourage, ne fut vraiment le roi qu'avec un sceptre et une couronne. Alors il personnifia une idée. Son droit du plus fort, revêtu d'hermine, s'érigea un droit divin. Sa cause fut consacrée, elle devint une religion et recruta des fidèles, des fanatiques, des martyrs même.

La foule n'obéit qu'à des emblèmes. L'autorité sans l'uniforme ne serait que de risibles prétentions. Dans l'esprit du coupable, au moment de commettre un délit, c'est toujours l'ombre d'un chapeau de gendarme qui se profilera.

XXII. NOTRE ÂME SOUS LES TRAVESTISSEMENTS

L'âme humaine, sans cesse travestie par les nécessités impérieuses des civilisations accumulées, ne pouvait conserver aucune possibilité de rester naturelle. L'homme sans fard n'existe qu'aux premières heures du monde. Petit sauvage qui brièvement répète l'évolution ancestrale, il représente alors exactement l'état du primitif. Mais aussitôt l'éducation, cette civilisation de l'enfant, intervient, qui le modèle, le pétrit, lui sculpte un être dont toutes les façons de penser et d'agir sont rigoureusement disciplinées par le code des conventions.

Sans doute est-il des organisations dont le premier mouvement, l'impulsion de nature, se trouve conforme aux prescriptions des lois sociales sans l'aide d'aucun maquillage ni raisonnement intéressé. L'homme qui se jette à l'eau pour sauver un de ses semblables qu'il ignore, sans témoins, sans profit, sans gloire, n'a suivi que son penchant naturel, et n'a pas besoin de le déguiser pour agir héroïquement. Mais si son mouvement est irréfléchi, il est le descendant des milliers d'ancêtres qui, dans la confusion sanglante des premiers âges et des premières luttes, ont acquis pour lui la nécessaire conviction de la solidarité. Eux ont pensé. Lui agit. Il ne délibère pas. Il obéit à la puissance de ses réflexes héréditaires qui le gouvernent plus infailliblement qu'aucune loi humaine. La lignée de ses atavismes lui a transmis des instincts altruistes. Il suit sa nature, mais sa nature déjà s'est superposée à celle de l'état primitif.

XXIII. BIENFAISANCE DE L'HYPOCRISIE

Les bienfaits d'une perpétuelle dissimulation sont-ils discutables? Sans elle, plongés encore dans une demi-animalité, nous serions semblables aux plus sauvages peuplades de la Polynésie. Que cesse un moment le maquillage social, et c'est le règne de l'anarchie. Seul un vain préjugé peut

nous rendre hostile ce mot de maquillage comme impliquant une idée de fausseté et d'hypocrisie. Couvrir les défauts de la nature humaine n'est pas un mensonge, mais une inéluctable nécessité. Ainsi l'explique Philinte, judicieux, à Alceste :

*Il est bien des endroits où la pleine franchise
Deviendrait ridicule et serait peu permise.
Et parfois, n'en déplaît à votre austère honneur,
Il est bon de cacher ce qu'on a dans le cœur.*

Ce conseil, déjà utile aux temps de Molière, ne l'est pas moins au nôtre. S'imagine-t-on ce que serait un moment de véracité universelle ? Nous en voudrions aux êtres d'une sincérité qui briserait les ailes de nos illusions.

Quoiqu'en pensent Jean-Jacques et les siens, en leurs sentimentalités aussi attrayantes que funestes, l'homme des cavernes, l'homme nature, n'est pas un présent enviable pour une société civilisée. Sa réapparition qui risque gravement de surgir du progrès matérialiste, est le prodrome du désordre et de la désorganisation. C'est à peine si l'effort de la conscience et des croyances combinées pendant des siècles, a pu réussir à masquer la brute originelle. Elle surgit à la première tourmente sentimentale. Pour rejeter le cœur humain à sa férocité d'autour, il a suffi d'une panique, d'un cri d'épouvante. Le soir de l'incendie du Bazar de la Charité, c'étaient des hommes natures, des uns, dont le vernis craquait à la chaleur des flammes qui, pour gagner plus tôt l'issue libératrice, piétinaient les femmes et les asso-maient à coups de cannes.

XXIV. LES RÉVOLUTIONS CONTRE LA CIVILISATION

Il existe des liens que l'homme ne peut briser : ceux qui l'attachent au passé. L'expérience fut courte. Ces civilisés, débarrassés du masque héréditaire, repris par les voix tyran-

niques des morts, retenus par le poids de leurs atavismes ont tous compris l'inutilité d'une tentative rétrograde. Humbles et soumis, gênés par leur nudité morale comme le seraient des gens subitement dévêtus, ils vinrent tous supplier un César élevé par leurs mains de les maquiller à nouveau, réclamant à grands cris le rétablissement de fards sociaux rejetés avec tant de rage. Bonaparte fut le psychologue général qui, par le rétablissement des vieilles traditions, sut refaire le visage d'un peuple affolé.

XXV. LA CIVILISATION APPORTE LA SÉCURITÉ

Les bienfaits de la civilisation: Sécurité matérielle, jouissances intellectuelles, agrément des relations sociales, tous dus aux travestissements successifs de l'âme primitive.

Le progrès de l'avenir reposera sur des fards plus délicats encore, plus perfectionnés, et la dernière civilisation, la plus haute, sera celle qui distancera davantage l'homme de la nature.

Le maquillage seul libère l'humanité de sa soumission servile à l'instinct. Il lui apprend à se regarder vivre, à chercher les *pourquoi* secrets de ses joies et de ses souffrances, et répandit sur sa misère mentale toutes les richesses de l'esprit et du cœur.

Des mornes esclaves, rivés aux tentatives hasardeuses de l'impulsion, il fit des volontés fortes, capables d'initiative et de progrès. Par lui, l'intuition primitive chancelante, incertaine, débile, devint Pensée rayonnante, souple, hardie et créatrice.

XXVI. LE BESOIN DE RÊVE

Le réalisme toujours atroce, représente le fonds fougueux d'où nos sentiments ont eu tant de peine à s'évader. Le vulgaire peut en rester proche, mais tout ce qui a fait

la grandeur et la noblesse, la beauté de la vie, tout ce qui vibre, tout ce qui plane, s'en est depuis longtemps éloigné dans un essor magnifique. Masque douloureux ou rieur, tragique ou burlesque, pervers ou sentimental, chacun de nous porte le sien. Tout n'est qu'apparences et relativités. L'homme a besoin du rêve pour vivre des réalités.

PROF. E. SCHAUB-KOCH

ALGARISMO

Da 4.^a edição da bem conhecida obra de Waster William Rouse Ball — *A Short Account of the History of Mathematics* —, esteriopada em 1908, extraímos as seguintes passagens (págs. 155 e 156):

«ALKARISMI. The first and in some respects the most illustrious of the Arabian mathematicians was *Mohammed ibn Musa Abu Djefar Al-Khwārizmī*

The algebra of Alkarismi holds a most important place in the history of Mathematics, for we may say that the subsequent Arab and early medieval works on algebra were founded on it, and also that through it the Arabic or Indian system of decimal numeration was introduced into the West. The work is termed *Algebr we'l mukabala*».

E a pág. 158, acrescenta:

«It was from this book then that the Italians first obtained not only the ideas of algebra, but also of an arithmetic founded on the decimal system. This arithmetic was long known as *algorism*, or the art of Alkarismi, which served to distinguish it from the arithmetic of Boethius; this name remained in use till the eighteenth century».

A pág. 187 da mesma obra, chama-se à aritmética de Alkarismi, «*Arithmetic de algorismo*», com o «*de algorismo*» sublinhado.

*

Na *Histoire de la Science*, publicada em 1957, debaixo da direcção de Maurice Daumas, acha-se, a pág. 313:

«L'œuvre primordiale est celle d'Al-Khwarism. La répercussion de ses travaux fut telle que son nom, sous une déformation subie dans la latinisation imposée par les Occidentaux, a fourni à ceux-ci le terme *algorithme* qui ».

*

Estes textos dão-nos três termos todos derivados do nome do matemático árabe Al-Khwārizmī, latinizado em *Alkarismus*, a saber: o termo inglês *algorism*; o termo latino *algorismus*, de que o *algorismo* do texto é o ablativo pedido pela preposição latina *de*; e o termo francês *algorithme*.

Carolus du Fresne, no seu «Glossarium ad Scriptores Mediæ et Infimæ Latinitatis», publicado em Veneza, em 1736, diz:

«ALGORISMUS, Arithmetica, numerandi Ars, Hispanis *Alguarismo*. Vox Arabica, Mathæus Paris, 1252».

O termo espanhol *Alguarismo* é, pois, o que mais se aproxima do original *Alkwarismi*.

Nós temos o termo *algarismo* que também se deriva de *Alkarismus* com ligeiríssima corrupção.

É, pois, evidentemente falsa a etimologia que Santa Rosa de Viterbo, no seu «Elucidário», dá à palavra *algarismo*, da qual diz que «vem do grego *Arithmos*, que tem a mesma significação, e donde veio *Arithmetica* que é a ciência dos números».

Que de *Arithmos* viesse *Aritmética*, concordamos. Mas que *Algarismo* derivasse de *Arithmos* e não de *Alkarismus*,

negamos. E o mesmo fariam Santa Rosa de Viterbo e os autores que com ele concordam, designadamente os do Dicionário da Academia, se tivessem à mão os conhecimentos de história da Matemática de que hoje se dispõe.

Isto basta quanto à etimologia da palavra *algarismo*. Vejamos agora o que respeita à sua significação.

Diz Rouse Ball que «esta aritmética foi durante muito tempo conhecida por *algorismo*, ou arte de Alkarismi, o que servia para a distinguir da aritmética de Boécio».

A aritmética clássica, daquele tempo, baseava-se na numeração romana e as operações eram feitas com ábacos. O texto consagrado era o de Boécio.

O neologismo *algorismo* foi introduzido para distinguir o texto da aritmética moderna, traduzido do de Alkarismi, do texto de Boécio.

Daqui passou muito naturalmente o termo *algorismo* a significar, no latim medieval, a aritmética fundada na numeração arábica, extensão esta perfeitamente legítima, em oposição à aritmética baseada na numeração romana. O termo *algorismo* nasceu assim indissolúvelmente ligado à aritmética dos árabes.

*

A obra de Alkarismi a que atrás nos referimos, foi traduzida por Leonardo de Pisa, no princípio do século XIII, com o título de *Algebra et Almuchabala* e foi através dela que a numeração árabe se difundiu na Europa. A este propósito, diz Rouse Ball na obra citada a pág. 186:

«The trade of Europe during the thirteen and fourteen centuries was mostly in Italian hands, and the obvious advantages of the algoristic system led to its general adoption in Italy for mercantile purposes. This change was not effected, however, without considerable opposition; thus, an edict was issued at Florence in 1299 forbidding bankers to use Arabian numerals, and in 1348 the authorities of the university of Padua direc-

ted that a list should be kept of books for sale with the prices marked *non per cifras sed per literas claras*».

Uma das razões da oposição aqui assinalada, foi sem dúvida a diversidade de formas com que apareciam grafados os caracteres da numeração árabe, como se pode ver no mesmo Rouse Ball, pág. 185. Dessa diversidade e instabilidade de formas, ou falta de normalização, como diríamos hoje, resultava necessariamente confusão no público e daí as providências tomadas pelas autoridades de Florença, em 1299, e pela Universidade de Pádua, em 1348, a fim de evitar fraudes.

Da ordem emanada da Universidade de Pádua extraíu Rouse Ball a frase «non per cifras sed per literas» que tem grande importância para o nosso objectivo. Com efeito, aos caracteres numéricos romanos chamam as autoridades da Universidade de Pádua *litteras*; aos caracteres arábicos, *cifras*.

Como é sabido, o ponto fundamental da numeração árabe é a adopção de um sinal para representar o *zero*, isto é, o número nulo.

A este sinal chamaram os árabes *sifr* que significa *vazio*. E desta palavra tirou a língua portuguesa o termo *cifra*, com a mesma significação.

Pela frase da Universidade de Pádua, transcrita por Rouse Ball, vê-se que no latim medievo o termo *cifra* designava, já naquela data de 1348, qualquer dos caracteres numerais dos árabes indistintamente, ao passo que os caracteres da numeração romana eram chamados *litteras*.

*

No seu «Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa», diz o gramático brasileiro Antenor Nascentes:

«Cifra: Do ár. *sifr*, *vazio*, tradução do sanscr. *sūnya*; significou primeiro *zero* e depois *algarismo* (Lokotsch,

1894). A significação primitiva, do século XII, alterou-se no século XVII».

Pela frase da Universidade de Pádua se vê que já no século XIV, na linguagem científica do tempo, a palavra *cifra* significava o mesmo que o nosso termo *algarismo*.

*

É preciso não confundir o uso dos caracteres numerais dos árabes, com o uso da numeração decimal e da aritmética nela fundada. A seguinte passagem que vamos transcrever do «Elucidário» de Santa Rosa de Viterbo, 1.^a edição, vol. I, págs. 89 e 90, é bem clara a este respeito:

«De qualquer modo que fosse, os Hespanhois, abandonadas já por huma vez as letras numerais Celtiberas, Turdetanas e Bastulo-phenícias, só tinham conservado as Romanas, ainda que mui alteradas pelas Nações do Norte, e barbaridade dos tempos, quando as Notas ou Cifras do Algarismo chegarão a esta região Occidental. Parece que por largos tempos ellas fizeram quarentena, e só passado o século XII se forão introduzindo com pé trémulo nas cartas e Livros Ecclesiasticos, Epitafios, e outros documentos particulares; continuando sempre a conta romana nos Autos Judiciais, e Instrumentos públicos. Nas Táboas Astronómicas, que El-Rei D. Affonso, o Sábio, compôs no de 1240, e se publicaram no de 1252, se achão pela primeira vez as cifras numerais Arábicas, que só no século seguinte se fizerão publicar em toda a Europa; porém, entre nós mui raras vezes se usarão. No Século XV usárão os Portugueses das numerais, já Romanas, já Nacionais, já Arábicas. No XVI prevaleceram entre nós as Arábicas, de que até o presenté nos servimos».

*

Neste texto do Elucidário, não se distingue a aritmética de base decimal dos Árabes, dos caracteres numerais de que se serviam. O uso dos caracteres arábicos precedeu de muito o conhecimento da Aritmética dos árabes. A introdução na Europa desta aritmética baseada na numeração decimal é que constituiu o grande progresso da ciência dos números trazida pelos Árabes e só generalizada no séc. XVI entre nós.

*

É justamente do século XVI a aritmética mais antiga, escrita em português, de que temos notícia. Lê-se no frontispício dos exemplares da 1.^a edição:

TRATADO DA PRATICA DARISMETYCA
ORDENADA POR GASPAR NYCOLAS
E EMPREMIDA COM PREVI-
LEGIO DEL REY NOSSO
SENHOR

No colofon acrescenta-se:

FOI ACABADA DEMPRIMIR A DITA PRATICA DA
RISMETICA PER GERMÃ GALHARDE FRÃ-
CES. A QUAL PRATICA FOY ORDE-
NADA POR GASPAR NY-
COLAS NO ANO DE MIL
E QUINHIENTOS E DEZANOVE ANNOS AOS QUINZE DIAS DE
NOVËBRO DEO GRACIAS.

*

Os exemplares desta 1.^a edição são raríssimos. Inocêncio nunca chegou a ver nenhum e pôs mesmo em dúvida a

sua existência, como se vê pelas seguintes linhas com que termina a notícia que dá de Gaspar Nicolas, no 3.º volume do seu *Dicionário Bibliográfico Portuguez*:

«Notarei ainda ... que no catalogo da livraria de Joaquim Pereira da Costa anda descrito um exemplar do referido tratado com a data de 1519, o que me parece ser erro; estando avaliado o dito exemplar em 200 reis!!».

É muito possível, diremos mesmo, muito provável, que este raríssimo exemplar da edição de 1519 fosse o mesmo que pertenceu ao grande bibliófilo que foi o 2.º Conde de Azevedo, Francisco Lopes de Azevedo Velho da Fonseca de Barbosa Pinheiro Pereira de Sá Coelho, que deixou a sua preciosa biblioteca a outro bibliófilo não menos ilustre, o 2.º Conde de Samodães, Dr. Francisco Teixeira de Aguiar e Azeredo, seu primo, poliglota e grande erudito.

Um filho do 2.º Conde da Samodães, Dr. Francisco de Paula de Azeredo, bacharel formado em Matemática e Filosofia pela Universidade de Coimbra e lente da Faculdade de Ciências do Porto, fez doação à sua Faculdade de três raríssimas obras: o *Tratado da Sphera* (Lisboa-1537) de Pedro Nunes; o *Tratado da Pratica Darismetica*, de Gaspar Nicolas; e o *De Navigatione, libri tres* de Jacobo Saa (Paris, 1549). Estes três valiosíssimos exemplares têm o ex-libris da Casa de Azevedo, o que bem atesta a sua proveniência⁽¹⁾.

Deste exemplar do *Tratado da Prática Darismetica* fez a benemérita Livraria Civilização, do Porto, no ano findo, uma edição fac-similada que tornou acessível aos estudiosos aquela raríssima obra.

(1) A biblioteca que o 2.º conde de Samodães deixou aos seus herdeiros, foi leiloadada no Porto, em Novembro de 1922. O Catálogo consta de dois grossos volumes e intitula-se: «Catálogo da importante e preciosíssima livraria que pertenceu aos notáveis escritores e bibliófilos Condes de Azevedo e Samodães com

Desta aritmética de Gaspar Nicolas fizeram-se edições até ao século XVIII.

Na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra há exemplares das edições de 1573, 1679 e 1716. Inocêncio viu exemplares das edições de 1541, 1594 (5.^a edição), 1607, 1679 e 1716. Da raríssima edição de 1530, diz António Francisco Barata, conservador que foi da Biblioteca de Évora, que existia lá um exemplar ⁽¹⁾. Mas, por informação ultimamente recebida, soubemos que já não existe na Biblioteca Pública de Évora tal preciosidade.

*

No fólio 1 da 1.^a edição do *Tratado da Pratica Darismetica* diz-se:

«Pratica arismetica.

Primeiramête: te he neçessario cõhecer as letras e despoys de conhecidas saber numerar cõvẽ a saber cõheçer essas mesmas letras quãto vallẽ. Segũdo ho lugar onde estã porq̃ se for .4. e estiver na unidade val 4. q̃. por isto dizes unidade e se estiver na dezena .s. na segũda casa cõtando segũdo a ordẽ darismetica a q̃l se começa da mão derecha pera ha esquerda digo q̃ val. 40 e se estiver na terceira casa val.400. e assy vay crecẽdo cada vez mais.10.vezes tãto q̃lqr letra q̃ for

... ..

Ora pera teres verdadeira noticia das letras debes de saber q̃ a primeira val huũ e a segũda .2. e a terceira .3. e a q̃rta .4. e a q̃nta .5. e a seysta .6. e a

uma introdução pelo erudito escritor e bibliófilo Sr. Anselmo Braamcamp Freire».

Por sinal que nesta introdução só se fala do Conde de Azevedo ...

(1) In «Arte nova de algarismo» Évora, 1902, pág. 5.

septima val .7. e a oytava .8. e a nona .9. e a decima
 q̄l he .0. nã val nada estãdo so chama-se çifra em
 esta arte darismetica.».

*

Gaspar Nicolas chama *letras* aos caracteres numerais
 arábicos; e *cifra*, ao zero. Em toda a obra não encontra-
 mos a palavra *algorismo*, nem nenhuma das derivadas de
 Alkarismi. Não obstante, toda esta «Pratica Darismetica»
 é segundo a arte árabe, isto é, baseada na numeração deci-
 mal escrita.

*

Do século XVI, há na Biblioteca de Évora um códice,
 o $\frac{\text{CXIV}}{\text{I-14}}$, que contém, lançada por cópia em 1531, a obra
 de Simão Fernandes de Tavira, intitulada «Arte nova de
 algarismo» que é uma aritmética escrita em verso. Começa
 assim:

IHS

1

Em nome de Deos começa,
 com bautismo,
 arte nova de algarismo
 que por trova nos ameça
 porque menos nos esqueça
 e a guarde
 quem tem necessidade
 desta peça.

2

Primeiramente deveis
bem conhecer
as letras e as escrever,
se non sabeis:
um, dois, três, quatro, cinco, seis,
e sete mais,
e oito, e nove, com as quais
cifra noteis.

3

A cifra que nada val,
mais faz valer;
põe-se por gráo encher
com seu sinal,
como estrada natural
para subir;
assim podeis construir
a numeral ⁽¹⁾.»

*

Neste texto aparece a mesma designação de *letras* para os *algarismos*; e a *cifra* para o zero; mas aparece também a palavra *algarismo* para designar a ciência a que Gaspar Nicolas chamou Arismetica.

É, portanto, este o texto mais antigo que conhecemos, em que aparece a palavra *algarismo*.

(¹) Esta obra já atrás referida, foi dada à estampa por António Francisco Barata.

*

Há ainda na Biblioteca de Évora, segundo o mesmo autor, exemplares das aritméticas de Rodrigo ou Rui Mendes (1540) e de Bento Fernandes. A de Bento Fernandes, intitula-se: *Arte de Arithemetica, dedicada ao Infante D. Luis, Porto, (1541)*. A de Rui ou Rodrigo Mendes, tem por título: «*Pratica darismetica novamente agora composta pelo licenciado ruy mendes: na qual se deccrarã por boa ordẽ e craro estilo as quatorze especies darte darismetica. E as sete dellas por números inteyros, e as outras sete por números q̃brados: e assi mesmo trinta e cinco regras da dita arte muito sotíl breve e craramẽte deccrarados. Cõ muitas outras pregũtas e cousas necessarias e pueytosas para qualquer pessoa q̃ da dita pratica se quizer aproueitar*». Lisboa, por Gusmão Galhardo, 1540.

*

Para terminar esta resenha de obras de Aritmética do século XVI, mencionaremos ainda a intitulada

«Exemplares de diversas sortes de letras, tiradas da Polygraphia de Manuel Barata, escritor portuguez: acrescentados pelo mesmo auctor para comum proveito de todos. Dirigido ao Exm.^o Sr. D. Theotónio, duque de Bragança e de Barcelos, etc. Acostados a elles um tratado de Arismetica e outro de Orthographia portuguesa», Lisboa, 1590.

Destas três obras que são raríssimas, não pudemos consultar nenhuma.

*

O século XVII é pobre de livros de Aritmética. Além das edições que nele se publicaram, do «Tratado da Pratica

Darismética» de Gaspar Nicolas, nenhuma outra obra de Aritmética conseguimos encontrar publicada no século XVII. Escrito neste século, encontramos o «*Tratado de Arithmetica e Algebra, em o qual com muita clareza se explica tudo o que pertence a esta Arte, e se descrevem as regras principais da Geometria, e as proporções que as distinguem, com a noticia dos pesos de ouro e prata, e muitas questões curiosas que se movem para sua intelligência, etc.*»

Esta obra, reimpressa em 1760, foi publicada póstuma, pela primeira vez, em 1713, segundo Inocêncio, que desta edição possuiu um exemplar. Seu autor, António Pereira, congregado de S. Filipe de Nery, faleceu em 1698, segundo o mesmo Inocêncio (Diccionario Bibliographico Portuguez — 1.º vol. — pág. 221).

Do exemplar que temos, da reimpressão de 1760, pág. 2, transcrevemos o seguinte:

«*Toda a Arthmetica se comprehende em 10 caracteres, que são 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0, e da composição, e união destes caracteres se compõem todo o número: que se nas cousas creadas ha infinito, só o numero o he; porque a qualquer numero que se ajuntar huma cifra, o multiplica em 10, e ajuntando outra, o torna a multiplicar em 10, e faz 100, ajuntando outra o faz mil: e ajuntando a qualquer outro número, ou seja Digito, ou Artigo, ou Composto, cada cifra que se lhe acrescenta pela parte da direita, o multiplica em dez, e assim vai procedendo em infinito. Sendo que esta cifra por si só não val nada, nem estando junta a outros numeros, se estiver da parte esquerda, não tendo antes de si outro numero, não val nada. Em Castelhana se chama cero, que he palavra Arabica, quer dizer neuhana cousa (1)*».

(1) Tem a mesma origem de cifra.

Este autor também não fala, nem em *algorismo*, nem em *algarismos*; fala em *caracteres*, em *números*, em *cifra* e em *cero*, termo que vemos pela primeira vez em autor português, embora com a forma castelhana.

*

O século XVII que foi pobre em obras portuguesas de Aritmética, não o foi em publicações sobre outros ramos das Matemáticas, tanto puras como aplicadas. Sirva de exemplo o «*Methodo Lusitanico de Desenhar as fortificações das Praças Regulares e Irregulares, Fortes de Campanha e outras Obras pertencentes à Architectura militar*», de Luís Serrão Pimentel, Engenheiro Mor e Cosmógrafo Mor do Reyno e Senhorios de Portugal, Tenente General da Artilharia em qualquer das Províncias do Reyno.

Esta obra foi publicada em Lisboa, no ano de 1680, e tem uma passagem muito importante para o estudo que estamos a fazer, e por isso a citamos. Com efeito, o *Methodo Lusitanico*, termina por um tratado de «*Trigonometria Practica Rectilínea*» e um «*Compêndio de problemas de geometria practica e especulativa*». A Trigonometria começa por uma «*Pratica de Arithmetica Decimal ou Dizima*». No Prologo desta «*Pratica*» diz o autor que deduzira este compêndio há muitos anos, «o qual hei lido na Aula Regia onde professo as Mathematicas».

Esta passagem dá força ao texto que vamos transcrever e que vem logo a seguir do Prologo, onde se diz «*que coisa seja dizima. Dizima he huma especie de Arithmetica inventada pela decupla proporção, consistente nos caracteres das cifras, pelas quais se descreve qualquer numero e pela qual se resolvem por numeros inteiros sem quebrados todas as contas que interveem nos negócios dos homens* (1)».

(1) *Methodo Lusitanico*, pág. 548.

Luis Serrão Pimentel chama *cifras* aos «*caracteres pellos quais se descreve qualquer numero*» e era esta a terminologia que usava na Aula Regia que era talvez a escola de Matemática mais autorizada do país.

Nem nas diversas edições da Arismetica de Gaspar Nicolas, nem na Aritmética de António Pereira, nem tão pouco no Methodo Lusitanico, se encontra a palavra *algarismo*,

Não obstante, no «Theatro do Mundo» de Pedro Salgado, publicado em Lisboa, em 1645, no Journ. II, fol. 19, vem a palavra *algarismo*, nesta quadra, citada por Fr. Domingos Vieira:

«Lá pela sua aravia
Por Mafona ou Mahomet
E de arengas e algazarras
Grande *algarismo* fazer».

*

Das obras do século XVIII que pudemos consultar, a mais antiga em que vem registada a palavra *algarismo* é o «Vocabulario Português e Latino» de D. Rafael Bluteau. Vem no primeiro volume, impresso em Coimbra em 1712. Diz:

«ALGARISMO. He palavra composta de Al & Garismo, ou (como dizem os Castelhanos) *Guarismo*, que segundo Cobarrubias não é vocábulo Arábico, porque parece composto do grego *Arithmos*, que significa *Numero*; o que se confirma na Anotação do I Tomo do mez de Abril do *Acta Sanctorum* de Bolland, pág. 703, vol. 2, que diz *Algorismus aliis Algorithmos Ars & peritia computandi*. Por *algarismo* se entende a *Arithmetica Arabica*, ou certos caracteres de contar, de que usam os Árabes, diferentes dos Castelhanos ou Romanos, ou como os que vemos nos inscrições de pedras antigas.»

Neste texto de Bluteau aparece a palavra *algarismo* com dois sentidos: o antigo, de sinónimo de Aritmética dos Árabes, valendo o mesmo que *algorismo*; e aquele a que podemos chamar moderno e nosso, de caracter numeral arábico.

*

A mais antiga aritmética de que tivemos notícia, das publicadas no século XVIII, foi a «*Tabuada Curiosa*» de João António Garrido, professor de Arismetica. Desta obra saíram diversas edições, e pouco intervaladas, o que significa grande sucesso de livraria.

Diz o autor no «Prologo»:

«Depois de eu ensinar todas as regras, e contas, que aqui se contém, a meus discípulos, ainda alguns Grammaticos me pedirão anciozamente lhes fizesse hum quaderno de todas ellas para renovar a memória, quando lhes esquecesse; porém receoso eu de fazer o que não fizerão os outros 72 Mestres desta Corte, e parecendo-me excessivo trabalho, e custo de faze-lo com a penna a cada homem particular, sendo para todos mais comunicavel, e barato, com a impressão; me resolvi faze-lo assim a petição de muitos».

Estes dizeres transcrevemo-los do exemplar que possuímos da «Terceira impressão acrescentada com a regra de escrever certo»: Lisboa, anno de M.DCC.XLIII. Todavia, as licenças estão datadas de 1738. Temos ainda um exemplar, falto de frontespício e das primeiras páginas, cujas licenças são do ano de 1759.

Inocência (vol. III, pág. 290) cita a «*Quinta impressão acrescentada*» impressa em Lisboa, no ano de 1752 e diz:

«Não tive ainda oportunidade de achar as edições anteriores deste livro... .. Foi mais vezes reimpresso, e vi uma nova edição feita em Lisboa em 1815».

No catálogo da biblioteca que pertenceu ao Dr. João Rodrigues Mathias Serra, elaborado por José Rodrigues Pires (Porto, 1962) vem mencionado um exemplar da «Taboada Curiosa», novamente reformada e acrescentada Quarta impressão Anno de 1747».

Na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra ha um exemplar da 2.^a edição, 1739.

Da 1.^a edição não pudemos alcançar notícia.

Diz João António Garrido, a pág. 2 (3.^a impressão):

«A conta se compoem de numeros; os numeros do algarismo são estes dez assim chamados: hum 1. dous 2. trez 3. quatro 4. cinco 5. seis 6. sette 7. oyto 8. nove 9. cifra 0. este por si só nada vale», etc.

O termo *algarismo* é empregado aqui como sinónimo de Aritmética Árabe; e aos caracteres numerais árabes, chama *numeros*.

Na pág. 3, diz:

«Os numeros, ou caracteres, com que se forma a conta Romana, (não sòmente em Roma senão em todo o mundo) he como se explica nas tres formas seguintes».

Aos caracteres numerais romanos chama também numeros ou caracteres. E esta devia ter sido a terminologia então usada nas escolas, visto que o autor era Mestre de Arismetica e a sua obra teve tão grande sucesso.

*

Em 1763, foi publicada em Lisboa a «Luz Universal da Arithmetica», composta por António Soares Vieira, *mestre de escrever e contar em esta cidade de Lisboa*».

A pág. 5, sob o título de *Algarismo*, diz:

«São os caracteres com que se escrevem os numeros. Não tem sempre sido os mesmos, pois tem havido

grande variedade delles, assim em nações, como em diferentes tempos. Os primeiros arithmeticos escrevião seus numeros com pontos, repetindo-os tantas vezes, como quantas unidades tinha o número que pretendiam: com esta tão grande confusão inventarão linhas, das quais pelo tempo adiante formárão diversos algarismos.»

Neste texto a qualquer character numeral se dá o nome de *algarismo* e nesse sentido é usado o termo em toda a obra, sem inconveniente algum, pois só com caracteres numerais arábicos trata.

*

Com a reforma Pombalina da Universidade de Coimbra e a concomitante criação da Faculdade de Matemática, em tão má hora extinta em 1911, a craveira científica dos autores das obras de Aritmética subiu de ponto. Com efeito, o 1.º ano desta Faculdade, à data da sua fundação, era constituído pela *Cadeira de Geometria* que compreendia *Elementos de Aritmética, Geometria e Trigonometria Plana*, com aplicação à Geometria e Esteriometria (1).

Para uso dos alunos desta cadeira, traduziu o Doutor José Monteiro da Rocha, para português, os «Elementos de Arithmetica» de Bezout, que fazem parte do tomo primeiro do seu «Cours de Mathématiques», publicado pela primeira vez em Paris, no ano de 1770. A tradução portuguesa do Doutor Monteiro da Rocha foi publicada em Coimbra, em 1773.

Neste mesmo ano de 1773 foi publicada, também em Coimbra, a tradução (2) latina da mesma obra, com o título de «Elementa Aritheticæ».

(1) Ver «Memoria Historica da Faculdade de Matemática» pelo Conselheiro Francisco de Castro Freire, Lente de Prima jubulado da mesma Faculdade. Coimbra, 1872, pág. 25.

(2) A tradução portuguesa da Aritmética de Bezout é atribuída ao Doutor Monteiro da Rocha. A autoria da tradução latina a ninguém tem sido atribuída que saibamos.

O texto francês de que o Doutor M. da Rocha forçosamente se serviu, foi o da edição de 1770, pois ainda não havia outra que saibamos. A parte que nos interessa vem a pág. 3 e diz o seguinte:

«DE LA NUMÉRATION & DES DÉCIMALES

7. La *numération* est l'art d'exprimer tous les nombres par une quantité limitée de noms & de caractères. Les caractères s'appellent *chiffres*.

8. Les caractères dont on fait usage dans la numération actuelle, & les noms des nombres qu'ils représentent, sont tels qu'on les voit ici:

0 1 2
zero, un, deux,».

A tradução portuguesa diz o seguinte:

«DA NUMERAÇÃO ORDINÁRIA E DA DIZIMA

7. A *Numeração* he a arte de exprimir todos os números por uma quantidade limitada de nomes, ou de caracteres: Estes caracteres, que são as letras da escriptura numérica, chamam-se *algarismos*.

Não he necessário dizer aqui os nomes dos números, por ser conhecimento familiar a toda a sorte de pessoas. Quanto ao modo de os representar, não podemos deixar de explicar com toda a exactidão os seus princípios ⁽¹⁾.

8. Os caracteres, de que usamos na *Numeração* actual, e os nomes dos numeros, que eles representam, são estes:

0 1 2 9
cifra um dous nove».

(1) Não conseguimos ver nenhum exemplar da edição de 1773. Vimos, porém, exemplares das edições de 1805 e 1826, e este texto mantem-se inalterado em ambas. Aliás, este texto coincide exactamente com o da versão latina que é também de 1773. É, pois, manifesto que o texto da 1.^a edição em português é o mesmo.

Note-se desde já que o texto português é a tradução literal do texto francês, com alguns acréscimos. O primeiro período do texto português coincide com o primeiro período do texto francês. O segundo período do texto português tem a mais a oração relativa «que são as letras da escritura numérica».

O resto do número 7 é acrescentado. A parte transcrita do número 8, é tradução literal do texto francês.

O texto correspondente da versão latina é o seguinte (pág. 2):

«DE NUMERATIONE CŌMUNI & DECIMALI

7. Numeratio est ars propositum quemlibet numerum exprimendi, idque paucis vel nominibus, vel characteribus. Characteres hujusmodi *Cifras* appellant. (Cifras genuino sensu nobis erit *nihili* signum, quod alii *zerum* vocant). Numerorum nomina hic tradere opus non est, quippe quae sunt omnibus notissima. Quod vero ad methodum attinet, qua numeri ope notarum exhibentur, *Numerationis* principia accurate explananda suscepimus.

8. Jam characteres, quibus hodie numerando utimur, & numerorum illis respondentium nomina, sunt hujusmodi:

0	1	2	3	4	5	6	7	8
<i>cifra unum duo tres quator quinque sex septem octo</i>								
9								
<i>novem</i> ».								

O texto latino mantém todo o texto francês, mas acrescenta ao n.º 7, o parêntesis, que vem muito a propósito, e mais os dois períodos do texto português, o que mostra que o autor da tradução latina conhecia o texto da tradução portuguesa.

Para verter para latim o termo francês *chiffres*, usou o

tradutor do termo *cifras*, dando-lhe o sentido com que as autoridades da Universidade de Pádua o usavam já no século XIV. Todavia acrescentou entre parêntesis que «a cifra será para nós, em verdadeiro sentido, o sinal de *nada* a que outros chamam *zero*».

*

O Doutor Monteiro da Rocha, não podendo traduzir o termo *chiffre* por *cifra*, que em português era então unanimemente reservado para significar *nada*, optou pela palavra *algarismo*, já autorizada nesta mesma acepção por Bluteau, pelo menos.

Às obras de Bezout sucederam as obras de Francœur — *Cours Complet de Mathématiques Pures* — publicado em 1837 e logo em 1838-39 adoptado pela Faculdade de Matemática que encarregou da tradução os Doutores Rodrigo Ribeiro de Sousa Pinto e Francisco de Castro Freire. A 1.^a parte deste curso trata da Arithmetica e Algebra Elementar.

Logo no artigo 1 da Arithmetica acha-se o seguinte período:

«O aumento sucessivo de uma unidade gera os números zero ou cifra, um, dois, três, quatro, cinco, seis, sete, oito, nove, os quais se representam pelos *algarismos*, ou caracteres, 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9».

*

Luís Simões Margiochi, bacharel formado em Matemática e Filosofia pela Universidade de Coimbra, e Lente proprietário da cadeira de Algebra e Cálculo da Academia Real da Marinha, nas suas «Instituições Mathematicas. Primeira

Parte: Arithmetica Universal», obra póstuma, publicada em Lisboa em 1869, diz, a pág. 3:

«9. Os números representam-se com os seguintes sinais ou *algarismos*. dos quais os nove últimos são chamados números dígitos ou simples e o primeiro zero ou *cifra* ou *nada*; e são usados em lugar das palavras correspondentes:

0 1 2
zero um dois».

*

Pela reforma de 1861, as matérias até então ensinadas no 1.º ano da Faculdade de Matemática passaram, na quase totalidade, a fazer parte do programa dos Liceus, designadamente todas as de Aritmética. Deixou, portanto, de haver livros de texto de Aritmética para uso dos alunos da Universidade, mas continuou a haver compêndios de Aritmética elementar, da autoria de professores universitários, como já os havia antes desta reforma.

Sirva de exemplo o «Compêndio de Arithmetica», para uso dos Liceus, do Doutor Rufino Guerra Osório, publicado em Coimbra em 1849 e dedicado ao 2.º Conde de Samodães.

Do capítulo 1.º deste Compêndio se transcrevem as seguintes passagens:

... ..

«3. Como é impossível ter sinais diferentes, para representar todas as grandezas, ou números imagináveis, carecemos de recorrer a um artifício, pelo qual se possam exprimir todas as quantidades com poucos sinais, ou caracteres: neste artifício consiste o *systema da numeração*, e chama-se *decimal* ou *vulgar* aquele que passamos a expor.

Assentou-se por convenção em representar a unidade pelo signal ou *algarismo* 1, que se lê uma unidade

ou um: a grandeza equivalente a um, e mais um, pelo algarismo 2, que se lê dous, ou duas unidades

... ..

Semelhantemente designamos por 3, *três*, ao grupo $2 + 1$; por 4, a $3 + 1$, e por 9, *nove*, a $8 + 1$. Desta sorte os algarismos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 equivalem, pela ordem, em que estão escritos, cada um ao antecedente augmentado de uma unidade.

Se quizermos escrever o número, que por esta lei é immediato a 9, ou o número $9 + 1$, podemos a este chamar *dezena*, ou dez, e dizer uma dezena, duas, três, quatro até 9; ou dez, vinte, trinta noventa, quando tivermos a representar 1, 2, 3, 9 todos, iguais cada um a $9 + 1$: convencionou-se em exprimir qualquer destes todos pelo algarismo, que representa o número deles, collocando-lhe à direita o signal 0, *zero* ou *cifra*, para distinguir as dezenas das unidades, etc.

... ..

D'aqui se vê, que com os nove algarismos e a cifra se pode mui simplesmente escrever qualquer número inteiro».

Por estas passagens do Compêndio de Arithmética do Doutor Rufino se vê que a nomenclatura adoptada por este autor é também a do Doutor Monteiro da Rocha.

*

O mesmo fez o Doutor Joaquim de Azevedo Albuquerque, lente da Escola Politécnica do Porto, que, no seu «Compêndio de Arithmética e Geometria» para o ensino da 1.^a classe dos Liceus, publicado em 1898, diz, a pág. 17:

«Estes sinais chamam-se *algarismos*; os nove são *algarismos significativos*» etc.

*

Na «Arithmetica Racional» do mesmo autor, publicada em 1921 e que é a 10.^a edição, vem a pág, 11:

«Todos os números inferiores à *base* são números simples, isto é, são números representados por caracteres (*algarismos*) e por palavras diferentes. Na numeração de base dez, ou *sistema decimal*, esses algarismos escritos em ordem natural, são, como se sabe,

0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.»

*

Dos autores ainda vivos, não citaremos nenhum, para evitar melindres e porque os mortos bastam para fazer doutrina nesta questão.

O termo usado geralmente pelos autores portugueses de obras de Aritmética, que podemos chamar clássicas, para designar os sinais com que se escrevem os números, é *caracteres*.

Deste termo, diz Frei Domingos Vieira, no seu «Diccionario Portuguez»:

«Carácter: sinal traçado, escrito, ou gravado. As letras do alfabeto, os sinais dos números são CARACTERES. — CARACTERES ALPHABETICOS. — CARACTERES de NUMERAÇÃO.».

O termo *character* designa, portanto, qualquer sinal gráfico, indistintamente. Os *caracteres alfabéticos* têm o nome específico de *letras*. «LETRA. Cada character do alfabeto», diz Frei Domingos Vieira.

Nos sistemas de numeração em que os números são representados por letras, estas tomam o nome de *letras numerais*.

Diz Frei Domingos Vieira: «LETRAS NUMERAIS; letras que indicam os números, e de que se servia antes dos algarismos arábicos. Havia entre os romanos estas letras numerais, a saber: C, D, I, L, M, V, X, e servimo-nos hoje d'ellas algumas vezes».

A expressão «algarismos arábicos» encontramos-a aqui e em outros dicionários posteriormente publicados, mas não a vimos nunca em obras de Matemática.

Por outro lado, chamar *algarismos romanos* às *letras numerais romanas*, parece-nos anacronismo escusado. Chamar *algarismos árabes* àquilo que os matemáticos chamam simplesmente *algarismos* parece-nos pleonasmo despropositado e malsoante.

Coimbra, Fevereiro de 1964.

(a) DIOGO PACHECO DE AMORIM

LE CHEVAL DANS L'ART OCCIDENTAL

La plus noble conquête de l'homme apparaît, dans l'histoire zoologique, au début de l'âge quaternaire, en même temps que les taureaux, les vaches, les chèvres, les moutons. Mais l'homme qui à cette époque vivait des produits de la chasse, de la pêche et des fruits des arbres n'avait encore domestiqué aucune bête. Toutes vivaient à l'état sauvage et son attention se portait sur le *renne* et sur le *mammoth*. Tout au plus compte-t-on deux ou trois notations hippiques d'un réalisme satisfaisant.

L'époque quaternaire, qui nous a laissé des témoignages esthétiques concernant le mammoth, le poisson, le renne, ne nous offre rien concernant le cheval. Elle prend fin 8.000 ou 10.000 ans avant l'ère chrétienne.

Ce que nous savons de l'espèce chevaline, c'est qu'elle est originaire de l'Orient. Elle dérive d'un animal de transition alors fort répandu dans les hauts plateaux de l'Iran, en Arabie, en Egypte, en Macédoine et en Grèce.

L'art de l'ancienne Egypte, dans ses fresques, nous fournissent quelques croquis de chevaux. Le cheval, là, n'avait rien d'un animal sacré. Les Egyptiens l'avaient domestiqué, tant à l'usage guerrier qu'à l'usage des transports civils. Les visions de chevaux que nous offrent certaines de leurs fresques sont purement synoptiques et graphiques. Le type de ces bêtes se rapproche de celles, si finement stylisées que nous révèle le célèbre *Archer-Dieu* sur son char de guerre exhumé dans la galerie nord d'Angkor Vath, et que nous décrit Pierre Loti dans le *Pélerin*. Il se confond avec ces petits chevaux numides, nerveux et rapides, dont Carthage composait la monture de sa cavalerie au temps d'Annibal. Mais ce sont là des indications qui nous sont fournies par des documents graphiques dont la valeur doit être plutôt déchiffrée qu'appréciée à vue d'œil, comme le constate Mas-

péro. Les premiers chevaux que nous révèle plastiquement l'art sont assyriens et chaldéens.

Conçue sous le signe de la royauté et de la force, la civilisation assyrienne adapte son art à son esprit. L'animal sacré, le taureau ailé à visage d'homme, fait partie intégrante de l'architecture. Mais un bas-relief assyrien se trouve au Musée britannique, qui nous représente, en état de conservation parfaite, deux chevaux de guerre scellés, armés, carapaçonnés, frémissants et immobiles, retenus par un guerrier, tandis qu'un autre guerrier, armé d'une lance et le bras libre tendu, se poste devant eux. L'ensemble est d'un réalisme saisissant et nous apporte tous les détails nécessaires pour définir ces chevaux et leur race. Ils sont très exactement ce que nous appelons aujourd'hui des étalons arabes pur sang. Ce sont des bêtes de taille moyenne, très fines, très racées, d'encolure puissante, à la tête pointue et aux membres nerveux avec le boulet saillant.

L'antiquité hellénique, comme réalisme, comme mouvement, ne nous a rien donné de supérieur à ce bas-relief. Mais la supériorité des Hellènes sera d'user de la ronde bosse, trop rare en Chaldée, et qu'ils traiteront en pleine maîtrise. En outre, si l'art assyrien rayonne de force, le souci des Grecs, depuis les débuts de la période mycénienne, est celui de l'idéalisation de la vie.

Les *gobelets de Vaphio* nous déploient des sarabandes de taureaux, de sangliers, d'un réalisme orfèvré.

En revanche il se trouve, au *Palais de la Hache*, des scènes de chasse peintes et d'autres, découvertes voici quelques années par M. Halbherr, dans les Palais de Crète à Gnosse. Ce furent là de véritables révélations pour l'histoire de l'art. Les chevaux que nous y apercevons sont d'une espèce fort différente des bêtes assyriennes. Ils sont plus grands, plus massifs et beaucoup moins bien soignés. L'Assyrien tresse la crinière de ses chevaux, et réduit leur queue à une sorte de cylindre de crins enrubanné. Ici les montures ont « le poil au vent ». Elles s'apparentent aux chevaux bavarois, robustes et lourds, au poitrail large,

Ce qui est intéressant à noter c'est que déjà l'artiste spécifie. Il est animalier. Il connaît les caractéristiques du cheval qu'il traite et, jusqu'à Phidias, cette vision du cheval se perfectionnera. Jamais le cheval ne sera dans l'art hellénique quelque chose d'abstrait, mais bel et bien un animal concret faisant partie de la vie.

Avec Phidias ne cessera pas cette recherche de réalisme. Mais il s'efforcera d'en styliser le rendu.

Si vifs dans leur mouvement, les chevaux des cavaliers de la frise du Parthénon que conserve le Musée britannique, s'intègrent déjà quelque peu dans la décoration. Leur allure s'infléchit avec le souci d'un style. Le poitrail, l'encolure, la tête forment déjà des volumes ornementaux. Il ne s'agit pas de synthèse décorative, bien entendu. Il s'agit dans la sauvegarde de la réalité des formes, de tirer un parti décoratif du cheval. Mais quand un art entre dans de tels soucis il évolue déjà fatalement vers la déformation.

S'il est vrai que l'impression dominante qui ressort de la statuaire de Phidias est celle d'une force sereine et sûre d'elle-même, il demeure non moins certain que tel est l'aboutissement d'un long effort de l'art hellénique et que l'art ne s'y pourra cristalliser.

Lysippe, Scopas et Praxitèle s'occuperont surtout du corps humain, et dans ce qu'il peut imposer à la matière de sensualité, d'expression, de sentiment.

Les deux derniers sont des marbriers.

Lysippe est bronzier. Il travaille pour Alexandre le Grand, et il existe des chevaux qui lui sont attribués. Ces chevaux-là se distinguent de ceux de Phidias par un souci de retour au réalisme pur et de ceux des prédécesseurs de Phidias par une différence raciale marquée. Ce sont des chevaux de Macédoine qui sont moins faits pour tirer des chars que pour être des chevaux de selle. Ils sont minces, élancés, et l'on sent que leur nervosité et leur endurance est apte à de longs efforts. Ce sont des chevaux de guerre par excellence, rapides et impétueux. L'artiste, peut-être Lysippe, a eu le sens de leur anatomie et de leur équilibre. Il a scru-

puleusement indiqué leurs muscles et comme ils sont sculptés dans une attitude immobile, le spectateur a l'impression de leurs velléités dynamiques.

Alexandrie et Rome nous fournissent des statues équestres. Mais c'est principalement sur les sarcophages qu'il nous est possible d'étudier le cheval. Le plus curieux de ces sarcophages à ce point de vue est celui d'Alexandre qui se trouve au Musée de Constantinople. Il est entouré d'une frise qui déroule les détails d'un combat de cavalerie, d'un mouvement merveilleux. Il s'agit d'un combat symbolique de cavaliers armés de dagues contre un lion. Le fauve, presque aussi grand que les chevaux, est forcé par ses adversaires dont les montures se cabrent avec un étonnant accent de vérité. Le pied de l'une d'elles se pose sur le corps du lion comme pour l'arrêter. Ce ne sont plus ici des chevaux macédoniens mais nettement des chevaux arabes, déjà décrits par nous et de taille réduite.

Quant aux chevaux des statues équestres de Rome ils empruntent avec fidélité, pour la plupart, les allures d'un cheval de trait. C'est encore cette lourdeur et cette absence d'élégance, mais cette force massive que l'on distingue sur des chevaux du monument qui commémore les campagnes de Trajan.

Les arts mineurs tant en Grèce qu'à Rome et en Alexandrie se sont souvent servis du cheval et l'ont interprété contrairement à la tendance de la statuaire contemporaine.

Adyna montant sur son char fait le motif d'un vase hellénique admirable à figures noires, que conservait avant la guerre le Musée de Wurzburg. Les deux coursiers à robe noire et à crinière et à queue blanche que des hommes de guerre achèvent d'atteler au char de guerre de Pallas, lance au point, casquée et emplumée, sont nettement des chevaux numides.

Ceci prouve que ces chevaux étaient également connus et peut-être usités en Grèce. Y étaient-ils des chevaux de grand luxe? Y furent-ils introduits par les victoires helléniques sur les Perses et les Mèdes? On ne sait. Lors du

procès d'Alibiade, il lui fut reproché d'entretenir de ces chevaux-là à son usage personnel. Folie luxueuse? Attribution à soi-même de chevaux pris à l'ennemi et appartenant à l'Etat? On l'ignore.

Le Musée de Boston conserve une intaille qui nous symbolise le triomphe d'Auguste. L'Empereur, tout nu sur son char, brandit de la senestre un trident, et de la dextre mène en plein galop quatre chevaux robustes, fougueux, mais assurément romains par leur largeur de poitrail, cabrés à demi, et leur lourdeur.

Enfin, à Paris, une monnaie d'argent syracusaine traite à l'avvers ce même sujet d'un guerrier dont le char est traîné par quatre chevaux, ceux-ci certainement arabes, bien différenciés, mais stylisés déjà dans la composition générale, ce qui est normal pour une monnaie.

Aussi dans l'Italie d'Auguste et dans celle de Trajan, comme dans la Grèce à l'époque des guerres médiques, toutes les races de chevaux d'Afrique et d'Orient, de Macédoine, étaient connues comme les gros «fardots» romains. Un bas-relief bien venu de l'Arc de Titus, nous le représente menant le char de son triomphe devant un rang de soldats. Il est traîné par quatre chevaux arabes majestueux et calmes, s'avancant au pas, lentement, la tête haute. De cette procession lente, l'artiste a tiré un effort de rythme et de style d'un dynamisme décoratif.

Ainsi, à mesure que l'art antique, en Occident, s'intègre dans la vie humaine, il s'efforce à son tour d'individualiser le cheval. Nous sommes bien sûr qu'il y eut en Grèce et à Rome et en Alexandrie une science hippique. Nous ignorons beaucoup ce qu'elle fut. Mais ce qui est certain c'est que tous les artistes d'Occident qui ont sculpté ou peint des chevaux en furent pénétrés.

*

Par la lutte contre les Sarrasins, par celle des croisades, le moyen âge mêle l'Orient à l'Occident. Il en résulte des améliorations de l'espèce chevaline, par voie de croisements.

A vrai dire, l'art gothique nous apporte assez peu de témoignages. La fameuse tapisserie de Roncevaux est une mêlée de cavaliers bardés de fer et de chevaux bardés de fer qui ne nous apprend rien sur ces derniers.

Il y a aussi la tapisserie de Hastings. Celle-ci nous développe la bataille, où Herold, désarçonné, trouve la mort en s'écriant: «Un cheval! Mon royaume pour un cheval». Nous assistons au défilé, un à un, des archers montés de Guillaume le Bâtard revêtus de leur cotte de maille. Et leurs chevaux, multicolores, sont plus petits que leurs cavaliers. Ils ont une simple valeur d'indication et sont traités sans réalisme.

Le Musée Carnavalet conserve une statuette de bronze. Charlemagne, deux fois plus haut que son cheval, s'avance au pas, brandissant une énorme épée. Il est en «civil» sans armure, le visage imberbe lauré de sa couronne. Le cheval, qui a l'air d'un cheval de presse-papier, est d'une extrême lourdeur et sans beaucoup d'allure. On dirait un cheval de labour avec une queue de pur-sang arabe, bien entortillée. C'est à peu près ce que nous apporte le témoignage des maîtres «francs-maçons». Ils ont taillé, dans la pierre, pour les cathédrales, nombre de personnages cavalcadants. On y retrouve souvent la même disproportion entre le maître et la bête. Il s'agit du même tipe de cheval que celui de Charlemagne de Carnavalet, un palefroi sinon un destrier, et un lourd palefroi.

Cette sorte de cheval de labour est-elle le type du cheval d'Occident au moyen âge? Ou la nécessité de carapaçonner le cheval avec les lourdes armures dont il supportait le poids en même temps que celui des armures des cavaliers, obligeait-elle les gens de guerre à choisir, pour combattre, des chevaux lourds, robustes et sans élégance? C'est possible, mais il est indéniable que jusqu'au jour où Léonard de Vinci fera se cabrer le cheval du Duc de Milan, l'art de la Renaissance ne décollera pas des gros fardots.

Les admirables médailles de Pisanello, ses peintures de Sainte Anastasie de Vérone, ses recherches dessinées s'obsti-

nent à reproduire de gros fardots. M. Maximilien Gauthier affirme que peu lui chaut. Qu'en art, la race du cheval importe moins que celle du peintre ou du sculpteur. Rien, dit-il, ne ressemble plus à un cheval de Rubens qu'une femme de Rubens dont l'épaisse crinière flotte aussi souple et bouclée que la chevelure d'une Ménade saouïe. D'accord, mais quel monde entre une femme de Botticelli ou une femme de Pisanello et un cheval de ces deux purs latins!

Laissons tranquilles les animaliers et les vétérinaires et leurs observations et contentons-nous de dire que l'animal mérite d'être peint et sculpté avec autant de fidélité que l'homme.

*

Mais il convient de citer Gauthier:

«Au dire des «compétences», si le réalisme de la représentation du cheval par l'homme des cavernes est satisfaisant, le corps cylindrique sous lequel s'insèrent d'avant en arrière quatre membres identiques, et par lequel les Chaldéens prétendirent signifier le même animal, est tout simplement ridicule, et l'on s'étonne de retrouver d'aussi grossières conventions dans l'art égyptien et jusque dans l'art grec archaïque.

Le cheval égyptien de la plus glorieuse période a le dos excavé, les membres grêles et des canons trop longs.

Dans l'art assyrien, les muscles de la plus noble conquête de l'homme ne se trouvent pas toujours à leur place anatomique, les saillies osseuses sont exagérées, et les veines superficielles plaisent tant au sculpteur qu'il en tire des effets décoratifs, et en rajoute.

Les chevaux de l'époque Sassanide, en Perse, sont ronds comme des pourceaux, ainsi d'ailleurs qu'en Chine, où l'adiposité fut toujours fort en honneur: sur les céramiques, les peintures, les broderies, les sculptures des Fils du Ciel, le poney ou l'étalon sont épaissis

à plaisir dans leur corps, amincis dans leurs membres; leurs articulations semblent pouvoir jouer dans tous les sens, la tête complètement retournée, les pattes projetées chacune dans la direction d'un autre point cardinal.

Les chevaux qui, sur les stèles mycéniennes, tirent des chars rudimentaires, n'ont pas même forme chevaline; ce sont des schèmes rectilignes et anguleux.

Quant aux Grecs du temps de Phidias, dans leur ardeur à généraliser, ils ne tinrent aucun compte des caractères individuels; leurs chevaux sont des abstractions et non des portraits; nulle idée de la variété des races.

L'Etrusque retire toute souplesse à ses membres. Les chevaux romains sont massifs, d'un modelé souvent défectueux sur une anatomie presque toujours rudimentaire.

Le Gaulois stylise à l'excès et ne tient aucun compte des proportions normales.

Au moyen âge, même insouciance: d'après les mensurations faites sur la statuette de Charlemagne que l'on admire au Musée Carnavalet, en admettant que l'empereur, qui fut d'une stature élevée, ait atteint la taille de 1 m. 80, son cheval n'aurait pas mesuré, au garrot, plus de 1 m. 20 — taille d'un âne moyen.

Les chevaux de la Tapisserie de Bayeux sont trop petits, informes et, pour comble de mensonge, rouges, verts, mauves, lilas...

Un peu plus tard, les enlumineurs diffusent un type de cheval avec le bout du nez invariablement crispé dans une sorte de lippe qui découvre un nombre incroyable d'incisives...

Le cheval du condottiere Gattamelata, célèbre, et que fit Donatello, a l'encolure trop chargée, le genou creux et la queue attachée ridiculement bas.

Benozzo Gozzoli ne satisfait pas davantage MM. les vétérinaires: le cheval de Laurent le Magnifique, dans la fresque des Rois Mages, au palais Riccardi,

a l'encolure trop courte et trop épaisse, les genoux noueux, les canons trop longs et inégaux, les paturons à peine indiqués, la croupe trop ronde et la queue trop basse, les jarrets coudés. Quant à la statue de Bartolomeo Colleone, qui passe généralement pour un des chefs-d'œuvre les moins contestables de l'art de tous les temps et de tous les pays, elle prouve que Verrocchio n'avait jamais « sérieusement » regardé un cheval : l'énorme animal qu'il a donné pour monture à son fier cavalier a une invraisemblable petite tête conique, si effilée par le bas qu'elle entrerait dans un verre !

David ne fit qu'adopter, à son tour, le poncif équestre de la Renaissance italienne ; le bel étalon syrien de Bonaparte, dans la *Bataille des Pyramides*, du baron Gros, semble accompagner, du geste, la déclamation de son maître ; tous les chevaux de Goya ont l'encolure trop courte et la tête minuscule ...

« Mais savez-vous, en revanche, quel est le premier peintre qui ait pris la peine d'aller étudier au haras et au manège ? Plus vrai que Géricault, qui, un peu comme Phidias, commit l'erreur d'un cheval trop idéal, ce peintre extraordinaire, incomparable (sauf peut-être à Rosa Bonheur), cet oiseau rare s'appela *Carle Vernet* ! Le divorce définitif de l'art et de la science, qui avaient toujours fait assez mauvais ménage, date même de cette aventure ... »

*

En ce qui regarde Donatello et Verrocchio et tous les chevaux de la Renaissance italienne, nous sommes d'accord avec Gauthier. Il trouvera même nos observations notées dans des études que nous avons consacrées à Anna Hyatt-Huntington. Nous ne croyons pas d'autre part que « Gozzoli n'offrirait aux vétérinaires aucune satisfaction ».

Gozzoli, comme Pisanello, a peint les chevaux de son temps, et ces chevaux-là n'étaient pas, tout montés qu'ils fussent, à proprement parler des chevaux de selle.

L'homme qui a, avec Pisanello, le plus étudié les chevaux qui lui étaient contemporains, fut Paolo Uccello, peintre de batailles. Uccello a été l'objet d'admiration diverses. M. Fernand Léger et les derniers cubistes ont tenté de justifier par lui leur doctrine d'un art «inhumain». Ils ont surtout procédé en isolant de l'ensemble certains fragments de ses grandes peintures, ce qui reviendrait à expliquer un texte de son contexte. On a voulu faire de lui «un peintre linéaire» et lui faire endosser des responsabilités d'abstractions cubistes. Et ces messieurs y vont un peu comme Petitjean plaide son procès. Ils commencent bien avant le déluge... ou à peu près. Et, comme pour eux le talent de Picasso trouve son origine dans l'admiration de «l'enfant de génie» pour les tramways électriques de Malaga qu'il rêvait de mener un jour, celui d'Uccello serait une réaction contre l'humanisme, à moins qu'il ne fût un humanisme à rebours. Écoutons M. Georges Pudelko:

«L'homme de la Renaissance considérait l'univers comme statique et géométrique: la nature, c'est l'ordre; il appartient à la raison humaine de dévoiler l'ordre mathématique de la nature et de le répéter dans l'art par l'application des mêmes lois. Comme Dieu qui en secret créa le monde, selon les lois de la mathématique, de même le génie, à son tour, créera son univers semblable à Dieu.

«Chez Uccello, dit M. Georges Pudelko, qui s'empare des formes architecturales de Brunnelleschi, la forme constructive devient une fin en soi dans la peinture. Presque tous les artistes qui suivirent lui ont emprunté sa perspective, aide-moyen d'un constructivisme. Personne après lui, cependant, n'osa utiliser le cube jusque dans ses possibilités ultimes. Tout le visible: nature, bêtes, hommes, est considéré par lui selon les formes secrètes fondamentales qui gisent cachées sous la surface apparente. Hanté par la recherche de l'absolu, il passa au filtre de ses rêves de formes les élé-

ments du monde visible, jusqu'à obtenir enfin la figure cristalline de l'objet. «Galilée a défini ainsi la conception de l'univers de la Renaissance: «Le livre véritable de la philosophie, le livre de la nature, est écrit en caractères étrangers à notre alphabet. Ces caractères sont les triangles, carrés, cercles, sphères, pyramides, cônes et autres figures mathématiques». Et, pour soutenir cette affirmation, que «ce livre ne peut être lu qu'à l'aide de la mathématique», il fait appel à Platon. Mais déjà dans les théories d'art de la prime Renaissance, par exemple, chez Léon Baptista Alberti dont le *Traité de la Peinture* fut écrit vers 1435, le platonisme, grâce aux œuvres de Nicolas Casanus, prend une grande place. Uccello, lui aussi, est entraîné par ce nouveau courant d'esprit. L'influence des écrits d'Alberti explique le passage de ses premières œuvres (*Histoire de la Genèse*, au Chostro Verde) encore empreintes de gothique, au style clair et objectif des fresques du cloître de San Miniato (vers 1440). En ce sens, on peut comparer les simples formes mathématiques d'Uccello aux images originelles platoniciennes. Désormais s'accentuera le besoin de placer les formes dans le temps, et de bannir tout accidentel de la construction du tableau.

«Ainsi s'explique, chez Uccello, cette obsession de l'idée de la perspective, que Léonard appellera encore «le gouvernail de la peinture». Et l'anecdote rapportée par Vasari, selon laquelle Uccello, méditant des nuits entières sur des problèmes de perspective, et dérangé dans ses réflexions, se serait écrié: «Che dolce cosa e la prospettiva!» n'est qu'une transcription imagée de la démoniaque volonté de connaissance qui possédait Uccello et qui l'apparente à des natures telles que Léonard de Vinci».

Elevons-nous d'abord contre l'imprudence de l'allusion finale. Michel-Ange et Vinci se sont servis de leur science pour humaniser l'art, et le mettre au service des vérités

humaines. Uccello, lui, se sert de la science uniquement pour créer un art d'où l'homme se trouve éliminé et ne joue plus, comme le cheval et le chien lorsqu'ils y paraissent, que le rôle d'une force mécanique. Il semble hors de doute que Paolo Uccello ne soit nullement le reflet de son époque, mais plutôt une exception, puisqu'il est le seul à l'avoir comprise «hors nature». N'est-il le contemporain et le condisciple de Pisanello? Et songeons à ce qu'un Mantegna, un Verrocchio ont fait de ces mêmes problèmes de perspective où Paolo Uccello paraît s'être égaré dans un monde mécanique et plastique.

«A l'aide de la perspective, Uccello construit un espace systématisé à trois dimensions, clairement délimité, peuplé de raccourcis fantastiques, et dans lequel il détermine, selon les règles, l'emplacement et le volume de chaque corps. Il voyait dans la perspective, terme comprenant tout un faisceau d'idées conjuguées, l'instrument propre à conquérir le monde visible et à l'ordonner.

Ainsi, loin de tout naturalisme, ce monde représente une abstraction de la réalité d'une hardiesse inouïe; mais Uccello ne tombe jamais dans une construction schématique. Le dessin perspectif représente-t-il encore l'image d'un calice? Des objets de la réalité, Uccello ne se sert plus qu'en guise de matériaux pour faire surgir un monde fabuleux soutenu par les lois de la mathématique euclidienne».

Rien de plus vrai. Et ceci explique que les chevaux d'Uccello ne sont pas plus des chevaux, que ses hommes ne sont des hommes. Ils sont disproportionnés, stéréotypés, réduits à des volumes blancs ou noirs ou bruns, volontiers blancs parce que cette couleur fait ressortir leurs masses. En outre, le mouvement de la bête est mécanisé selon trois ou quatre systèmes dont l'artiste ne se départit pas.

«Dans les tableaux de bataille, les œuvres les plus illustres du maître qui se trouvent aujourd'hui dans les

musées de Londres, de Paris et de Florence, mais qui, à l'origine, ornaient une salle du Pallazzo Medici-Riccardi à Florence (elles datent des années 1456-1458 environ), les intentions d'Uccello apparaissent nettes et catégoriques. Ces peintures représentent la bataille de San Romano, qui se termina par la victoire des Florentins sur les Siennois le 1.^{er} juin 1437; sujet épique qui répondait bien au goût romantico-chevaleresque et quasi-nordique de ses mécènes.

Comme Uccello a su le rendre héroïque par son style techtonique, de sorte que c'est bien l'idée de la bataille dans son éternité qu'il représente, et non un éphémère événement historique!

Une forêt de lances jaunes, brunes, rouges, de trompettes dorées, de panaches aux couleurs féériques, une masse mouvante de cuirasses d'argent, de soldats bariolés se précipitant dans la mêlée, de chevaux bleu-noir, vert-olive ou rouge-brun, une multitude de pièces métalliques détachées, et puis un paysage cubique de rochers, de champs aux flancs des collines avec des oliviers ou de sombres bosquets: tels sont les éléments objectifs dont se sert l'inépuisable imagination créatrice d'Uccello pour construire son monde de rêve.

On entend le son aigu des fanfares, le crissement des cuirasses, le halètement de la bataille. C'est un monde où tout semble être de métal. On a comparé ses chevaux à des chevaux de carroussel, et l'on peut bien dire, en vérité, qu'ils les évoquent un peu par la raideur de leurs mouvements. Les chevaux d'Uccello, même renversés, conservent le rythme que la construction leur assigne, comme si celui-ci existait indépendamment de leur vie propre.

Mais ces chevaux rappellent plutôt des poêles refroidis, car ces figurants ont une vie figée, et c'est à peine si l'on peut apercevoir le visage de l'un des combattants.»

Le cheval d'Uccello ne nous offre aucune documentation sur le cheval de la Renaissance italienne. Il n'en est pas de même, nous l'avons déjà dit, des chevaux de Pisanello (1). Et l'on est frappé de voir combien ces chevaux-là s'apparentent aux chevaux romains d'Auguste et de Trajan. Ce fait seul prouve la vérité de l'observation du Pisan. Mais il y a autre chose. Pisanello, lui, se sert de ses recherches linéaires pour établir des perspectives, des raccourcis des plafonnements qui assurent à ses dessins, à ses médailles une vérité humaine, une grandeur qui vient du sens de l'exactitude. Chez Uccello tout est préconçu, spéculatif, conventionnel. Piero della Francesca, d'accord avec Alberti, n'a-t-il pas déclaré que la beauté véritable naissait du travail de l'artiste inspiré par la nature seule?

Pour qu'un vrai cheval de selle apparaisse dans l'art italien, il faut attendre la statue du Duc de Milan, par Léonard, sur son cheval cabré. Ce chef-d'œuvre est-il né d'une simple observation? Peut-être pas. Il y a d'abord des nécessités esthétiques. Celui-là qui connaît à peu près la sculpture, qui sait ce que c'est qu'un plan, un volume, un équilibre, comprend fort bien l'obligation où s'est trouvé Verrocchio, maître de l'observation, de l'exactitude et du raccourci, à faire chevaucher par Colleone un cheval massif, construit sur des données plus géométriques que naturelles.

Donatello est un pur génie. Mais il y a un monde, et du temps d'ailleurs, entre la science technique et le réalisme de Donatello et ceux de Verrocchio.

Léonard a bien senti que pour dégager un cheval de sa masse il fallait l'intégrer dans le mouvement, il fallait le cabrer. D'autre part, il n'a pas moins compris que pour en arriver là il fallait autre chose qu'un fardot ou qu'un bourrin. Voilà pourquoi il a eu recours à un cheval de selle qui est un cheval français. Louis XII et François 1.^{er}

(1) E. Schaub-Koch: *Le destin étrange de Pisanello* (Coimbra, 1941).

introduisirent ce cheval en Italie, à peu près à cette époque, pendant leurs guerres transalpines. C'étaient des chevaux croisés à paternité arabe, importés d'Espagne, fins, résistants, nerveux, élégants ... le cheval d'armes par excellence. Les Clouet ont peint et dessiné François 1.^{er} et d'autres princes de Valois montés sur ces bêtes-là parfaitement observées. Ceci marque l'entrée du cheval concrétisé, individualisé, dans l'art français. Les chevaux des Riches Heures du Duc de Berri, ceux de Guyard d'Homme-court sont d'une trentaine d'années antérieures à ceux de Gentil Fabriano et ne valent guère mieux que les siens ou ceux de l'Angélico. Tous ces chevaux-là ressemblent encore aux chevaux des enluminures persanes.

L'art flamand, comme l'espagnol, juche ses princes sur des chevaux de labour.

Le petit Infant qui fait cabrer sa haridelle sous le pinceau de Vélasquez contraste étrangement avec lui.

Les chevaux de bataille de Vandermeulen s'apparentent à des chevaux de trait. Ils n'y perdent que peu de leur dignité pour la bonne raison que l'art du maître est excellent dans les raccourcis.

Quant à Girardon, il pourvoit Louis XIV de chevaux décoratifs et conventionnels comme l'exige d'ailleurs le classicisme de l'époque.

Deux types de chevaux règnent alors en somme dans l'art. Le cheval de labour dont se servent Rubens, Titien, Vélasquez et dont Albrecht Dürer, Memling, etc. se sont servis auparavant.

Et le cheval français, mis en lumière par Clouet et Léonard, mais transformé depuis en cheval académique et décoratif. Un essai de réalisme dans le cheval apparaît sous l'influence de David chez ses élèves, le Baron Gros et le Baron Gérard. Gros n'a pas compris le cheval de bataille, lui qui est l'illustrateur par excellence de la gloire napoléonienne. Il a associé le cheval au cavalier. Il a étudié la physique de ses mouvements et en a déduit une théorie de convention. Il a donné l'illusion du naturel sans parvenir

au naturel. Et il faut attendre pour que le cheval, artistiquement, sorte du domaine des conventions, Géricault et Delacroix.

Avant de quitter le 18^e siècle, rappelons que les chevaux prototypiques des célèbres et magnifiques estampes anglaises sont tous faits d'après une convention qui pour longtemps s'est installée dans l'art. Un cheval au trot et surtout au galop a des mouvements si rapides qu'il est difficile pour l'artiste de les décomposer, même aujourd'hui avec les données du cinéma au ralenti si précieuses pour l'étude de la décomposition du mouvement.

En général on se fia à l'étude à l'œil nu. Celle-ci nous révèle la révolution que voici: Lorsqu'un cheval avance le pied droit d'avant ou le lève, le pied gauche d'arrière suit ce mouvement. En outre, le cheval cabré sur les pieds d'arrière ne lève jamais de même dans l'espace ses pieds d'avant. Ils se courbent à l'articulation du boulet et forment deux angles très différents.

Mais une observation scrupuleuse de ces mouvements ne donna jamais aucun rendu vraiment suggestif avant que l'un des grands peintres de chevaux qu'ait connu l'histoire de l'art: *Henri de Toulouse Lautrec*, ne l'ait mise techniquement au point.

Les artistes devaient donc user du procédé qui consiste à résumer plusieurs mouvements en un seul. Deuxième temps du galop leur apportait les pieds de devant inégalement tendus vers l'avant, les pieds de l'arrière inégalement tendus vers l'arrière, mais le pied gauche de l'avant et le pied droit de l'arrière touchant le sol du sabot.

Les peintres et surtout les graveurs anglais ont eu l'idée de créer cette convention que le galop peint donnerait parfaitement l'illusion d'un galop véritable en projetant symétriquement les deux membres avant de la bête vers l'horizon et des deux membres arrière vers l'arrière. De la sorte une disposition physiologiquement impossible et en tout point contraire à la réalité, créait l'illusion de la vérité.

Géricault, dans son *Derby d'Epsom* a, comme les *Vernet*

largement utilisé ce procédé-là et ce n'est point par là, plus que par ses scènes d'écurie qui s'animent de bêtes romanesques et déformées par le redoutable acharnement de son génie, qu'il s'impose.

Géricault a, dans son atelier de la rue des Martyrs, sculpté un cheval écorché en ronde bosse. La sculpture y existe encore. Et ce cheval écorché est peut-être le document le plus précieux que possède l'art d'Occident sur l'anatomie du cheval pour son utilisation dans la statuaire et les autres arts plastiques. Au point de vue cheval, tel est surtout l'apport de ce grand peintre.

Le nom de Delacroix est inséparable de celui de Géricault. Delacroix a tout été: paysagiste, peintre d'histoire, de natures mortes, de scènes locales, orientaliste et animalier de génie. Il a connu très complètement les chevaux et tout ce qui se rattache à leur élevage, à l'usage qu'on en fait, à leur vie intime. Il a connu leurs races et ce qui les caractérise.

Par exemple: dans son «*Massacre de Scio*» (Louvre) le Janissaire se dresse sur un cheval à demi cabré qui est incontestablement un arabe, tandis que dans «*La bataille de Nancy*», le Téméraire que vient de férir le Châtelain de Saint-Dié, est culbuté d'un cheval flamand du genre «Paulus Potter», tandis que le Châtelain de Saint-Dié, lui, monte une fine bête de France, de la race de celles que plus tard chevaucheront les Valois.

Delacroix s'est particulièrement acharné à l'étude du mouvement du cheval et, le plus souvent, il est arrivé à modifier les conventions en cours en se basant sur l'étude de la nature. Si Géricault, d'après les dessinateurs anglais, usait encore de l'artifice que nous avons décrit pour donner l'illusion du galop, Eugène Delacroix, lui, au lieu de s'attarder au 2.^e temps du galop pour résumer tout le cycle physiologique du cheval à la course, s'est servi du troisième temps du galop et l'effet, le rendu, n'en souffrent nullement. Delacroix passe à bon droit pour avoir inspiré deux animaliers spécialisés dans l'Orient et les chevaux: Decamps et

Eugène Fromentin. Le premier est peut-être le plus expérimenté des coloristes de l'école française, mais, au point de vue cheval, il n'a rien inventé. Fromentin, lui, consciencieux, un peu timide, a peint un Orient, des Arabes et leurs chevaux d'une élégance factice mais avec une palette finement nuancée. Il sait ce qu'est un cheval arabe et parvient à le rendre comme le lui a enseigné Delacroix en plein accent de réalité.

Regnault a peint, au milieu d'une bataille, le maréchal Prim maîtrisant un magnifique étalon noir. Nous y retrouvons, exactement, le cheval des Valois, importé d'Espagne.

Ne nous attardons pas à parler de *Meissonnier*, «peintre des chevaux de l'empereur». On s'est extasié sur ses chevaux. Ils sont presque tous d'un même type. Dans les écuries des Tuileries et du Louvre, Meissonnier a pu étudier le cheval de demi-sang, qui est le plus usité des chevaux de France sous l'empire.

A la même époque *Barye* modelait des chevaux d'une autre qualité. Ils étaient frémissants de vie, d'harmonie, d'agrément et de beauté. Mais Barye savait y faire, il n'avait point les procédés faciles pour peindre ou pour sculpter des chevaux, même sans les voir. Il les avait observés jusque dans leurs moindres recoins, attitudes, détails et il avait su faire venir du fond de sa matière le frisson de la vie en pleine acuité sur chaque point de la surface sculptée.

Barye a dessiné, mais surtout sculpté des chevaux de trait, de labour, de selle au trot et au repos. Nous ne connaissons pas de lui une statue nous montrant un cheval au galop. Dans une précédente étude sur Barye, nous avons pu parler de ces statuette-là et montrer ce qu'elles contiennent de génie. L'objet de ce travail ne peut que nous faire allusion à ce que Barye a employé de génie pour en arriver à ces petites choses-là.

Contemporain de Barye, *Alfred de Dreux* a été le peintre, non des chevaux, mais de la vie hippique. C'est-à-dire le portraitiste de l'aristocratie française à une époque où

son existence quotidienne comportait de longues heures soit à la chasse à courre, soit aux courses, soit aux promenades à cheval. C'est dire qu'Alfred de Dreux qui ne s'intéressait qu'à des modèles du monde auquel lui-même appartenait par sa naissance, ne s'est intéressé d'une caste correspondante de montures, c'est-à-dire le demi-sang et le pur sang. On sait la magnifique facture du maître et les qualités de grâce, le charme fort et vivant qui expliquent les prix auxquels ses meilleures œuvres sont montées. Mais, s'il sait peindre, s'il est artiste, Alfred de Dreux n'en reste pas moins le gentilhomme qui sait regarder un cheval et partage la vie même de ses montures. D'où l'exactitude de l'observation dont Dreux a fait la condition fondamentale de son art. Mais il a magnifiquement compris que ce qu'il a exactement observé n'est qu'un point de départ, et que le travail de l'artiste consiste à ajouter quelque chose à la réalité. Il s'en suit que l'œuvre d'Alfred de Dreux n'est pas une interprétation du cheval, mais d'une longue série de chevaux très différenciés, mais que le génie du maître, et la mise en valeur par lui d'une série de qualités recherchées avec obstination et aboutissant à une sorte de style, ont approchés.

Alfred de Dreux a fort bien senti que le peintre de la vie hippique élégante était tributaire d'une sorte d'humanisation du cheval. Il est parvenu, sans déformation, mais avec d'habiles et prestigieux déploiements d'arabesques, des raccourcis savants, à donner une sorte de perfection harmonieuse à l'ensemble qu'offrent l'amazone et le cavalier et leur monture. Cette manière d'Alfred de Dreux semble avoir influencé profondément John Lewis Brown dont nous avons déjà parlé dans notre ouvrage consacré à Lautrec et qui demeure le seul artiste dont le maître d'Albi semble avoir tiré, non un modèle, mais une sorte d'inspiration à ses débuts.

Fromentin s'est passionné de chevaux. Il en peint avec une égale passion et une égale compétence. Le malheur pour Fromentin est d'être un artiste sans génie. Pour un homme de génie, picturalement, graphiquement, sculpturalement

parlant, le cheval offre non seulement une belle masse nerveuse et dynamique à peindre, mais encore des raccourcis audacieux à réaliser. Les cavaliers fuyant au galop vers l'horizon au fond du tableau ou de la médaille, lorsqu'ils se retrouvent dans une œuvre de Pisanello et de Lautrec, servent de prétexte à de merveilleux effets de perspective, à des raccourcis qui sont aussi définitifs, dans le genre, que le *Christ pleuré* de Brera ou le *Cours d'Anatomie* de Rembrandt. L'histoire de l'art les a notés.

Chez Fromentin, rien de tout cela. Il connaît exactement les mouvements des chevaux, leurs muscles, et s'attache à les rendre avec moins d'exactitude. Fromentin s'attache d'ailleurs le plus souvent à donner l'illusion de cette exactitude par le procédé qui consiste à confondre, à synthétiser plusieurs mouvements en un seul, et dont nous avons déjà parlé précédemment. Mais chez Fromentin, déjà, la convention s'abolit.

Edouard Manet, peintre de chevaux, n'a été ni plus précis, ni plus heureux. Le sujet d'ailleurs est chez lui exceptionnel.

Edgar Degas, lui, s'est amusé à peindre des courses. Ses tableaux sont habiles de composition et de couleur. Mais les chevaux de Degas sont des chevaux de fiacre, de même que leurs jockeys ont été inspirés par un joli petit modèle féminin travesti avec casaque, les bottes, la toque et la cravache de l'emploi. Pour tout dire, c'est de la peinture d'atelier.

Par contre, Lautrec, qui passe pour l'élève de Degas, parce que Degas a encouragé ses débuts, reste un grand peintre de chevaux. Elevé dans la haute aristocratie et par un père qui représentait la vraie tradition hippique française, ce destin était fatal. Nous avons longuement insisté sur Lautrec, peintre de chevaux, dans notre livre sur *Henri de Toulouse-Lautrec*. Force nous est, pour ne point nous répéter, d'y renvoyer le lecteur. Il y trouvera :

1) que Lautrec est le seul à n'avoir pas compris ses sujets hippiques sur le plan décoratif et « mondain », mais sur le plan esthétique ;

2) que le dessin au trait incisif et vivant du maître était le seul qui pouvait convenir à la vision à la fois instantanée mais continue, nécessaire à rendre le galop du cheval;

3) que son coloris un peu mat s'impose en l'occurrence.

D'ailleurs, depuis la mort de Lautrec, la peinture a évolué. Elle est devenue constructive et a fait glisser son esprit du plan de l'analyse sur celui de la synthèse. Ce dernier plan exclut, bien entendu, le « rendu » pictural du cheval dans la note réaliste. Le cheval décoratif a prévalu dans la statuaire. Nous le retrouvons, sous la forme atténuée, dans la *Jeanne d'Arc* de Frémiet, et sous une forme très accentuée dans le magnifique « *Cid* » d'Anna Hyatt-Huntington.

Cette éminente artiste a d'ailleurs figé dans des attitudes tendres et immobiles des poulains en plein réalisme et composé avec maestria des groupes de poulains jouant entre eux à pleines rées. Ici encore nous faut-il renvoyer le lecteur à l'ouvrage que nous avons consacré à Madame Huntington et qui atteste que si dans sa statuaire monumentale elle a su tirer un large parti du cheval décoratif, dans la partie animalière de son œuvre elle l'a étudié avec autorité dans son aspect le plus intensément vital et réaliste.

Le fait que Madame Huntington ait employé des chevaux décoratifs ne veut pas dire qu'elle en ait atténué l'expression. Bien au contraire, elle l'a accentuée. Le cheval cabré du groupe « *Jeunesse* » conçu dans le style de la Renaissance italienne, du temps de Jean de Boulogne, est infiniment plus synthétique et symbolique que décoratif. M. Jean Royère affirme qu'il est « d'une beauté mystique qui l'humanise et l'élève ». Et rien n'est plus exact. « Il est l'archi-type de sa race et il a un regard humain ». C'est qu'un cheval décoratif est surtout un équilibre plastique de forces regroupées par les mouvements.

Son « *Campéador* », lui, chevauche et triomphe à Séville. Son cheval est lyrique et de l'accent de la statue dont il fait partie. Il s'avance puissant, musclé, résolu, la queue relevée et la crinière tordue. Sa tête est celle d'un demi-

-sang irlandais. Son encolure est celle d'un cheval sauvage de l'Arizona. La croupe, volontairement rabaissée, est celle d'un cheval de trait. Mais n'oublions pas que l'ensemble obéit à des nécessités sculpturales, et que le but de l'artiste n'est pas dans le réalisme mais dans l'expression surhumaine d'un sentiment triomphal.

De même à Blois, «*Jeanne d'Arc*» se dresse sur un cheval rustique à tête de dragon. Il serait absurde de marchander sur ces indications le sculpteur qui a prouvé combien il connaît à fond le cheval réel, ses mœurs, son anatomie, ses mouvements familiers. Le monument a ses lois et ce qui nous intéresse, c'est que Madame Huntington les ait observées conformément à son art, à ses règles, et à toutes les nécessités plastiques.

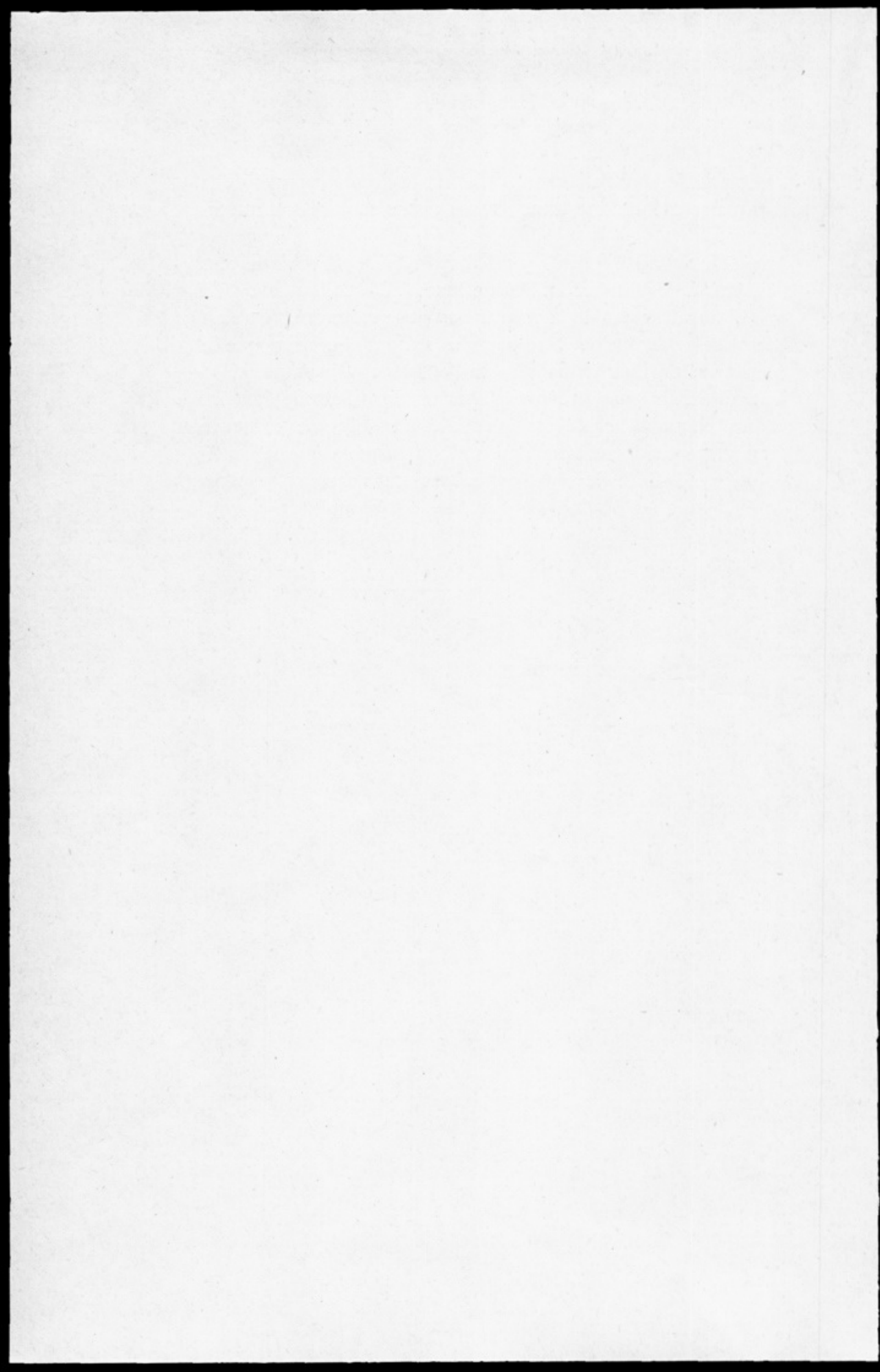
Par réaction, Edouard M. Sandoz, dont nous nous sommes par ailleurs occupés, a voulu, d'après nature, nous laisser un document aussi définitif que l'a fait Géricault avec son cheval écorché.

M. Sandoz a modelé son *Percheron* qui, lui, dans sa grandeur souveraine est et demeure le chef-d'œuvre de la vérité. M. Sandoz n'a eu aucun souci monumental ni décoratif. Il n'a pas conçu l'idée d'humaniser son modèle, de lui infliger une expression quelconque. Il l'a modelé au naturel dans le sens de ce qu'il est, et il a pleinement réussi. Il nous livre de la sorte tout le mécanisme organique d'un animal longuement et savamment étudié, avec lequel, selon son habitude, il s'est familiarisé avant de le sculpter. Trop d'artistes ont synthétisé des chevaux à l'atelier, les ont conçus d'après des maquettes, des photographies, etc... M. Sandoz a placé son *Percheron* tout vivant dans son atelier et l'a modelé avec le même soin qu'il aurait apporté à un nu féminin. Il a innové là, peut-on dire, dans l'art de la statuaire chevaline, et ce qu'on peut dire d'une telle œuvre, c'est qu'on ne cessera de l'admirer dans sa vérité animale et vivante et que d'autres artistes, plus tard, s'en serviront. Nul doute d'ailleurs que s'il devait faire une statue équestre, M. Sandoz ne se servi-

rait pas de son Percheron. Tel est le dernier apport de la statuaire à l'art chevalin. Nous avons soulevé son importance.

Le cheval ne tend pas à disparaître. Il tend de plus en plus à devenir un animal de luxe. C'est pour cela qu'il ne disparaîtra pas de la peinture ni de la statuaire. Et c'est pour cela, exception faite pour les statues équestres, que la tendance de l'individualiser, de l'observer au naturel, et en plein réalisme, ne fera que s'affirmer dans l'art de demain. Nous pouvons le prévoir avec d'autant plus de certitude que cette tendance vers l'avenir ne marquera que la continuité de l'effort de tous les maîtres statuaires ou peintres qui, depuis les origines de l'art, se sont occupés du cheval.

EMILE SCHAUB-KOCH



POEME OF INNOCENCE

BI-LINGUAL EDITION

Printed in Portugal

FOREWORD

The poetry of Campos de Figueiredo, one of Portugal's foremost literary figures, has been translated into Spanish, Italian, French and English. Presently two translations are undergoing publication: «El Reino de Dios», a spanish translation by A. Zamora Vicente, and «Poésie, Pages Choiesies», a french translation by Jean Rousé with a preface by the noted essayist and literary critic, Pierre Hourcade.



In Cernache, on the outskirts of Coimbra, Campos de Figueiredo saw the light of day on May 6, 1899. Due to a tyrannical school and an austere father, his childhood was not a happy one. His father, being a blacksmith, wanted to force the boy to follow his trade, as he himself had inherited it from his father and grandfather.

«I had hardly learned the alphabet», writes the poet in a recent letter, «when I knew my one desire in life: I wanted to be a writer. For this reason I used to flee my father's smithy and hide in the attic or garden to read. At night, after supper, when my parents went to bed, I would sit at the kitchen table and read by candle light. Finally frustrating my father's ambitions for me, and after a great nervous crisis that led me to

contemplate suicide (at twelve years old) I was packed off to Coimbra for a formal education».

Since the poet's advent to Coimbra, he has distributed his literary activities among journalism, reviews, literary criticisms and lectures.

Writing for provincial and academic newspapers, he was journalist for «O Povo de Cernache» at sixteen. In Coimbra, he directed «Conimbriga», a literary and artistic review; and edited «O Academico», the Coimbra Lyceum periodical, and «Triptico», also a literary review. With these activities behind him, he soon organized literary pages for the city's leading newspapers, «Gazeta de Coimbra» and «Diário de Coimbra».

In 1916, the poet published his first book of verse, «Carta do Desterro», which was followed by numerous other publications. His latest, «Imagem da Noite», styled after the Shakespearean sonnet, is the first of its kind to appear in Portugal. Another poetical work, «Navio na Montanha», received the Antero de Quental Award from the National Secretary of Information; and a play, «O Primeiro Milagre de Jesus», was awarded first prize by the National Emissory.

Although Campos de Figueiredo was familiar with Eugénio de Castro for many years, the late poet's symbolism and French School of thought never exerted any influence over him. Last year, «Volume 109», a consecration to the memory of Eugénio de Castro, was entrusted to him by The Institute of Coimbra, Academy of Letters and Sciences.

The poet who contributed most to his discovery was Rainer Maria Rilke. The German poet's influence was such that, to this day, the liberties of Modernism have never served to lessen Campos de Figueiredo's respect for traditional poetic forms. His latest publication, «Imagem da Noite», can be considered a classic.

*

In «Poem of Innocence», Campos de Figueiredo has exquisitely employed simplicity and mood as his agents of

communication. He has recaptured the brief and perfect phase of man's life: the Eutopia that asks nothing and grants everything.

It is the purpose of this version to introduce, not the poet to America, but America to the poet. His literary prominence in Europe entitles him to that distinction.

M. L. MOREIRA

June 25, 1948

Glastonbury, Connecticut

Sixteen years have gone by since this foreword has been written, and important events have taken place during this lapse of time in the literary life of the Author of «Poem of Innocence».

At present, Campos de Figueiredo's bibliography comprises, besides the above mentioned books, the following poetic works:—«Jardim Fechado», «Poemas do Instante e do Eterno», «Poemas de Sempre», «O Reino de Deus», «Cancioneiro de Amor», «Imagem do Dia» and «Canções do Figueiral»; dramatic works, such as «Caím», «Obed» (which was awarded the Ricardo Malheiros' literary prize by the Academia de Ciências de Lisboa), and «Santa Luzia»; and the following essays and works on criticism, «Biografia Literária de Manuel da Silva Gaio», «A Actual Poesia Portuguesa» (published by the University of Salamanca) and «O Necessário Encontro». He has also written books for children and has already published the following: «O Mocho Sábio», «A Cabrinha Branca», «Os Dois Cachorrinhos», «O Menino Feio-Lindo» and «Colim-Colom».

Some of his books have been translated, e. g.: «Antologia — Nota traducción y Antologia, by Prof. A. Zamora Vicente», published as a separate volume of the *Revista de Cultura y Letras ESCORIAL* — Madrid.

«El Reino de Dios» — Traducción y prólogo, by Zamora Vicente.

«Poésie» — Traduction de Jean Rousé et préface de Pierre Hourcade; and a translation by Jean Rousé of «Sonnets et Chansons» is in course of publication with a prefatory note by Raymond Cantel.

●

In 1953, Campos de Figueiredo was appointed Vice-president of the Jornadas da Língua e Literatura Hispano-Americanas. The event took place in Salamanca (Spain) to commemorate the eight hundredth anniversary of the foundation of its University.

On August 5, 1954, he was elected a member of the Academia Mondiale degli Artisti e Professionisti di Roma, and also elected Vice-president for the class of Storia della Poesia, in the same Academia.

●

Besides his miscellaneous writings for several important newspapers and reviews, such as Diário de Notícias, Diário Popular, Diário Ilustrado, Diário de Pernambuco, etc., he has also given his weekly co-operation to the National Emissory for the last 6 years.

At his special request we will not mention the titles of the poems which were awarded ten prizes since 1940, as well as the names of the cultural organizations which have granted them.

His farce «O Anjo e a Sombra» have recently been staged for several times, by the theatrical group of the FNAT of Coimbra, with the most enthusiastic applauses from the most sensitive audiences.

GÉNESIS

CANTO I

GENESIS

CANTO I

I

No princípio era o Amor.
O Espírito de Deus
Existia na carne.
E o prazer, a alegria,
A ternura
Do olhar e dum beijo,
Tudo era o desejo
De nova criatura.

E disse o Amor em si:
«Faça-se a luz
De outra existência!»
O sangue incendiou-se
Duma volúpia doce,
E nasceu a inocência.

II

No tempo indefinido,
Do ser ao não ter sido
Era um voo de abelha
Da flor ao favo.
Era a distância
Da onda, à sua queda...
Da luz, à treva.

Mas viesse da terra
Ou viesse do céu,
Nasceu.
Como os peixes do mar,
Como as aves do ar,
Como a noite e o dia,
O menino existia.

I

In the beginning was Love
the spirit of God existing in flesh.
The pleasure joy the tenderness
of glance and kiss expressed desire
to give to earth a new creation.

Low within itself Love said
my light shall be a new existence;
the blood aflame with sweet sensation
gave birth in turn to innocence.

II

From time indefinable or forgot
from never-having-been to being
there was the flight of early bees
from bright flowers to honey-comb.
There was the distance from wave to break,
from light to the well of obscurity.

From earth or sky whichever or where
it was born.
Like finned sea-life or winged skylife
child existed.

III

Erguiam-no uns braços.
E naquele erguer
Do berço para o colo,
Que alegre consolo!!!

Depois, havia o calor
Dum seio... havia a ternura
Duma palavra... dum beijo...

E o mundo estava todo ali escondido
Num único sentido.

IV

Deixem rir o menino!
Deixem-no rir o fogo
Dos seus olhos atónitos!
Deixem-no dar o grito
Da caverna, escondido
Na fundura do instinto.
O fogo é ele ainda!
—A labareda e o fumo
Que procuram seu rumo
Para os lados do céu...
O fogo é ele! É ele!
Deixem rir a fogueira
Dentro da sua pele.

III

Arms were held out to him
and in that journey from cradle to breast
an experience of content and bliss:
warmth a tender word a kiss.

And all the world was harbored there
within that single sense.

IV

Let the child laugh
let the fire leap
in his astonished eyes.
Let him peel laughter
from the cavern hidden
deep in instinct.
He is yet the fire
the flame the smoke
that seeks its path
to the sky-heights.
The fire is he. He!
Let the flames laugh
within him.

V

Estava ali a floresta.
E os troncos altos das árvores
E os ramos fechando o céu
Davam à luz do silêncio
Uma penumbra de nave.

E o menino ouvia as aves,
— As rolas, na tarde quente,
Não como vozes do mundo,
Mas como se ele, calado,
Fosse ainda a voz de tudo.

VI

Águas... águas... coisa informe
E espelho verde de margens:
Salgueiros, choupos e juncos,
E o canavial em fileira,
De baionetas ao vento.
O açude, com peixes dentro
E o céu no fundo... outro mundo!
Mas lá no fundo, voava
Ao sol das águas, a imagem
Duma ave leve e breve
Que atravessava a paisagem.

V

There is where the forest lived:
the tall bodies of the trees
their branches shutting out the sky
made long dim naves of shade
through the light of solemn silence.

The child listened to the birds,
the doves in warm afternoons
not as a voice outside himself
but as if he though he were silent
were yet the voice of everything.

VI

Water water illusive and bright
a green mirror of everything:
willows poplars rushes and
cattails standing at attention
like bayonets against the wind.
In the pool fish-peopled and
sky-carpeted is another world.
And over that carpet winging
toward the liquid sun an image
of a bird agile and brief,
slips across the water-world.

VII

Doce era a fruta;
A laranja, a cereja,
A maçã, a uva...
Sob a língua do menino,
Logo nascia o sumo da laranja,
Antes de a ter comido.

«Tão bom!» dizia a língua,
Ao pressentir essa doçura ácida.
«Tão bom!» Comia. E era tão feliz
Como a verde laranjeira do quintal,
Cheia de sol e pássaros, cantando.

VIII

Eu ficava empoleirado,
Quase no ramo mais alto!
O meu rosto arredondado,
Entre os frutos e a folhagem,
Sorria ao sol, como um fruto,
E era também da paisagem.
A alegria que eu sentia
Vinha do fundo da terra,
Da raiz, ao tronco e ao ramo,
E entrava nas minhas veias,
Como um rio entra no mar.
Em volta, a flor do silêncio
Fechava-se entre montanhas,
E só se abria ao céu brando,
Num bando de aves cantando!

VII

How sweet the fruit:
the orange the cherry
the apple the grape.

His tongue tasted
before it ate
the flavor of fruit.
Mmm said the tongue
savouring the juice,
how sweet how good.

The child ate and was as happy
as the garden's green-boughed tree
full of sun and bird-music.

VIII

Perched nearly on the highest bough
I had about my head a garland
of glistening fruit and scented leaves.
The tree shared its sun with me:
I too was part of the scene
and the exultation I felt
stemmed from deep earth
seeped through dark roots
through trunk through branches
until at last it entered me.

Around us the blossom of silence
curled its petals over mountains
unfolding only to a hushed sky
in a choir of singing birds.

O INOCENTE E A MÃE

CANTO II

MOTHER AND CHILD

CANTO II

I

Mal vinhas longe, Mãe,
Já sentia os teus passos
Dentro do coração.
Sabia que eras tu,
Entre as coisas do mundo.
O soalho onde dava
Um quadrado de sol;
As janelas abertas
E os móveis muito quietos
No silêncio da sala,
Mal ouviam teus passos,
Alegravam-se e riam
Dentro do meu desejo
De me ver ao teu colo.

II

Eu sei que cantavas, Mãe...
Lembro-me bem de te ouvir,
No meio dos meus soluços.
Eu sei que cantavas, Mãe!
Mas ouço agora o teu canto
Como um fragor de cascata
A querer abafar a voz
Dum fio débil de fonte.

Eu sei que cantavas, Mãe...
Cantavas, quando eu chorava.

Perdoa... e eu tinha-te raiva!

I

You were not even in sight
yet I could hear your footfalls
their echo echoing in my heart...
for I knew the nearness of you
from the nearness of other things:
the walls ceilings and the floor
where a square of sunlight moved
the wide-eyed windows of the room
and furniture held in parlor-silence
scarcely heard your subtle steps
that trembled laughed and thrilled
deep within my deep desire
to feel your warm secure embrace.

II

I remember you sang to me
you sang to me when I wept
and you cut through my sobs
with the blade of your song.
Now I hear that hushed tune
as a cascade crashing to stifle
the voice of a weak fountain spray.

Now I know why you sang to me...
why you sang to me when I wept:
then forgive me I hated you.

III

Eu estava à janela
Por detrás da vidraça,
A ver a chuva e as nuvens.
Era ao fechar da noite.
Já os pinhais do monte
E as oliveiras, longe,
Se apagavam na sombra.
De repente, um relâmpago
Fez o céu todo branco,
Incendiou a terra
E abriu no ar a estrada
Dum trovão que rolou.
Não sei o que senti...
Sei que fui esconder-me
No teu regaço, Mãe.
E quando a trovoada
Se calou no telhado,
Eu disse: «Ó Mãe, eu vi!
Vi, entre nuvens negras,
Uma guita de fogo.
Era a guita do pião
Que algum Anjo deitou
No sobrado do céu?»

III

With my nose pressed against the pane
I watched the rain and clouds pass
at that hour that purple hour
when evening opens its arms
to tall thin pines on the hill
when the distant olive groves
are held too in dark embrace.
It was then I watched lightening
whiten the sky and scorch the earth,
a team of thunder ploughing a path
through the dark acres of space.
What I felt I cannot tell...
I know my head sought in an instant
the warm sanctuary of your skirt.
And when the reins of thunder dropped
clanging banging upon the roof
I cried out Oh I saw it
I saw a whip of fire lash out
across the backs of the clouds.
Or rather was it twine from a top
that some playful angel flung
across the bright floor of heaven?

IV

Vejo-te ainda, Mãe:
A candeia alumiaava,
Débil, o nosso quarto.
Dançava nas paredes
E no tecto baixinho
Uma aranha de sombra.
À cabeceira, a estampa
De Santo António. E os olhos
Do Menino Jesus
Olhavam para nós.
Era já do silêncio
O zumbido das moscas.
A noite lá de fora
Dormia nos telhados
E na rua calada.
A casa adormecia
À beira do caminho
Que atravessava a aldeia
E ia, sabe Deus
Para que terra e céus.
Tu, sentada na cama,
O peito e os braços nus,
Fazias uma cruz
No ar, rezando, baixo:
«Ao redor desta casa
Há uma grande conquista:
S. Pedro, S. Paulo
E S. João Baptista.»

E as palavras da reza
Eram já como o som
Do princípio dum sonho
Que entrava no meu sono!

IV

These recall you to me:
candlelight splashing the walls
dancing pale on low ceilings
like a gigantic spider web
and Saint Anthony near the bed
with Jesus soft- and gentle-eyed
glancing out at you and me.
Silence louder than hushed flies
outside where night slept
on rooftops in unlit streets
there where the house slept too
beside the restless senseless road
that poured itself in search
of what land God knows.
I recall how you sat at bedtime
your breasts your arms your loosened hair
and your fingers signing the cross
across the parchment-color room.
I hear still your whispered prayer:
Guard this house O great protectors
Saint Peter Saint Paul
and Saint John the Baptist.
And these hushed words of prayer
strayed with me through lanes of sleep.

V

O medo era assim:
A luz apagada,
E a treva colada
Às coisas e a mim.

— Acende a candeia!
Ai, Mãe, tenho medo!
— Ó filho, que ideia!
Cala-te, está quedo...
— Vêm lá ladrões,
Bruxas, lobisomens...
Vejo feios homens,
Sapos e papões.

A candeia acesa
Era bem melhor...
— Reza, filho, reza,
Que o teu medo morre.

A treva era um muro
Colado aos meus olhos;
Um bailado escuro
De cães e demónios.

Depois, de mãos juntas,
Dormia... dormia,
E ouvia perguntas
Que o sonho fazia:

— Tens medo da casa?
— Tens medo da treva?
— Ó Noite, quem passa?
— É Deus que me leva!

V

This is what fear was like:
a snuffed-out candle and darkness
stuck to everything and me.
Quick the light! Hurry I'm scared!
Silly child. Hush Be still!
Robbers are coming witches and wolfmen
frogs monsters and goblins too.

The candle lit how much better.
Hush and pray your fear away.
Darkness was a terrible wall
tottering before my widened eyes...
it moved and writhed in a black ballet
raining frenzied dogs and devils.

Afterward with folded hands
I fell fast fast asleep
Then dream from its well called out:
why oh why are you afraid
afraid of the house and darkness too?
O night who walks there?
God and I hand in hand.

VI

Nossa Senhora tem o peito à vela:
Alvo, redondo seio de donzela;

Sol entre nuvens rubras, branco mármore,
Fruto do verão, por entre folhas de árvore.

Nossa Senhora tem o olhar doce e tranquilo.
Entre os dedos segura a ponta do mamilo.

O Menino Jesus, ao colo, pensa...:
Uma gota de leite está suspensa

Do mamilo da Mãe. Jesus, ao vê-la,
Julga que vai cair orvalho duma estrela.

Jesus agora brinca. E esse leite divino
Desliza e cai nos dedos do Menino.

Eis que os dedos molhados de Jesus
Não são dedos de carne, mas de luz.

VI

Our Blessed Mother's bosom:
White round virgin breasts;

Summer fruit hung among tree-leaves.
Our Blessed Mother has a tranquil gaze.

In her fingers she holds a breast-point.
In her arms, the infant Jesus thinks

Of the suspended milk-drop. He thinks
That dew from a star is falling.

Now Jesus plays, and the divine liquid
Disperses in a film upon his fingers

And the moist baby-fingers of Christ
Radiate the flesh with light.

OS BRINQUEDOS DO INOCENTE

CANTO III

CHILD AND CHILD

CANTO III

I

Truc! Descanso.
A cunca no risco,
E o jogo perdido!
Truc! Descanso.

Mas quem desanima:
O sol, lá de cima,
Sorri ao menino,
E diz-lhe: «Caminha!
O jogo perdido?!
Perdido ou ganhado,
É sempre jogado...
Pois outro que venha,
Que quem teima, ganha.»

II

— Dá-me o seu grilo?
— Vá lá atrás pedi-lo!

O grilo onde estava,
Que ninguém o via?
O grilo cantava
Na mão invisível
Que ninguém tocava;
No silêncio amplo
De nocturno campo
Que ninguém pisava!

I

Plink! Pause. An aim for the line
and the game lost. Plink! Pause.
Yet no one discourages the child
even the sun seems to say:

So what if you lose this time
Lost or won games are played.
Someday someone will play and play
until at last he wins a game.

II

A cricket a cricket I want a cricket!

Where the crickets hide oh where
that eyes can never find them?
Their crisp songs are overheard
in a hand no hand can touch.
Perhaps their quick music comes
from fields lonely as the night
where only night intrudes.

— Dá-me o seu grilo?
— Vá lá atrás pedi-lo!

Mas quem dava o grilo,
Se na mão fechada
Não havia nada?

E o grilo cantava...
Era uma palavra?
Era o som dum guiso
Sacudido à brisa
Nas folhas dum lírio.

— Dá-me o seu grilo?
— Vá lá atrás pedi-lo!

III

Dorme, pião, dorme.
Dorme no sobrado...
Tu dormes em pé,
Eu durmo deitado.

Dorme e sonha alto,
Meu pião de buxo...
Sonha-te, encantado,
À beira do lago...
— Ao meio, o repuxo. —

Dorme e sonha a brisa
Que te afaga as folhas,
Na manhã macia,
Que dormindo sonhas.
Dorme, pião amigo,
Que eu sonho contigo!

A cricket a cricket I want a cricket!

The child expects to find a cricket
in a hand that has nothing in it.
Did the cricket sing or speak?
Its voice then was a bell
shaken by the breath of summer
its belfry slender leaves of iris.

A cricket a cricket I want a cricket!

III

Sleep top sleep upon the floor.
You sleep up I sleep down.
Hum those dreams that take you dancing
along the edge of an enchanted pool.
The wind-faeries dream as you do
of fondling leaves in soft mornings.
So to sleep friend of an hour
that I may dream your dreams with you.

IV

Meu *canto cantinho*
Na tarde serena,
À porta da igreja,
Antes da Novena.

Meu *canto cantinho*
Por cima dos túmulos
De mortos antigos...

A gente brincava
Por cima da Morte,
E a vida gostava.

Depois, na Novena,
A réza do padre
E o coro das vozes:
Ora pro nobis!!!

As velas ardiam;
As flores rescendiam
E as almas floriavam.

IV

I played tag at twilight
in the church yard before Novena
I played among the tombstones
of the ancient forgotten dead.
We all played above death
beneath life's grinning glance.

Later in church during Novena
I heard the priest and congregation:

ORA PRO NOBIS!

The scent of flowers of burnt tallow
the drone the echo of hushed prayer
filled those souled with eloquence

V

Cabra cega
Não tem olhos
Nem cabeça
Nem miolos!

Cabra cega?!
Mas a *cabra*
Não dá saltos
Nem balidos...
É do espírito!

Não tem olhos
Nem cabeça
Nem miolos...
Linda cabra,
Só da alma!

Só tem braços
Estendidos
Para os passos
Presentidos.

V

Blind Lamb
has no eyes
nor a head
nor a brain.

Lovely Lamb
doesn't leap
doesn't canter
O my soul!

Has no eyes
nor a head
nor a brain
O spiritual!
It has only
arms extended
to those Steps
anticipated.

VI

« Já pode! » Silêncio.
Pedra, pena e musgo.
Nem o mar num búzio
Vive mais recolhido
Que o menino escondido!

« Já pode! » Cuidado...
Fecha-te no poço...
Fecha-te no osso
Do teu leve corpo.

Recolhe-te no forro
Desse escuro dédalo,
— No teu segredo, e abre
Com invisível chave
A rocha do teu Sésamo!

« Já pode! » Silêncio.
Grita sempre assim
A quem chamar por ti
No mar e na terra!
Mas na tua guerra,
Mas na tua paz,
Ninguém saiba nunca
Onde estás...
— Nem tu saberás!

VI

Ready or not! and silence.
Neither stone nor feather nor moss
nor the ocean in a sea shell
is safe as a hide-and-seek child,
Here I come! O carefully
wrap a dark labyrinth around you
and hide hide the invisible key
that opens your secret Sesame.

All ready! and silence.

Remember always to answer calls
beyond this hour of peace of war
beyond this chosen anonymity.

VII

Menino, as tuas bolas de sabão
Deitadas da janela,
Na manhã celeste,
As bolas que fizeste,
Da cor do arco-íris,
E que o vento desfez,
Deus as colheu, Deus as refez...
Nem uma se perdeu!
Apagou-as a terra e acendeu-as o Céu!
Sem elas, inocente,
Como as coisas do mundo eram medonhas!
É com elas que vives,
É com elas que sonhas!

VII

A clear morning long ago
you blew a floating parade of worlds
bright and brief as the rainbow:
delicacies for a morning wind.

But it was God who gathered them...
not even one world was lost
Snuffed out by this grim earth
the sky relit them each in turn.

Without soap bubbles child
how drab our gaunt world would be
for it is with them you live
sharing their dreams and brevity.

VIII

Fiz um barquinho de criança,
E fui poisá-lo sobre o lago,
O lago verde que ainda trago,
Verde e parado na lembrança.

O lago era o mar do mundo,
— Um mundo que era todo meu,
Até ao cimo, até ao fundo
Do verde — azul do lago — céu.

O barco fez a linda viagem,
No pensamento do inocente...
Era do Céu e da paisagem?
Será de Deus, eternamente!

A brisa leve que o soprou
Vinha das folhas dos rosais...
E o Sol da tarde foi o arrais
Que o meu barquinho timonou!

VIII

As a child I made a boat
and put it to float on a pond,
a pond of green and silent water
which glistens yet in memory.

That pond was the ocean of the world
a world belonging only to me:
upside down or inside out
green skies and blue seas.

A brave voyage for a tiny boat:
charted by the dreaming of a child
it put in at ports of sky
and gave itself to eternity.

The breath of restless rose leaves
stirred and steered my boat along
and the setting sun acted pilot
to guide it by the twilight shore.

TERRA DA INOCÊNCIA

CANTO IV

EXODUS

CANTO IV

I

Planície quieta,
Planície calma:
Eras a alma do menino poeta,
Quando os sinos diziam
Adeus ao Sol e aos montes,
E os rebanhos desciam.

Eras tão clara e verde... tão celeste!
Em ti nasceu e cresceu
A flor dos sonhos que me deste.

I

Fields of stillness fields of silence:
you inspired those poems of childhood
with the last hushed bells of day
that lulled the busy sun to sleep
that called the ambling sheep home
from the distant yawning hills.

How green how clear how heaven-like
how like the heart of paradise.

II

A Virgem Maria
Seguia, seguia,
Na sua mulinha:
Ia para Coimbra,
Vinha de Leiria,

Chegada à Lameira,
Ajoelha a mulinha
E olha a ladeira
Que vai para Coimbra.

E solta um gemido
Tão fundo, tão fundo,
Que seria ouvido
No cabo do mundo.

Que importa a pancada
Que a mulinha apanha?
Fica-se ajoelhada,
Magoada, sem manha.

A Virgem sabia
O que a mula queria.

Por isso chamou
Um Anjo do Céu,
Que, branco, desceu,
Serenó, num voo.

E o sino tocou!
Ninguém o tocava,
Mas ele chamava
Os lírios e os cravos
Que estavam pasmados!

E os ecos, ao longe,
Chamavam mais Céu
À terra, onde o Anjo
Serenó, desceu,

II

Our blessed and beloved Mary
came to Coimbra riding an Ass.
She rode along slowly slowly
leaving behind her Leiria's dust.

At a place called Lameira
the Ass balked it would not move
but stood gazing toward the hill
beyond which beat the heart of Coimbra.

It poured a sound from its throat
something like a moan or groan
so loud it surely must have been heard
around the corners of the world.

Kick it beat it make it rise!
It won't move until it dies!

The Virgin knew what to do:
she called an angel out of the sky
and the angel came at once
leaving behind a ribbon of light.

A bell spoke up from somewhere
announcing to all the angel's flight:
to the carnations and irises
that wilted and paled with fright.

The news echoed around the world
until the earth was filled with sky
where the angel had descended
in the ribbon of brilliant light.

O Anjo voava,
Deixando uma estrada
De luz encarnada.

Então a mulinha
Olhou esse traço
De luz pelo espaço.

Ergueu-se, e seguiu
A estrada que o voo
Do Anjo deixou.

Cantavam, suaves,
As fontes e as aves.

E logo uma fonte,
No sítio onde a mula
Sagrada ajoelhou,
Rompeu e cantou.

O sino da torre
Tocava, no Céu.
A mula ajoelhou
À porta da igreja,
Gemeu... e morreu!

A Virgem Maria
Foi, suspensa no ar,
Pela mão do Anjo,
Para o seu altar.

Foi para o altar,
Logo lá ficou...
E não mais a Virgem
Ao mundo voltou.

Wherever the angel flew that night
he streaked the sky with crimson light
and the Ass saw the flame
become a path in the sky.

Quickly the Ass rose to follow
that path of crimson spiral light
which led to eternal fields of sky
where the angel began its sacred flight.

Sweet music! the sweetest heard
from the throats of fountains and birds.

They found a spring of water there
where the sacred Ass had knelt.
And bells from a hidden tower sang
when it knelt at the church door.

But when the Ass knelt it sighed
it groaned and sighed and then it died.

And then Mary beloved and blessed
stepped onto illumined space.
Carefully assisted by the angel's hand
she went to her appointed place.

She went behind the altar rail
and there forever will she remain.
Never O never will she return
to this dark world again.

Tem o Filho ao colo,
Junto ao coração.
E Jesus segura
O mundo na mão.

Que mundo tão lindo,
Azul e dourado!
Um mundo sem gente
Vivendo em pecado!

Ó Virgem, não venhas
Cá fora... Cuidado...
Herodes voltou,
E está mais irado!...

She holds Jesus to her breast
close and warm against her heart.
And in one tiny hand of light
Jesus holds a golden world.

A lovely world all blue and gold
a world that sin can never hold.

Take care O Virgin take care!
Never come out here again
for a Herod has returned
raging like a cloud of rain.

III

Subia a noite ao céu numa canção
E em labaredas perfumadas.
Voavam no ar os toques das guitarras
E bailavam camponesas.

Nus, à beira do açude,
Esperávamos todos que batesse
A meia-noite e viesse
Benzer as águas dos ribeiros,
Das fontes e dos rios.

Os corpos nus, impúberes,
Mergulhavam no açude.

Nem os astros da noite eram mais puros
Que os nossos corpos nus!

É que os olhos da inocência
Eram ainda do céu
E da graça de Deus!

III

Urged along by an old song
all too soon dusk invaded
the territory of the sun
where notes from a shrill guitar
had perched like awkward birds
waiting for the peasants to dance.

Naked at the edge of a pool
we waited for the midnight bells
to toll all's well to bless

the brooks and rivers of our world.
And how our white skin gleamed:
not even the stars dipped in night
were more white more pure than we:
our new eyes were yet of the sky
perfect lens of God's grace.

IV

Eram as sebes floridas.
As aves, adormecidas.

O ar cheirava a jardins:
A rosas, cravos, jasmins.

A noite estava na terra
Como uma flor mal aberta.

Cantavam grilos nos campos.
Cruzavam-se os pirilampos,
Com lume de fagulha
Duma fogueira na lua.

O menino ia e corria
Seu caminho de alegria:
*«S. Lourenço! S. Lourenço!
Vem cá abaixo, ao meu lenço!»*

Mas *S. Lourenço* era bruxo...
Acendia e apagava
A luzinha que brilhava,
E deixava no ar um risco
Fugidio de corisco.

Mas o menino corria
Sem medo, atrás dos bruxedos.
E quando voltava a casa,
Levava a lua nos dedos,
E levava o céu imenso
A luzir, dentro do lenço!

IV

Deep in darkness the undergrowth grew
and the sleeping birds held silence.

The air was thick with garden scents:
roses carnations sweet jasmine.

Night hung over the earth
like a budding purple flower.

In the fields the crickets sang
and the fireflies vied for moonlight.

Running along in endless bliss
the child called coaxingly:
Saint Lawrence Saint Lawrence
come out and play with me!

But the good old Saint was coy
and toying with the sparking flies
he turned them on and turned them off
leading the child a merry race.

And after the long long chase
the child took home the moonlight
dripping from his fingertips
and the sky glistening in his eyes.

V

Eu ficava à janela aberta para a noite!
E o silêncio das coisas vinha tão harmonioso,
Que nem era silêncio... era um rumor de búzio
Nos ecos da planície.

Havia a estrada, em baixo,
Que vinha não sei de onde
E passava entre casas
Até o fim da aldeia...
Até o fim do mundo!

Eu olhava, ora o céu, ora a estrada na noite...
E o céu era tão longe, e tão além
Da aldeia sossegada!

E se a estrada se erguesse do chão negro
E desse para lá?

V

Dusk and silence slipped together
through the window where I watched
and silence dispersed the hushed voices
echoing behind her from the hills.

I saw a road beneath the window
arrive and depart between the houses.
Did it go to the edge of town?
And even to the rim of the world?

I glanced up into the sky
and then down upon the road.
How far from each other they were
as if the sky had just left town!

Supposing the road were to get up
out of its black bed of night?
What if it reached out its arms
and caught the sky in its flight?

VI

Eu ouvia falar do mar, mas não sabia
O que era o mar.
Diziam que era água, e que fazia *ondas*.
Ondas?! Mas quem erguia os arcos de água ao céu?

Eu tinha visto já um navio pintado
E gostei tanto dele! E se o mar fosse a nuvem
Que desfiava cordas de água no ar,
Como as cordas e os mastros do navio?

E se o mar fosse um rio
Tão grande, que chegasse aonde o céu começa
E a terra acaba?

E se o mar fosse o céu virado do avesso,
Côncavo e cheio de água?

VI

I heard them talk about the sea
yet never knew what a sea was:
it was water that made waves,
But who arched the waves to heaven?
I had seen a painted ship
and really liked it. What if the sea
were a cloud geared like a ship
to hold up the water in a graceful arc?

What if the sea were a river expanded
so vast it began where the sky began

and flowed to where the earth ended?
What if the sea were the sky
upside down or inside out
built concave and full of water?

VII

Pobre menino morto!
Meu companheiro do *arco*,
Só tu vias o porto
Sem mar, para o teu barco?

O *caixão de navio*,
— Proa voltada ao céu, —
Onde alguém estendeu
O teu cadáver frio,

Aonde foi parar,
Sem velas e sem remos?
Iria para o *mar*
Das *ondas que fizemos?!*

Que *brinquedo* era aquele,
Que inda hoje me pesa?
As mãos no peito, em reza...
Tão branca a tua pele!...

Camélias, rosas, goivos,
De que estavas rodeado...
E o *orvalho* dos noivos
No cabelo dourado...

VII

Sweet child sweetness of death
brave playmate of the shore
only you dared find the port
without a sea for your boat.

With its bow facing heaven
your toy boat became a pyre
and someone carefully closed
the eyes of your ivory face.

Would your boat then try to go
without its sails or its cars
back to those mysterious waves
back to our sea of make-believe?

What long ago hour
weighs now upon my heart:
hands clasped together in prayer
or perhaps skin white and pure?

Or camellias roses lilies
that scented all your hours
or is it the dew and early mist
a morning halo for your head?

Era assim um *brinquedo*...
Mas tão solene e grave,
Como à noite o arvoredor
Sem um cântico de ave!...

Um *jogo de escondidas*,
De onde tu não chamavas...
— Silêncio em que fechavas
O segredo da vida...

Ó meu menino amigo,
Bate as asas de neve
Que algum anjo te deu,
E vem fazer, comigo,
Uma *onda* que leve
O teu *navio* ao Céu!

A game was something like this:
a solemn face a face so grave
like the face of a tree at night
without its smile of bird-song.

You played a game of hide-and-seek
hiding with you your voice so well
and it was in that deep silence
that the meaning of life was held.

Child beat those wings of snow
that an angel froze for you
and come with me to make a wave
to take your boat to its heaven-port.

VIII

Meu cordeirinho branco,
Eu era teu pastor
E levava-te ao campo...

Meu cordeiro de amor,
Eu levava-te aos montes,
Aos prados do Senhor...

Eu levava-te às fontes
E bebia contigo
O céu, dentro das fontes...

Meu cordeirinho amigo,
Ai, eu levei-te ao pasto
Das searas de trigo!

Meu cordeirinho casto,
Que pena me fazias,
Quando, no campo vasto,

Ao sol dos claros dias,
Eu falava contigo,
E tu não respondias!

Só dos teus olhos vinha
Uma suave ternura
De quem fala e adivinha

Segredos da fundura
Das coisas e da Vida...
— Uma palavra pura...

Uma *palavra* olhada,
E não da boca, afeita
À mentira cansada.

VIII

Lamb so white lamb so pure
I was your shepherd I!
I took you to the hills at dawn
to the pasturelands of God.

I took you to clear fountains
where we drank the sky together
and yes it was I who brought you
to these fields of harvest wheat.

Yet when I tried to talk to you
in these fields faded with sunlight
how deep and dark my sorrow grew
because you would not talk to me.

Only your eyes offered a word
in a language gentle as dusk:
I am enough of prophecy
the deep secret of everything!

And I listened to that glance
a word so pure and undisguised
unlike the words that travel now
dressed in universal lies.

Minha alma perfeita,
— Minha inocência breve,
Dei-a aos teus olhos... dei-ta!

Cordeirinho de neve,
Guardei a sombra mansa
Do teu corpinho leve,
Na alma da criança!

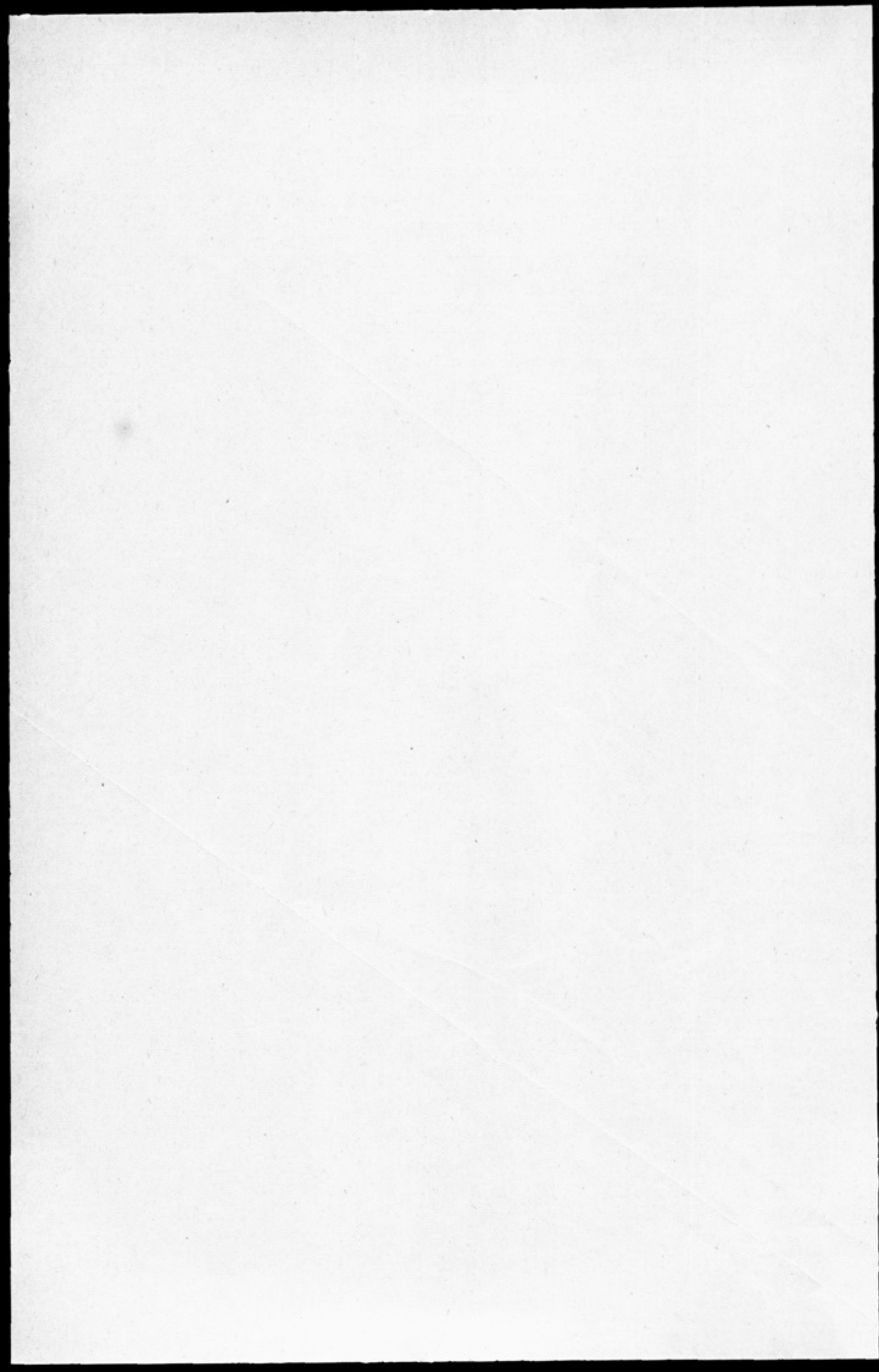
CAMPOS DE FIGUEIREDO

F I M

Soul of perfection soul of joy
O innocence so brief!
It was I who denied my eyes
the truth you spoke with these.

Lamb so white lamb so pure
briefly did I know and hold you
hold your gentle image awhile
in the soul of a child.

THE END



A COMPANHIA CARRIS DE FERRO DO PORTO

(ACHEGAS PARA A HISTÓRIA
DOS TRANSPORTES COLECTIVOS)

INTRODUÇÃO

No verão de 1944 fomos convidado pelo ilustre advogado, Sr. Dr. José Gualberto de Sá Carneiro, em nome do então administrador-gerente da Companhia Carris de Ferro do Porto, o capitalista já falecido Sr. Luís dos Santos Monteiro, para perito financeiro da mesma Companhia na questão que trazia com a Câmara Municipal do Porto.

Para nos desempenharmos desta missão, tivemos de começar por fazer um esboço da história daquela empresa, nos três aspectos que mais interessavam ao fim que tínhamos em vista, a saber, actividade económica, resultados financeiros e relações com a Câmara Municipal. As fontes a que para tanto recorreremos, foram os relatórios de gerência da Companhia, o seu arquivo e os jornais da capital do Norte.

Fonte abundante e de grande utilidade foi também a obra ⁽¹⁾ que o advogado Dr. Bernardo Lucas publicou, em 1906, em defesa dos direitos da Companhia Carris, com grande número de documentos da maior importância para a história desta empresa.

⁽¹⁾ *O Concurso da Viação Americana, Exposição dos direitos da Companhia Carris de Ferro do Porto*, pelo advogado Bernardo Lucas, Porto, 1906,

*

Na acidentada vida que foi a da Companhia Carris de Ferro do Porto, há duas épocas distintas a considerar. A primeira é marcada pela vigência da concessão que a Câmara Municipal fez, em 21 de Agosto de 1873, aos «*cidadãos António Manuel Lopes Vieira de Castro, negociante, e Evaristo Nunes Pinto, engenheiro, moradores nesta cidade ... de estabelecerem o caminho de ferro pelo sistema americano pelas ruas da cidade, a fim de ligarem entre si os bairros extremos e a estação do Caminho de Ferro do Norte e Sul com o centro da cidade*».

Esta fase da Companhia Carris acabou em 24 de Agosto de 1908, data em que esta empresa se fundiu com a efémera Companhia de Viação Eléctrica do Porto, cessionária da concessão que a Câmara desta cidade fizera, mediante concurso público, do «*exclusivo da exploração das linhas férreas americanas, para transportes colectivos de passageiros, bagagens e mercadorias, em todas as vias públicas municipais, actuais e futuras, que a isso se prestem, ou em leito próprio, dentro dos limites do concelho*».

A segunda época da vida da Companhia Carris vai daí em diante até à passagem dos serviços dos transportes colectivos para a responsabilidade da Câmara Municipal. Durante esta época da Carris, vigorou a já mencionada concessão passada à Companhia de Viação Eléctrica do Porto nos termos do concurso aberto em 1906.

*

A parte mais brilhante da história da Carris está compreendida na primeira época da sua vida. Nela se vêem ao vivo os efeitos do progresso técnico e as suas vantagens materiais. Sem os progressos da técnica, realizados nos anos que seguiram à sua fundação, a empresa teria sossobrado por falta de condições de vida. Foram

os progressos da técnica que lhe criaram facilidades que inicialmente lhe faltavam e tornaram possível, a um grande administrador, fazer dela, na primeira época da sua existência, uma empresa das mais ricas e progressivas da nação.

A Carris, na sua primeira época, soube acompanhar a par e passo a revolução industrial e disso tirou avultados lucros.

Infelizmente, tal prosperidade despertou invejas e deu pretexto a que se levantasse contra ela uma tremenda tempestade que a atirou, dentro de poucos anos, para as mesmas dificuldades em que se vira nos primeiros tempos da sua vida, como adiante veremos.

*

A primeira época da vida da Carris divide-se em três períodos perfeitamente diferenciados. O primeiro termina com a entrada em serviço de locomotivas e é caracterizado por ser utilizada exclusivamente a tracção animal nos transportes da Companhia.

O segundo período vai daí até ao início da electrificação das linhas. Nele coexistiram a tracção a vapor e a tracção animal.

O terceiro período é o da electrificação. Nele ainda chegaram a coexistir a tracção animal, a tracção a vapor e a tracção eléctrica.

O que se segue diz respeito à primeira época da vida desta Companhia.

CAPÍTULO I

**INÍCIO, EM PORTUGAL, DA VIAÇÃO
POR CARRIL AMERICANO (1870 a 1873)****§ 1 — Fundação da Companhia Carril Americano
do Porto à Foz e Matosinhos**

Por Decreto de 25 de Agosto de 1870 é concedida «ao Barão da Trovisqueira, ou à empresa que ele organizar e para a qual transfira os seus direitos com aprovação do Governo, autorização para estabelecer à sua custa, na estrada pública entre a cidade do Porto e a povoação da Foz, podendo prolongar-se até Matosinhos, um caminho de ferro para transporte de passageiros e mercadorias, servido por cavalos (raid road)».

Segundo o projecto apresentado ao Governo pelo Barão da Trovisqueira, a linha começaria na Porta Nobre e seguiria por Massarelos e S. João da Foz até Matosinhos. Era a linha marginal ⁽¹⁾.

Para tornar menos dispendiosa a construção do caminho de ferro, o Barão da Trovisqueira fez uma representação ao Governo a fim de lhe ser dada isenção de direitos em todo o material fixo e circulante que tivesse de importar para tal obra.

O Governo apresentou ao Parlamento uma proposta de lei nesse sentido, em cujos considerandos declara que «...não concede subsídio a esta empresa; julga contudo conveniente protegê-la e animá-la, para a realização daquelle melhoramento que ela se propõe levar a efeito» ⁽²⁾.

A Comissão de Fazenda, no seu parecer, diz: «consi-

⁽¹⁾ Bernardo Lucas, *op. cit.*, anexo 17, pág. XLIII.

⁽²⁾ Bernardo Lucas, *op. cit.*, pág. XXXVIII.

derando que o estabelecimento do caminho de ferro de que se trata, entre o Porto e a Foz, podendo prolongar-se até Leça, é um melhoramento importante para a segunda cidade do reino... julga e é de parecer que a proposta do Governo seja aprovada» (1).

De igual parecer foi a Comissão de Obras Públicas e a proposta foi aprovada e convertida na Lei de 27 de Dezembro de 1870, cujo artigo 3.º diz o seguinte:

«A isenção concedida no artigo 1.º durará tão-sòmente até 30 de Junho de 1872.

§ único. Se até ao prazo designado neste artigo não estiver terminada a construção do caminho de ferro e este entregue à exploração, fica anulada a concessão de que trata o Decreto de 25 de Agosto de 1870 e o Governo tomará posse do material fixo e circulante que tiver sido importado livre de direitos, em virtude da isenção concedida no artigo 1.º.»

Em virtude do disposto neste artigo, havia a maior urgência da parte do Barão da Trovisqueira em dar princípio às obras que se propunha levar a cabo ao abrigo da concessão de 25 de Agosto de 1870. Para tanto mandou fazer com toda a pressa os estudos e plantas necessários para elaborar o traçado da linha do caminho de ferro do Porto à Foz que se propunha construir nos termos da concessão que obtivera.

Organizado o traçado da linha, logo foi remetido ao Governo, depois de ter sido mostrado, em conferência particular pedida por ofício de 11 de Março de 1871 (2), ao Presidente da Câmara, estando presente o engenheiro municipal.

Não agradou o traçado àquelas entidades e como tivesse constado que fora remetido para aprovação, a Câmara representou ao Governo, em 12 de Abril, pedindo

(1) Bernardo Lucas, *op. cit.*, pág. XXXVII.

(2) Lucas, *op. cit.*, pág. XLIII.

«que haja por bem não aprovar semelhante traçado enquanto ela não for ouvida acerca dele, e der o seu parecer depois dum detido e minucioso exame das plantas, a fim de que possam ficar perfeitamente garantidos e assegurados os direitos públicos em geral e em especial os desta municipalidade».

O Governo atendeu o pedido da Câmara do Porto, remetendo-lhe o projecto e mais documentos relativos ao dito caminho de ferro para ela informar. Na sessão de 27 de Abril a vereação resolveu entregar esta documentação ao engenheiro municipal para que este informe.

Tudo isto eram demoras e a opinião pública começava a impacientar-se contra a Câmara pelos embaraços que estava a pôr à realização de tão importante melhoramento. Na sessão de 12 de Maio é lido o parecer do engenheiro municipal e a vereação resolve remetê-lo ao Governo⁽¹⁾ e publicá-lo nos jornais para se justificar perante a opinião pública.

*

Em Julho deste mesmo ano de 1871 começaram as obras da linha marginal cujo prazo terminava em 20 de Junho do ano seguinte. E na verdade, em Maio de 1872 já entrava em exploração a linha assente na estrada pública que liga o Porto com a Foz e Matosinhos, passando por Massarelos⁽²⁾.

A linha começava na Porta Nobre e seguia pela estrada marginal por Massarelos até à Foz e Matosinhos e era a primeira que se abria à exploração em Portugal⁽³⁾.

(1) Lucas, *op. cit.*, pág. XLVIII.

(2) Ver os jornais da época, designadamente o *Comércio do Porto*, de 25 de Maio de 1872.

(3) Pinho Leal, *Portugal Antigo e Moderno*, vol. 5.^o, pág. 145.

*

No entretanto o Barão da Trovisqueira passara a sua concessão a José Dionísio de Melo e Faro e a António Tavares Basto, sendo este o sócio capitalista pois era tido por dono da linha americana do Porto à Foz e Matosinhos. Na sessão camarária de 27 de Junho de 1872, fala-se de requerimentos de José Dionísio de Melo e Faro, por um lado e por outro de António Manuel Vieira de Castro e Evaristo Nunes Pinto, pedindo a concessão de licença para estabelecer o caminho de ferro americano em algumas ruas da cidade. É José Dionísio de Melo e Faro que aparece no geral como representante dos cessionários da concessão feita ao Barão da Trovisqueira.

*

A 20 de Março de 1873, foi assinado, por José Dionísio de Melo e Faro, por si e como procurador de António Tavares Basto, cessionários do Caminho de Ferro Americano do Porto à Foz e Matosinhos, o termo das condições em que lhes era concedida licença para o assentamento de linhas «*dum ramal do referido caminho, que principiando no lado do norte do largo dos Mártires da Pátria, siga ao longo e por toda a extensão a rua da Restauração até entroncar na Alameda de Massarelos*»⁽¹⁾.

Era a linha da Restauração. Em Agosto deste mesmo ano, já circulavam os carros nesta linha, como consta dos jornais do tempo.

*

Os concessionários da linha do Porto à Foz e Matosinhos (a chamada linha marginal) e da linha da Res-

(1) Lucas, *op. cit.*, pág. 44.

tauração, passaram, por sua vez, as suas concessões a uma empresa, adrede criada, e a que foi dado o nome de «Companhia Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos».

Segundo notícia do *Comércio do Porto*, de 21 de Agosto de 1873, a nova empresa tinha de capital 300 contos de réis, dividido em 3 000 acções de 100\$000 réis cada uma, mas o preço de aquisição foi de 270 mil réis. Os accionistas da nova empresa desembolsaram 810 contos, valor atribuído ao negócio na sua totalidade, mas o capital nominal da nova Companhia ficou apenas em 300 contos.

Não conseguimos consultar nenhum relatório de gerência da Companhia Carril, mas veio-nos à mão um opúsculo anónimo⁽¹⁾, publicado em 1879, por onde se vê que, naquele ano, o capital immobilizado da Carril era de 303 contos, valor atribuído às linhas, carros e utensílios, gado e propriedades.

Daqui podemos concluir que os 300 contos de capital inicial foram para pagar aos cessionários António Tavares Basto e José Dionísio de Melo e Faro, o dinheiro por eles empatado nos bens materiais que cediam à Companhia Carril. Os 510 contos restantes foram para outras despesas, entre elas o pagamento das concessões, serviços prestados e lucros da operação. Devia de ter sido um negócio da China.

*

Em 1877, a Companhia Carril obteve um alvará datado de 28 de Novembro, que lhe permitiu completar a sua rede, levando-a até Leça. «A linha férrea, diz o alvará na condição 1.^a, deverá cortar a Alameda de

(¹) *A Fusão das Companhias de Transweis, Carris de Ferro do Porto e Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos*, Porto, 1879.

Matosinhos na sua origem do lado do poente, atravessar o rio e seguir para Leça na direcção da Escola do Conde de Ferreira, podendo prolongar-se para um e outro lado pela rua Nova do Arnado.

§ 2 — Instalação da Companhia Carris de Ferro do Porto

1. Primeiros passos.

Em 31 de Maio do ano de 1872, José Dionísio de Melo e Faro, como representante dos cessionários do Caminho de Ferro do Porto à Foz e Matosinhos, requer ao Governo «*licença para prolongar a dita linha de caminho de ferro, da rua dos Ingleses, na cidade do Porto, para dentro da mesma cidade, em direcção à nova estação que se construir do caminho de ferro do norte e leste.*

*

Este requerimento e outro de António Manuel Lopes Vieira de Castro e Evaristo Nunes Pinto, pedindo a mesma concessão, foram remetidos, por intermédio do Governador Civil, à Câmara Municipal do Porto para que ela informasse o que se lhe oferecesse.

A Câmara, em sessão de 27 de Junho de 1872, nomeou uma comissão para informar.

Na sessão de 4 de Julho seguinte a comissão apresentou o seu parecer segundo o qual

«a Câmara não tinha por enquanto que emitir opiniões senão no sentido de sustentar a sua competência para deliberar oportunamente sobre a concessão, quando directamente lhe seja reque-

rida, por isso que só à Câmara pertence regular o uso das ruas e praças, mas também fazer contratos para obras de interesse do concelho, parecer que foi unânimemente aprovado».

*

A 21 de Outubro de 1872, o Governo dava razão à Câmara, lavrando nos aludidos requerimentos o seguinte despacho: «*Não compete ao Governo fazer a concessão pedida*».

*

Em virtude desta deliberação do Governo, os requerentes dirigiram-se directamente à Câmara do Porto, que na sessão de 24 de Outubro nomeou uma comissão para estudar o assunto e dar o seu parecer⁽¹⁾.

*

Em sessão da Câmara do Porto de 27 de Março de 1873, a Comissão nomeada para estudar a questão suscitada pelos requerimentos de José Dionísio de Melo e Faro, por um lado, e António M. L. Vieira de Castro e E. N. Pinto por outro, deu parecer favorável aos requerente Vieira de Castro e Nunes Pinto a quem a concessão foi feita por maioria de votos. A Câmara de Bouças fez concessão idêntica aos mesmos.

⁽¹⁾ Lucas, *op. cit.*, pág. LXI.

*

A 3 de Abril é apresentada ao Parlamento uma proposta de lei, constituída pelos três artigos seguintes:

Art. I: É o Governo autorizado a conceder, sob sua imediata fiscalização, a António Manuel Lopes Vieira de Castro e Evaristo Nunes Pinto, ou à Companhia que eles organizarem, a admissão, livre de direitos nas alfândegas, de todo o material fixo e circulante indispensável para a construção de um caminho de ferro servido por cavalos (raid-road) nas ruas da cidade do Porto.

Art. II: A isenção concedida no art. 1.º durará sòmente até 30 de Junho de 1874.

Art. III: Fica révogada a legislação em contrário.»

Esta proposta foi aprovada e convertida na lei de 18 do mesmo mês e ano, que é análoga à obtida pelo Barão da Trovisqueira, mas muito mais favorável, pois não marca prazo para a construção da linha, embora o marque para a duração da isenção dos direitos.

*

De posse das concessões das Câmaras do Porto e de Bouças e da isenção de direitos concedida pela lei de 18 de Abril do mesmo ano de 1873, António M. L. Vieira de Castro e Evaristo Nunes Pinto encetaram os primeiros passos para a organização duma Companhia a quem transferissem os seus direitos. Avaliava-se em cerca de 400 contos de réis o capital necessário para a instalação das linhas férreas em vista e a subscrição de tal importância, apesar de avultada para a época, fez-se facilmente, tão certos e avultados pareciam os lucros que havia de auferir a futura empresa. Só do Rio de Janeiro teve o concessionário Vieira de Castro pedidos que absorviam todo o capital previsto.

Não obstante, os concessionários preferiram enve-

redar por caminho que desse à futura Companhia crédito e autoridade na Praça do Porto.

Para tanto convidaram para «instaladores» da futura Companhia doze capitalistas dos mais conceituados da mesma praça a quem convocaram para uma reunião preparatória que se realizou a 10 de Julho do mesmo ano. Nessa reunião ficou assente a fundação da Companhia que havia de explorar a concessão feita pelas Câmaras do Porto e de Bouças a Vieira de Castro e Nunes Pinto, sendo nomeadas três comissões: uma para redigir os estatutos da Companhia; outra, para convidar o Sr. António Tavares Basto, proprietário do Caminho de Ferro Americano do Porto à Foz, a declarar se deseja vir a um acordo para ceder à Companhia o caminho de ferro que o mesmo senhor possui; e ainda outra para regular os termos da cedência, à futura Companhia, dos direitos dos concessionários. Tudo isto consta do documento que segue e foi transcrito do livro das actas da Companhia:

2. Acta da 1.^a sessão preparatória dos instaladores da Empresa Caminhos de Ferro Americanos na Cidade do Porto.

«Aos 10 dias do mez de julho do ano de 1873, achando-se reunidos em uma casa da rua do Laranjal da cidade do Porto, a convite dos Snrs. Antonio Manuel Lopes Vieira de Castro e Evaristo Nunes Pinto como concessionarios do Caminho de Ferro Americano nas ruas e arrebaldes desta Cidade, estes individuos e os seguintes Snrs. Arnaldo Ribeiro Barbosa, Francisco Antonio de Lima, Gustavo Teixeira Pinto Basto, João Ferreira Dias Guimarães, Delfim José Monteiro Guimarães, Vasco Ferreira Pinto Basto e Visconde da Ermida, foi eleito por aclamação o Snr. Francisco Antonio de Lima para presidente da mesa preparatoria e por este cavalheiro forão convidados a tomar o logar de secretario o Snr. Vasco Ferreira Pinto Basto para 1.^o Secretario e o Snr. Evaristo Nunes Pinto para segundo.

O Snr. Presidente declarando aberta a sessão convidou alguns dos signatários das cartas convocatórias da reunião a desenvolver o assunto daquela convocação. O Snr. Vieira de Castro, pedindo a palavra, principiou por apresentar as cartas justificativas da falta dos Snrs. Eduardo da Costa Correia Leite, Eduardo Luiz Ferreira Carmo, Felisberto de Moura Monteiro, Fulgencio José Pereira e Manuel Fernandes da Costa Guimarães, os quais não podendo comparecer, em virtude de estorvos insuperaveis, asseveravam todavia o seu apoio às deliberações tomadas.

Em seguida passou a expôr, que sendo o fim da reunião convidar os cavalheiros presentes a reunir-se em sociedade para a construção e exploração dos Caminhos de ferro, pelo sistema americano, na cidade do Porto, julgava dever principiar por ler as condições com que haviam sido feitas as concessões pelas Ex.^{mas} Câmaras do Porto e de Bouças, a ele e ao seu colega Evaristo Nunes Pinto, e depois de as ler mostrou que nenhuma das condições era gravosa, o que era muito para apreciar, pois que todas as empresas desta natureza ultimamente concedidas em paizes estrangeiros, tinham sido oneradas com encargos fortes, atentos os grandes lucros que proporcionavam aos capitais empregados nelas.

Fez em seguida a leitura do Decreto do Governo isentando de direitos a importação do material fixo e circulante; leu a memoria descritiva de todo o projecto apresentado á Camara, e bem assim expôs a respectiva planta, e as diferentes peças de que se compõe o projecto. Disse quais as prosperidades que haviam acompanhado as emprezas deste genero, instaladas nas duas Americas e modernamente na Europa.

Mostrou quanto contribuiam para a prosperidade pública, e que retribuiam fartamente os capitais empregados na sua construção. Apontou quais as fontes de receita a explorar, indicando muitos meios de desenvolver largamente o movimento.

Apresentou o orçamento da despesa da construção, do entretenimento das linhas, o orçamento da receita provavel, etc., etc., e concluiu por declarar que estava pronto a dar quaisquer esclarecimentos, que lhe fossem pedidos, para que os cavalheiros presentes pudessem firmar opinião sobre a conveniencia de se instalarem para a organização de uma Companhia construtora e exploradora do melhoramento indicado.

Não sendo pedida a palavra sobre este assunto por nenhum dos Snrs. instaladores, o Snr. Presidente disse que com quanto estivesse convencido que a anuencia ao convite dos concessionarios, era um tacito assentimento á ideia da instalação, contudo punha á votação, se os cavalheiros presentes erão de opinião que deviam promover a organização da Companhia considerando-se instaladores dela os individuos convidados para esse fim.

Foi aprovado por unanimidade que — sim —.

O Snr. Vieira de Castro pediu novamente a palavra e, sendo-lhe concedida, disse, que constituiria na sua alma um dos maiores deveres do seu reconhecimento para os cavalheiros que tão generosamente se prestaram a auxiliar com o alto prestigio do seu nome a empresa por elle creada, bem como considerava esta manifestação como a mais brilhante recompensa dos esforços do seu trabalho. Mostrou que para a organização de qualquer empreza eram indispensaveis duas coisas: nome e dinheiro, que não possuindo nenhuma das coisas os concessionarios tinham recorrido a quem sobretudo possuísse o primeiro: — que, para provarem, ainda assim, que alguma confiança inspiravam aos seus amigos, pediam licença para apresentar uma lista de subscriptores na importancia de cento e sessenta contos; lista que havia sido subscripta espontaneamente e sem a menor solicitação; — que não desejando por modo algum abusar da extrema bondade dos Snrs. instaladores, e reciando que estes, não vendo o futuro da empresa pelo prisma, porque a observavam os concessionarios, não desejassem distribuir entre si as

acções por subscrever, que ele propunha que qualquer Snr. instalador se inscrevesse com a quantia que lhe fosse agradável, não podendo ser superior à quota pertencente a cada um se fossem distribuídas *pro rata*.

Que terminada a subscrição se esta não ficasse preenchida, as acções, restantes depois de consultados os Snrs. instaladores, que subscrevessem a importancia da quota, fossem confiadas á sua responsabilidade, pois que ele se comprometia e garantia a sua colocação no Rio de Janeiro, para onde tinha pedidos que absorviam a totalidade do capital inicial que se presumia de ser de quatrocentos contos de reis (1).

O Snr. Presidente dizendo que lhe parecia não poder deixar de ser aprovada a proposta do Snr. Vieira de Castro acrescentou, que entendia que este procedimento determinava logo a instalação definitiva da empresa oferecendo ao mesmo tempo garantia de que os titulos não viriam ao mercado, o que julgava de grande conveniencia. Em seguida sendo posta á votação esta proposta, foi unanimemente aprovada.

Por proposta do Snr. Vieira de Castro foi eleita a Comissão de redacção dos estatutos que ficou composta dos seguintes Snrs. Eduardo da Costa Correia Leite, Delfim José Monteiro Guimarães e Vasco Ferreira Pinto Basto. Ainda por proposta do mesmo Snr. foi nomeada uma comissão encarregada de convidar o Snr. Antonio Tavares Basto, proprietario do Caminho de ferro Americano do Porto á Foz a declarar se deseja vir o um acordo para ceder á Companhia o caminho de ferro que o mesmo Snr. possui. Ficou composta dos Snrs. Arnaldo Ribeiro Basto, João Ferreira Dias Guimarães, e Visconde da Ermida.

Em seguida o Snr. Vieira de Castro pediu a palavra e disse, que ia tratar de um assunto delicado em que

(1) Em moeda de hoje, cerca de 50 000 contos. A redução faz-se multiplicando por 125.

entrava com grande dificuldade: — que tinha organizado os seus trabalhos com a maior lealdade, e que, para prova do que expunha, declarava, que sendo portador de uma subscrição de cento e sessenta contos aonde havia subscritores de quinze, vinte, e mais contos, não lhe seria difficil trazer ali instaladores da sua intimidade; que o não tinha feito de proposito; — que conhecia de nome aqueles doze cavalheiros instaladores porque tinha obrigação de conhecer nomes tão respeitaveis, que eram bem conhecidos mesmo fora da terra aonde residem, mas que apenas tem com eles relações de simples cortezia e que esta era a razão porque faz a proposta que desejava fosse feita por outrem.

Que os concessionários possuem uma propriedade que desejam transferir para a empresa, como é costume em casos analogos e que por isso pedia que fosse nomeada uma comissão para estudar este assunto; — que em seu nome e em nome do seu colega Evaristo Nunes Pinto declarava que de antemão ficava por eles aceite a resolução a tal respeito tomada pela comissão e confirmada pela assembleia.

Movendo-se alguma discussão sobre este assunto em que tomarão parte os Snrs. Presidente, Delfim José Monteiro Guimarães, e Gustavo Ferreira Pinto Basto, os quais deplorando a situação difficil em que os collocava aquella missão, desejavam ouvir a tal respeito os concessionários; — o Snr. Vieira de Castro disse que os concessionários estavam terminantemente resolvidos a aceitar as deliberações da instalação pois que, de cavalheiros tão distintos, não podia derivar-se senão a justiça. Que se a solução deste negócio fosse contraria ao modo porque os concessionarios a avaliavam, é porque o erro estava do lado dos que olhavam as cousas atravez do proprio interesse.

Foi afinal nomeada a comissão por proposta do Snr. João Ferreira Dias Guimarães, que ficou composta dos Snrs. Eduardo L. Ferreira Carmo, Francisco A. de

Lima e Gustavo F. Pinto Basto. O Snr. Presidente, antes de dar por terminados os trabalhos desta sessão, agradeceu a prova de deferencia que lhe havia sido dada nomeando-o para presidir aos trabalhos e disse — fazia votos pela prosperidade da empresa, acreditando que ela, além de ser um grande elemento de progresso, trazia larga compensação aos capitais empregados nela.

O Snr. Delfim agradeceu o haverem-se lembrado do seu nome para instalador e declarou que isto muito o penhorava.

Não havendo assunto algum mais a tratar o Snr. Presidente fechou a sessão, eram duas horas e quarenta e cinco minutos da tarde.

aa) Francisco António de Lima — servindo de Presidente. Vasco Ferreira Pinto Basto — servindo de 1.º Secretário e Evaristo Nunes Pinto — servindo de 2.º Secretário.»

3.

A 5 de Agosto do mesmo ano de 1873 houve segunda reunião preparatória. Vieira de Castro, usando da palavra antes da ordem do dia, disse, entre outras coisas, que *«folgava imenso que no intervalo da 1.ª à 2.ª sessão se tenham dado tantos factos que plenamente justificam as observações que apresentou à consideração dos senhores instaladores quando, pela 1.ª vez, teve a honra de os convocar; que a enorme e frenética procura de acções da projectada Companhia; que a falada venda do caminho de ferro do Porto a Matosinhos; e que as simpatias públicas que acompanharam os trabalhos iniciados, tudo provava exuberantemente que nem se havia iludido, nem pretendia iludir os que haviam correspondido ao seu convite»*. E mais adiante: *«... que ninguém duvidaria que lhe seria extremamente fácil transferir as suas responsabilidades e que poderia prová-lo quando não fosse*

suficiente a sua palavra. Que tinha orgulho de ter conseguido que os capitais nacionais acudissem em auxílio do desenvolvimento dos progressos materiais do país, o que contribuía extraordinariamente para o aumento da riqueza pública, e que esperava confiadamente que o futuro lhe traria o aplauso dos que compreendessem que tinha sido seu empenho não ir robustecer, numa empresa rendosa, as fortunas alheias ao país».

Em seguida as comissões apresentaram os seus pareceres pela ordem por que tinham sido eleitas. O estatuto elaborado pela comissão respectiva, foi distribuído impresso pelos presentes e, depois de discutido, foi aprovado. As negociações com António Tavares Bastos não surtiram efeito. Os termos em que ficou regulada a transferência dos direitos dos concessionários à futura Companhia ficaram regulados no art. 3.º dos mencionados estatutos. O capital social foi de 450 contos.

Em seguida foram eleitos os corpos gerentes da Companhia ficando directores efectivos António Joaquim de Lima, António Manuel Lopes Vieira de Castro e Evaristo Nunes Pinto. E substitutos: Eduardo Luís Ferreira Carmo, Felisberto de Moura Monteiro e Gustavo Ferreira Pinto Basto, como consta do documento seguinte:

4. Acta da 2.ª sessão preparatória dos instaladores da empresa Caminhos de Ferro Americanos na Cidade do Porto.

«Aos 5 dias do mês de Agosto de 1873, achando-se reunidos em uma casa de rua do Laranjal, os Srs. Arnaldo Ribeiro Barbosa, Delfim José Monteiro Guimarães, Eduardo L. Ferreira Carmo, Felisberto de M. Monteiro, Fulgêncio J. Pereira, Francisco A. de Lima, Gustavo F. Pinto Basto, João F. Dias Guimarães, Visconde da Ermida, António M. Lopes Vieira de Castro e Evaristo N. Pinto, occupou a Presidência o Sr. Francisco A. de

Lima, o qual, convidando o Sr. Delfim Guimarães a substituir o Sr. 1.º secretário, que não podia comparecer, abriu a sessão, pelas 12 horas do dia.

O Sr. Presidente disse — que os cavalheiros ali reunidos iam proceder à continuação dos trabalhos preparatórios para a organização de uma empresa construtora e exploradora de caminhos de ferro pelo sistema americano, nas ruas e arrabaldes da cidade do Porto, concessão dada pela Câmara desta cidade aos Srs. António M. L. Vieira de Castro e Evaristo N. Pinto: — que o Sr. secretário ia proceder à leitura da acta da 1.ª sessão.

Lida a acta foi aprovada sem discussão.

O Sr. Presidente disse, que se ia passar à ordem do dia, a qual era, apresentação dos pareceres das comissões, discussão dos Estatutos e eleição para os cargos da Companhia: — Convidou, pois, as comissões a que apresentassem seus pareceres pela ordem porque haviam sido eleitas, e por isso indicou a comissão do Estatuto.

O Sr. Vieira de Castro pediu a palavra antes da ordem do dia, e sendo-lhe concedida — disse — que desejava ratificar e esclarecer alguns pontos tratados por ele, na primeira reunião, e que importava muito que ficassem bem claros e definidos no espírito dos Srs. instaladores, na ocasião em que eram convocados a resolver sobre os negócios mais importantes da futura Companhia, à qual andavam intimamente ligados os seus mais caros interesses dele.

Que antes de tudo convinha que se soubesse, que o público para quem naquele momento se legislava era composto exclusivamente dos Srs. instaladores: Que cada um destes tomasse a parte de responsabilidade moral e material que lhe fosse agradável, e que todo o remanescente ficava sob inteira responsabilidade dos concessionários: Disse, que folgava imenso que no intervalo da primeira à segunda sessão se tenham dado tantos factos que plenamente justificam as asserções que apresentou à consideração dos Srs. instaladores, quando, pela primeira vez,

teve a honra de os convocar; — que a enorme e frenética procura de acções da projectada Companhia; — que a falada venda do caminho de ferro do Porto a Matosinhos; — e que as simpatias públicas que acompanhavam os trabalhos iniciados — tudo provava exuberantemente que nem se havia iludido nem pretendia iludir os que haviam correspondido ao seu convite: Que tirada a este successo, a parte mais importante que lhe davam os nomes respeitáveis dos Srs. instaladores, era certo, que ainda ficava uma porção de glória para os iniciadores: Que lhe era grato repetir que a prova mais eloquente da sua lealdade e firmeza de princípios estava na pertinácia com que havia ligado sempre o seu nome inteiro e a sua fortuna à prosperidade da empresa — empresa que ele havia gerado, pela qual havia lutado tenazmente, na qual havia empenhado uma grande parte de seus pequenos haveres, e com a qual aparecia finalmente abraçado ao cabo de não pequenos sacrifícios e longas fadigas.

Disse, que ninguém duvidaria, que lhe seria extremamente fácil transferir as suas responsabilidades e que poderia prová-lo, quando não fosse suficiente a sua palavra. Que tinha orgulho de haver conseguido que os capitais nacionais acudissem em auxílio do desenvolvimento dos progressos do país o que contribuía extraordinariamente para o aumento da riqueza pública, e que esperava confiadamente que o futuro lhe traria o aplauso dos que compreendessem que tinha sido seu empenho não ir robustecer, numa empresa rendosa, as fortunas alheias ao país. Disse, que falando a espíritos esclarecidos, não tinha a menor dúvida em declarar, que a empresa que ia criar-se, não só tinha como intuito generoso auxiliar o engrandecimento da pátria, mas vinha influir poderosamente na moralidade pública, terrivelmente agitada por esses problemas capciosos, ministrados às massas pouco educadas. Baratear e pôr ao alcance das pequenas fortunas as comodidades da vida, o mesmo era, que suprimir o eterno pretexto com que os maus, os viciosos e os

indolentes procuravam dividir as riquezas que não são senão o produto do «trabalho acumulado». Fez mais algumas considerações a tal respeito e terminou por dizer que havendo cumprido religiosamente os deveres que lhe impunham a sua convicção e a sua consciência, confirmava que era resolução inabalável dos concessionários aceitar sem apreciações, as deliberações tomadas pelos Srs. instaladores: e que, cedendo o lugar obscuro de iniciador aos músculos vigorosos dos Srs. instaladores, fazia votos ardentes pela prosperidade de um melhoramento, que em sua opinião realizava—proveito e glória—.

O Sr. Presidente disse — que o Estatuto distribuído impresso pelos Srs. instaladores e que se achava sobre a mesa era, por certo, o trabalho da comissão respectiva, e que, por isso, achando-se satisfeita esta parte, convidava a comissão nomeada para se entender com o proprietário do caminho de ferro do Porto a Matosinhos a apresentar os resultados dos seus trabalhos. O Sr. Visconde da Ermida, membro desta comissão, leu o ofício que foi dirigido ao Sr. Tavares Basto e a resposta deste Senhor (documentos que se seguem):

«Il.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Comissionados pelos fundadores da Empresa construtora e exploradora dos caminhos de ferro pelo sistema americano, nas ruas e arrabaldes desta cidade, de que temos a honra de fazer parte, cabe-nos levar ao conhecimento de V. Ex.^a que, na primeira sessão preparatória, se resolveu — por unanimidade — que V. Ex.^a fosse convidado a declarar se lhe convém propor um acordo justo, por meio do qual a Empresa faça aquisição do caminho marginal que V. Ex.^a possui, entre o Porto, Foz e Matosinhos, ficando V. Ex.^a associado aos interesses desta Empresa. Os cavalheiros instaladores julgaram dever ter com V. Ex.^a esta justa deferência.

Esperamos que V. Ex.^a se dignará comunicar-nos qualquer deliberação contrária ao pensamento da Empresa. Dado porém que assim não aconteça dignar-se-á V. Ex.^a indicar-nos lugar e hora onde deveremos reunir-

-nos para tratar deste assunto. Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 12 de Julho de 1873. Il.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. António Tavares Bastos. — Visconde da Ermida, João Ferreira Dias Guimarães, Arnaldo Ribeiro Barbosa.»

«Il.^{mos} e Ex.^{mos} Srs. Acuso a recepção do ofício de V. Ex.^{as} de 12 do corrente, e em resposta a ele cumpre-me agradecer-lhes a alta prova de consideração que me deram, convidando-me a declarar se me convém propor acordo, por meio do qual a Empresa de que V. Ex.^{as} são comissionários possa fazer aquisição do caminho de ferro, do qual tenho parte, para se reunir ao outro pelo sistema americano, nas ruas e arrabaldes da cidade, e não permitindo o meu estado de saúde poder administrar, como desejava, aquele de que tenho parte, sinto muito não poder aderir ao convite de V. Ex.^{as} para partilhar das glórias que a cidade invicta vai ter com a construção do mencionado caminho de ferro pelo sistema americano. Deus Guarde a V. Ex.^{as} Porto, 13 de Julho de 1873. Il.^{mos} e Ex.^{mos} Srs. Visconde da Ermida, João Ferreira Dias Guimarães, Arnaldo Ribeiro Barbosa. — António Tavares Basto.»

O Sr. Presidente disse, que pela resposta do Sr. Tavares Basto e pelo seu procedimento com referência à venda do caminho de ferro, como era voz pública, entendia que nada havia a esperar, e que por isso convidava a comissão nomeada para arbitrar a indenmização que devia ser dada aos Srs. concessionários, a apresentar os seus trabalhos. O Sr. Vieira de Castro, em seu nome e em nome do seu colega Evaristo Nunes Pinto, pediu licença para se retirar, para que assim ficassem os Srs. instaladores com inteira liberdade de discussão.

O Sr. Presidente anuindo aos desejos dos Srs. concessionários concedeu a permissão pedida.

Retirando-se os Srs. concessionários, voltaram à sala e passou-se à leitura e discussão do Estatuto, no qual se achavam incluídas as deliberações da última comissão.

O Estatuto definitivamente aprovado depois da dis-

cussão em que tomaram parte todos os Srs. instaladores, é o que segue:

5. Estatutos da Companhia Carris de Ferro do Porto — Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada.

CAPITULO 1.º

DA DENOMINAÇÃO, OBJECTO, SEDE,
DURAÇÃO E CAPITAL DA COMPANHIA

Artigo 1.º Esta Companhia, instalada por António Manuel Lopes Vieira de Castro, Arnaldo Ribeiro Barbosa, Eduardo da Costa Correia Leite, Eduardo Luís Ferreira Carmo, Evaristo Nunes Pinto, Felisberto de Moura Monteiro, Francisco António de Lima, Fulgêncio José Ferreira, Gustavo Ferreira Pinto Basto, João Ferreira Dias Guimarães, João Ribeiro Pereira & C.^a, Manuel Fernandes da Costa Guimarães, Vasco Ferreira Pinto Basto e Visconde da Ermida — denomina-se de Carris de Ferro do Porto, é Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada e tem por fim especial tomar a si, com todos os ónus, cláusulas, favores, direitos e obrigações, as concessões que a António Manuel Lopes Vieira de Castro e Evaristo Nunes Pinto foram feitas pelas Câmaras Municipais do Porto e de Bouças em sessões de 27 de Março e 1.º de Maio deste ano, e pelo Governo de S. M. por decreto de 18 de Abril também deste ano, para a construção de um caminho de ferro pelo sistema americano (raid road) que ligue os bairros extremos com o centro da cidade e este com as futuras estações do caminho de ferro.

Art. 2.º Esta Companhia toma a si a construção e a exploração de um serviço regular para transporte de cargas e passageiros nas ruas e arrabaldes da cidade do Porto, em carros tirados por animais sobre trilhos de ferro, segundo o sistema americano e conforme as concessões feitas a António Manuel Lopes Vieira de Castro e Evaristo Nunes Pinto.

§ *único*. A Companhia poderá estender os seus caminhos até onde lhe parecer de vantagem, quando para isso tenha obtido as necessárias concessões dos poderes competentes.

Art. 3.º A Companhia dará como bónus ou indemnização, a António Manuel Lopes Vieira de Castro e Evaristo Nunes Pinto, pela transferência das concessões, que estes tinham para a construção e exploração dos caminhos de que tratam os precedentes artigos, 28 contos de réis, pagos em 4 prestações, à maneira que se forem chamando as primeiras entradas dos accionistas, e 10 % sobre o que exceder de 12 % dos lucros líquidos que se dividirem anualmente pelos accionistas. Este benefício terá lugar por 10 anos, a contar do primeiro em que se distribuir o referido dividendo.

Art. 4.º A duração da Companhia será por tempo indeterminado e terá sua sede na cidade do Porto.

Art. 5.º O capital social será de réis 450 000\$000, dividido em quatro mil e quinhentas acções de cem mil réis cada uma, e estas poderão ser representadas por títulos de cinco e dez acções, à vontade dos subscritores.

§ 1.º A Companhia considerar-se-á constituída logo que o seu capital esteja integralmente subscrito e dele cobrados 10 % como ratificação da subscrição.

§ 2.º O resto do capital será chamado por prestações não maiores de 15 %, com intervalos de dois meses pelo menos, prévio aviso pelos jornais e com quinze dias de antecipação.

Art. 6.º O capital social poderá elevar-se até o duplo do inicial, quando porventura as operações da Companhia o exigiam, mas, este assunto não poderá ter lugar sem que a Assembleia Geral assim o autorize com vencimento de votos que representem pelo menos dois terços do capital realizado.

§ *único*. Em caso de aumento de capital a nova emissão ou emissões a fazer-se nunca terão lugar por menos do valor nominal das acções, e estas serão de pre-

ferência distribuídas pelos primitivos accionistas pelo preço e modo porque o determinar a Assembleia Geral.

Art. 7.º A dissolução ou liquidação da Companhia só terá lugar nos casos expressos no Código Commercial ou quando o seu capital tenha sofrido o prejuízo de 50 %.

§ *único.* Em caso de dissolução, a liquidação será feita por uma comissão eleita pela Assembleia Geral, e dessa comissão deve indispensavelmente fazer parte, pelo menos, um dos directores que estiver servindo.

CAPITULO 2.

DAS ACÇÕES E DOS ACCIONISTAS

Art. 8.º São accionistas, têm voto e podem ser votados, os possuidores de uma ou mais acções competentemente averbadas nos livros da Companhia, 60 dias antes da reunião da Assembleia Geral.

Art. 9.º As acções serão nominativas e transferíveis por endosso ou por qualquer outro modo legal em direito.

Art. 10.º Todo o accionista é obrigado a entrar no cofre da Companhia e no prazo que lhe for indicado, pela Direcção, com as prestações que lhe forem exigidas, segundo o disposto no artigo 5.º

§ *1.º* O subscriptor que no tempo determinado não pagar a primeira prestação, perde o direito de ser accionista, revertendo a favor da Companhia os 10 % que houver pago no acto da ratificação.

§ *2.º* A demora nas subseqüentes prestações obriga ao pagamento de mais o juro na razão de 6 % ao ano; se a demora, porém, exceder a 90 dias, ficará o subscriptor em atraso sujeito a que as suas acções sejam vendidas pela forma porque o entender a Direcção. O produto da venda, líquido das despesas e da dívida à Companhia, sofrerá um desconto de 5 % e ficará à disposição do subscriptor ou daquele a que por direito pertença.

§ *3.º* Exceptuam-se os casos de falecimento ou falência de qualquer accionista. A Direcção fica autorizada a ampliar o prazo marcado no parágrafo precedente: este

prazo, sujeito ao pagamento daquele juro, não poderá exceder a 6 meses.

§ 4.º Ficam nulos os títulos primitivos das acções assim vendidas, e aos compradores serão entregues novos títulos com os mesmos números dos primeiros.

Art. 11.º Todos os accionistas podem ser representados por procuradores, que também devem ser accionistas, salvo se for pelo filho ou este por aquele, o marido por sua mulher, o tutor pelo seu tutelado e as corporações pelos seus Administradores, mas nenhum accionista poderá representar mais de um ausente, sendo proibido aos Directores aceitar procuração enquanto estiverem gerindo a Companhia.

Art. 12.º Nenhum accionista se pode fazer representar por procuração para votar em cargos de eleição.

Art. 13.º Todos os accionistas têm o direito de examinar os livros da escrituração da Companhia nas épocas em que isso lhes é facultado.

CAPÍTULO 3.º

DA ASSEMBLEIA GERAL

Art. 14.º A Assembleia Geral representa a totalidade dos accionistas e todos os seus direitos sociais. As deliberações, tomadas em conformidade com os presentes Estatutos, obrigam a todos os accionistas.

Compete-lhes designadamente:

1.º Eleger ou demitir por maioria relativa a Mesa, que será composta de um Presidente, um Vice-Presidente e dois Secretários.

2.º Eleger ou demitir por maioria absoluta a Direcção e seus suplentes.

3.º Eleger ou demitir por maioria absoluta o Conselho Fiscal e suplentes e bem assim por maioria relativa qualquer outra comissão, excepto a de que trata o artigo 7.º que deve ser por maioria absoluta.

4.º Discutir e votar o Parecer do Conselho Fiscal sobre o relatório, balanço e contas anuais, a percentagem para

fundo de reserva; dividendo ou quaisquer outras propostas que lhe sejam devidamente apresentadas; aumento de fundo; alteração de Estatutos, dissolução e liquidação da Companhia, e geralmente todos os casos não previstos nos presentes Estatutos.

Art. 15.º O accionista de uma a dez acções têm um voto, e cada grupo de mais de dez acções dá outro voto; mas a nenhum accionista poderão ser contados mais de cinco votos, qualquer que seja o número de acções que possuir.

Art. 16.º As eleições para os diferentes cargos da Companhia serão feitas por meio de listas assim separadas — uma para a Mesa da Assembleia Geral — outra para a Direcção e substitutos; finalmente outra para o Conselho Fiscal e substitutos.

Art. 17.º São permitidas, mas não obrigatórias, as reeleições para todos os cargos da Companhia.

Art. 18.º As sessões da Assembleia Geral são ordinárias ou extraordinárias. No mês de Fevereiro de cada ano haverá sessão ordinária em dia designado pelo Presidente, precedendo anúncios e avisos convocatórios a todos os accionistas com a antecedência de quinze dias, marcando-se-lhes lugar, dia e hora da reunião, a qual terá por fim a apresentação de contas e mais actos da Direcção, discutir e votar o Parecer do Conselho Fiscal sobre o Relatório anual, efectuar as eleições para os diferentes cargos da Companhia, e finalmente resolver sobre qualquer dos casos marcados no n.º 4.º do artigo 14.º As sessões extraordinárias terão lugar quando, com causa motivada, forem requeridas pela Direcção, Conselho Fiscal ou dez accionistas de mais de dez acções que pelo menos representem duzentas acções, declarando-se nos anúncios e avisos qual o objecto que dá lugar à reunião.

§ único. Nas sessões extraordinárias não se poderá tratar de objecto estranho àquele para que tenham sido convocadas.

Art. 19.º A Assembleia Geral julgar-se-á constituída

logo que estejam presentes por si ou seus procuradores, tantos accionistas quantos representem um terço do capital efectivo. Não comparecendo o número indicado terá lugar a segunda reunião nos termos do artigo precedente, dentro de 30 dias, e nessa reunião poderá a Assembleia deliberar uma hora depois da marcada nos anúncios, com qualquer número de accionistas que compareçam.

§ 1.º Exceptuam-se os casos de tratar-se de aumento de capital, reforma de estatutos, dissolução ou liquidação da Companhia. Estas resoluções não serão válidas se não forem vencidas por dois terços dos votantes, que representem, pelo menos, duas terças partes do capital realzado.

§ 2.º Acontecendo que numa sessão não se possam concluir todos os trabalhos, serão terminados em reuniões seguidas, convocadas com 3 dias de antecedência, unicamente por meio de aviso nos jornais.

Art. 20.º Ao Presidente da Assembleia Geral cumpre convocar as reuniões, dirigir e regular os trabalhos, manter em boa ordem as discussões, e convidar qualquer accionista que substitua algum dos secretários ausente ou impedido.

§ único. O impedimento ou ausência do Presidente é suprida pelo vice-Presidente, este pelo 1.º Secretário e na sua falta pelo 2.º e em último caso por aclamação da Assembleia.

CAPITULO 4.º

DA DIRECÇÃO

Art. 21.º A Companhia será gerida por uma Direcção composta de 3 accionistas possuidores de 20 ou mais acções, e servirá pelo tempo de 3 anos, excepto a primeira Direcção, que servirá até à reunião ordinária da Assembleia Geral de Fevereiro de 1878.

§ 1.º A Direcção terá 3 substitutos.

§ 2.º Para exercer o cargo de Director é indispensável possuir 20 acções e depositá-las em poder do Presidente

da Assembleia Geral que delas passará recibo para ser presente ao Conselho Fiscal.

Art. 22.º Cada Director terá o vencimento anual de 800\$000 réis e mais 2 % dos lucros líquidos a dividir desde 1878; até àquela data cada director receberá uma gratificação anual de 1 500\$00 réis (1).

§ único. O substituto terá o direito de perceber o vencimento e a percentagem correspondentes ao tempo que servir, — mas para isto satisfará o preceito imposto no § 2.º do artigo precedente. Neste caso deixam de ser abonados os honorários ao director substituído.

Art. 23.º A Direcção eleita na conformidade do art. 14.º pode ser reeleita quando as contas da sua gerência tenham sido aprovadas, e neste caso será forçosamente reconduzido um dos seus membros.

Art. 24.º A Direcção representa a Companhia para todos os efeitos em todos os actos judiciaes e extrajudiciaes. Os actos da Direcção devem ser assinados pelo menos por 2 directores e cumpre-lhe designadamente:

1.º Fazer os contratos, ajustes e arranjos para tudo quanto for útil e necessário aos fins e interesses da Companhia;

2.º Nomear, demitir, e suspender os empregados que julgar precisos, bem como determinar-lhes ordenados;

3.º Autorizar toda a despesa e arrecadação da receita, fazendo recolher immediatamente a quaisquer bancos ou Companhias Bancárias desta cidade as quantias que não forem urgentes para o custeio da Companhia;

4.º Velar pela conservação de trens, gado e todo o material da Companhia, inspeccionando os diferentes serviços;

5.º Consultar o Conselho Fiscal em todos os casos que lhe pareçam de conveniência e submeter à aprovação

(1) Em moeda actual, cerca de 287 500\$00.

do mesmo a nomeação do pessoal e ordenados de que trata o presente artigo no seu n.º 2;

6.º Ter a escrituração da Companhia com clareza, em ordem e em dia, facilitar o seu exame ao Conselho Fiscal sempre que este o exija, e aos accionistas quando isso lhes seja permitido pelos Estatutos ou por deliberação da Assembleia Geral;

7.º Apresentar ao Conselho Fiscal no fim do 1.º semestre de cada ano um balancete do passivo e activo da Companhia, seguido duma breve resenha do estado da mesma;

8.º Confeccionar no fim de cada ano um relatório desenvolvido da situação económica e financeira da Companhia, com o balanço geral do activo e passivo da mesma, proposta de dividendo e da percentagem para fundo de reserva, amortização ou outra qualquer aplicação que lhe pareça conveniente; o que tudo, com o parecer do Conselho Fiscal, deve ser apresentado à Assembleia Geral na sua imediata reunião ordinária;

9.º Mandar a cada accionista a cópia do relatório, balanço e parecer do Conselho Fiscal a que se refere o número precedente, pelo menos 15 dias antes da reunião da Assembleia Geral em que hão-de ser discutidos; e ter durante esse tempo, patente no escritório, os livros e documentos comprovativos, a fim de serem examinados pelos accionistas.

CAPITULO 5.º

DO CONSELHO FISCAL

Art. 25.º O Conselho Fiscal é uma Delegação da Assembleia Geral junto da Direcção. Compõe-se de 3 membros efectivos e 2 suplentes, eleitos em Assembleia Geral conforme o art. 14.º e servem pelo tempo de um ano, sendo retribuídas as suas funções com 4 500 réis (¹) por cada sessão, recebendo cada um dos seus membros uma senha daquele valor.

(¹) Cerca de 562\$50 da moeda actual.

Art. 26.º São atribuições do Conselho Fiscal:

1.º Exigir a convocação da Assembleia Geral, quando julgar conveniente;

2.º Resolver quaisquer propostas que lhe sejam submetidas pela Direcção;

3.º Assistir às sessões da Direcção quando para isso for convidado por ela, emitindo o seu voto consultivo; reunir-se mensalmente nos escritórios da Companhia e verificar o seu andamento;

4.º Convocar a Direcção sempre que o julgue de interesse para a Companhia;

5.º Examinar e conferir a escrituração e balanço a que se referem os n.ºs 7 e 8 do art. 24.º, aprovar ou rejeitar as contas e conclusões, dos relatórios, e bem assim proceder a exames em tudo e em toda e qualquer ocasião que o julgue necessário;

6.º Exigir da Direcção a apresentação do recibo de que trata o § único do art. 22.º

7.º Velar pela estrita execução do Estatuto e das resoluções da Assembleia Geral;

8.º Lavrar actas das suas sessões.

Art. 27.º Dos membros do Conselho Fiscal só um pode ser reeleito e nenhum pode simultâneamente exercer outro qualquer cargo da Companhia.

CAPITULO 6.º

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 28.º O valor das construções, animais, trens e mais material da Companhia para os balanços da gerência anual nunca será dado acima do respectivo custo, embora nessa ocasião se considere mais elevado. Todos esses valores devem sofrer um abatimento razoável em relação ao seu estado e provável duração, e a título algum se lhe poderá acumular como custo o preço de reparos e concertos.

Art. 29.º Dos lucros líquidos provenientes de operações concluídas em cada ano, a Direcção deduzirá 5 %

que serão levados à conta de — fundo de reserva — destinado a fazer face ao deterioramento do material em serviço, à sua reforma e mais perdas imprevistas do capital.

Art. 30.º A Assembleia Geral poderá elevar a percentagem designada em o artigo precedente para aumentar o fundo de reserva, poderá suspendê-la quando exceder a 20 % do capital realizado, e restabelecê-la quando assim o entender.

§ único. O fundo de reserva, quando montar a 10 % do capital realizado, constitui uma garantia do dividendo de 6 % aos accionistas, no ano em que por infelicidade os lucros da Companhia o não assegurem.

Art. 31.º A Direcção designará o emprego dos contravalores do fundo de reserva, e esta indicação será seguida do parecer do Conselho Fiscal. A Assembleia Geral resolverá sobre o seu emprego.

Art. 32.º Na eleição, que, exigindo a votação por maioria absoluta, se não obtiver este resultado, será suficiente a maioria relativa, obtida em escrutínio forçado sobre os dois nomes mais votados que não conseguirem maioria absoluta no primeiro escrutínio.

Art. 33.º Os herdeiros ou credores de qualquer accionista não poderão, sob qualquer pretexto que seja, fazer arresto, embargo ou penhora, partilha ou liquidação nos bens e valores da Companhia, nem intervir por forma alguma na sua Administração.

Art. 34.º O ano económico da Companhia principia em 1 de Janeiro e finda em 31 de Dezembro.

Art. 35.º As acções da Companhia serão assinadas pelo presidente e 1.º secretário da Mesa de Assembleia Geral e pela Direcção.

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 36.º A primeira reunião ordinária da Assembleia Geral terá lugar no mês de Fevereiro de 1875, procedendo-se nesta reunião à eleição para os diversos cargos da Companhia, excepto à da Direcção.

Art. 37.º Os instaladores usando da faculdade que lhes confere o art. 15.º da Lei de 22 de Junho de 1867, nomeiam para os diversos cargos da Companhia os seguintes senhores:

(O Sr. Presidente disse — que, achando-se cumprida a sua missão, agradecia a deferência havida para consigo — que indo proceder-se à eleição da Mesa definitiva pedia licença para lembrar para a Presidência o nome de um cavalheiro respeitável por tantos títulos, e que circunstâncias superiores à sua vontade tinham estorvado de comparecer às reuniões — que, este nome era o do Sr. Eduardo da Costa Correia Leite —.

O Sr. Eduardo Carmo pediu a palavra para dizer que estava encarregado pelo Sr. Correia Leite de declarar que, considerando-se muito penhorado pela delicada demonstração que acabava de lhe ser dada — não podia, todavia, aceitá-la — porque acima de todas as razões, estava a de não querer, por modo algum, contribuir para que a Assembleia Geral deixasse de ser presidida por um cavalheiro tão estimado e tão digno como o Sr. Francisco António de Lima.

As palavras do Sr. Eduardo Carmo foram acolhidas por manifestações unânimes de simpatia para com os cavalheiros indicados para a Presidência, e foram aceites as desculpas do Sr. Correia Leite.

Foi, pois, deliberado que os diversos cargos da Companhia fossem distribuídos da seguinte forma:)

Mesa da Assembleia Geral — Presidente: Francisco António de Lima — vice-Presidente: Visconde da Ermida — 1.º Secretário: Vasco Ferreira Pinto Basto — 2.º Secretário: Eleutério Sarmiento. — Conselho Fiscal — Delfim José Monteiro Guimarães, Fulgêncio José Pereira, Manuel Fernandes da Costa Guimarães. — Substitutos: Arnaldo Ribeiro Barbosa, João Ferreira Dias Guimarães. — Directores: António Joaquim de Lima, António Manuel Lopes Vieira de Castro, Evaristo Nunes Pinto. — Substi-

tutos: Eduardo Luís Ferreira Carmo, Filesberto de Moura Monteiro, Gustavo Ferreira Pinto Basto.

Art. 38.º A Direcção incumbê fazer reduzir os presentes Estatutos a escritura Pública e proceder a todos os mais actos preparatórios, que as leis exigem, para que a Companhia se dê por constituída, e possa, no mais breve termo dar princípio aos seus trabalhos.

6.

Aprovado o Estatuto, o Sr. Vieira de Castro pediu a palavra e sendo-lhe concedida, disse: que era o Sr. Eduardo da Costa Correia Leite o primeiro cavalheiro convidado para a instalação da Companhia, que tão auspiciosamente acabava de orgulhar-se de organizar — que para com este cavalheiro tinha, além de todas as considerações — que geralmente lhe eram tributadas, pelas suas singulares virtudes, — especiais deveres de reconhecimento pelo modo por que, por ele havia sido recebido —; que lamentava profundamente que a excessiva modéstia de um homem tão importante o furtasse ao exercício de funções respeitáveis — e que por isso propunha que na acta se inserisse um voto de sentimento, que a Companhia, que acabava de constituir-se, possuía, por não poder incluir nos cargos da mesma um nome tão simpático. — Foi aprovado por unanimidade. O Sr. Delfim Guimarães propôs que na acta fosse inserido um voto de louvor pela maneira briosa e extraordinariamente digna porque se haviam conduzido os Srs. concessionários sempre que se apresentaram aos Srs. instaladores. Foi aprovado por unanimidade.

O Sr. Vieira de Castro lembrou, que, tendo sido nomeados directores os concessionários se dava talvez incompatibilidade em ser a Direcção a que representasse a Assembleia Geral na escritura de trespasse feita à Companhia pelos concessionários.

Depois de alguns alvitres apresentados pelos Srs. ins-

taladores resolveu-se que ao acto da escritura assistisse também a Ex.^{ma} Mesa da Assembleia Geral, para de certo modo, se prevenir a circunstância apontada pelo Sr. Vieira de Castro. — O Sr. Delfim Guimarães disse, que, tendo sido alterada a importância da ratificação da subscrição das acções no Estatuto que acabava de ser aprovado, que de 5 fora elevada a 10 % por sua proposta, e sendo certo, que, sob a primeira ideia se tinha resolvido talvez que os Srs. concessionários fossem pagos da importância do seu bônus, *nas quatro primeiras prestações*, entendia que talvez isso lhes ocasionasse transtornos, que os Srs. instaladores por caso algum, desejavam promover, e por isso propunha: «que da importância da ratificação fosse tirada a importância do primeiro pagamento aos concessionários, e que os seguintes pagamentos fossem feitos por sua ordem, nas três primeiras prestações.»

Esta proposta foi aprovada por unanimidade.

O Sr. Presidente perguntando à Assembleia se desejava discutir mais algum assunto, disse, que agradecendo muito penhorado a honra com que o haviam distinguido, pedia desculpa de qualquer falta que porventura tivesse havido na direcção dos trabalhos preparatórios, e que fazia votos ardentes pela prosperidade da empresa que acabava de constituir-se.

Que não havendo mais nada a tratar, levantava a sessão. Eram 3 horas da tarde.

aa) Francisco António Lima — Presidente. Delfim J. Monteiro Guimarães, 1.º Secretário — Evaristo Nunes Pinto, 2.º Secretário.

*

A 21 do mesmo mês de Agosto é lavrado o termo pelo qual os concessionários Vieira de Castro e Nunes Pinto obrigam suas pessoas e bens ao cumprimento das condições a que a Câmara Municipal sujeita a concessão do estabelecimento *«do caminho de ferro pelas ruas da*

cidade, a fim de ligarem entre si os bairros extremos e a estação do caminho de ferro do norte e sul com o centro da cidade».

Por ser documento de fundamental importância para a vida da Companhia nesta primeira fase, transcrevemo-lo na íntegra (1).

7. Termo que assinou António Manuel Lopes Vieira de Castro e Evaristo Nunes Pinto, como concessionários do caminho de ferro americano pelas ruas da cidade.

Aos vinte e um de Agosto de mil oitocentos e setenta e três, nesta cidade do Porto e paços do concelho, aonde se achavam em acto da vereação o Ex.^{mo} presidente e vereadores de Ex.^{ma} Câmara Municipal, aí compareceram os cidadãos António Manuel Lopes Vieira de Castro, negociante, e Evaristo Nunes Pinto, engenheiro, moradores nesta cidade, e disseram que tendo sido aprovados em vereação de quatorze, deste mês, as condições, com que em vereação de vinte e sete de Março último fora deliberado pela mesma Ex.^{ma} Câmara fazer-se-lhes a concessão de estabelecerem o caminho de ferro pelo sistema americano pelas ruas da cidade, a fim de ligarem entre si os bairros extremos, e a estação do caminho de ferro do Norte e Sul com o centro da cidade, e tendo eles declarantes aceitado essas condições, vinham hoje declarar por este termo que se obrigam a cumpri-las exactamente, e são as seguintes:

1.^a Os concessionários ficam obrigados a fazer um depósito prévio nunca inferior a dez contos de réis no cofre do município, para garantir o perfeito cumprimento destas condições, sendo este depósito efectuado quinze dias depois da data da concessão.

(1) Tirado do opúsculo, publicado em 1890 pela Câmara Municipal do Porto, intitulado *Concessões relativas ao estabelecimento das linhas americanas no Concelho do Porto*.

2.^a Este depósito poderá ser feito em papéis de crédito pelo valor do mercado, inscrições, acções de bancos ou companhias, etc., etc.

3.^a Depois de autorizada a exploração, a Câmara permitirá o levantamento do depósito de oito contos de réis, ficando os dois restantes, assim como todo o material fixo e circulante por garantia das obrigações gerais do contrato, e especialmente dos reparos nas faxas das ruas destinadas para o assento da linha.

4.^a Os concessionários não poderão dar princípio aos trabalhos de construção ou assento da linha, sem que o projecto seja apresentado à Câmara e por ela aprovado.

5.^a Aprovado o plano apresentado pelos concessionários, a Câmara designará as ruas em que de preferência devem ser assentes os rails e principiar a exploração, e marcará o tempo dentro do qual a respectiva obra deverá ficar concluída.

6.^a As obras principiarão impreterivelmente noventa dias depois de aprovado o projecto apresentado pelos concessionários com todos os modelos.

7.^a Os concessionários nunca excederão o prazo de trinta dias para o assentamento e conclusão de uma secção de linha na extensão de oitocentos metros correntes, em qualquer rua ou local, onde tenha de ser feita a colocação dos rails, sendo este prazo contado do dia em que a obra começar, e quando não cumpram, a Câmara poderá retirar a concessão.

8.^a Os concessionários não poderão adoptar carril de secção que não seja previamente aprovado pela Câmara.

9.^a A via será sempre assente ao nível do pavimento das ruas sem saliência nem depressão, ficando os concessionários obrigados a não danificar com a linha e suas dependências os perfis das ruas ou sítios por onde for assente, quer no sentido longitudinal, quer no transversal, nem tão pouco os empedramentos das mesmas ruas, sob pena de repararem tudo imediatamente à sua custa, e

quando porventura assim não cumpram, a Câmara poderá mandar fazer esse reparo, e qualquer despesa que dele resulte, será cobrada pela mesma Câmara da mão dos concessionários, pelo modo mais fácil e cómodo que ela entender, sem que da parte dos ditos concessionários se possa a isto ofecerer dúvida ou reclamação alguma.

10.^a Quaisquer trabalhos encetados em uma ou outra rua, ou sítio para assento da linha, e que por conveniência dos concessionários ou determinação da Câmara tenham de ser abandonados, será o pavimento da rua ou sítio imediatamente repostos no seu anterior estado à custa dos mesmos concessionários, e nas condições ou termos da condição antecedente e imediata.

11.^a A linha será sempre assente pelo meio das ruas logo que as suas larguras assim o permitam: no caso porém, que qualquer razão de conveniência por parte da Câmara, a isso se oponha, ou nas ruas mais estreitas aonde as larguras o não permitam, nestes casos será a linha assente a um dos lados, à escolha da Câmara.

12.^a Os concessionários ficam obrigados a não danificar as ruas, e responsáveis pela reparação dos estragos que porventura nelas causarem com a circulação de seus trens, e isto não só com relação à faixa de terreno ocupado pela linha, mas também a mais uma faixa de cinquenta centímetros de largura por cada lado da dita linha e em toda a sua extensão.

13.^a Esta concessão entende-se sem impedimento ou restrição do livre uso público de todas as ruas e sítios por onde a linha passar; e das serventias públicas e particulares, que os concessionários ficam obrigados a manter e garantir à sua custa, e não ficam com o direito de estorvar ou exigir indemnização alguma, quer pelo fundamento de prejuízos causados pelo trânsito público, quer pela abertura de novas ruas de comunicação, ou outras quaisquer obras mandadas praticar pela Câmara, ou por ela legalmente autorizadas, e nem mesmo pela interrupção do serviço, motivada por medidas temporárias de ordem e polí-

cia, nem finalmente por qualquer outro acto resultante do livre uso das ruas e estradas aqui não especificadas.

14.^a As linhas de resguardo ou de cruzamento serão estabelecidas de modo que não estorvem o trânsito público, sendo estas linhas somente admissíveis nas ruas ou lugares aonde a Câmara as permitir, porque fora disto a linha será simples e de largura igual à da já estabelecida para a Foz e Matosinhos e o afastamento nessas linhas de resguardo ou desvio não excederá a largura de um metro e vinte centímetros.

15.^a Que todo e qualquer material fixo ou circulante, que se empregar na linha, seja de que natureza for, será sempre de boa qualidade, e disposto de modo a oferecer toda a segurança, e nem o mais leve risco ao público.

16.^a Quando pelo facto desta concessão para o efeito da exploração e bom serviço público, se julgar necessário o alargamento de algumas ruas, será a importância desse alargamento e das obras, que dele resultarem, paga só e exclusivamente pelos concessionários. A Câmara somente requererá ao Governo o decreto de expropriação para este fim necessário.

17.^a Os concessionários ficam em tudo sujeitos às disposições das actuais posturas municipais, e das que de futuro se publicarem.

18.^a A faixa do empedramento por dentro da linha em toda a sua extensão, assim como as faixas de cinquenta centímetros de largura por fora dela, o que tudo tem de ser feito e conservado pelos concessionários, serão construídos de macadame ou de paralelepípedos conforme as ruas forem de um ou outro sistema, e quando suceda que a Câmara faça a substituição do sistema de macadame por paralelepípedos, ou vice-versa, os concessionários são obrigados a substituir as faixas do empedramento nos termos desta condição, em harmonia com o sistema de calçada que a Câmara adoptar.

19.^a Que os esgotos públicos, com os quais o assento da linha e suas dependências tenha de embaraçar-se ou

obrigar a sua mudança, serão sempre colocados e dispostos nos termos que a Câmara determinar a bem do público, e tudo feito à custa dos concessionários.

20.^a Que durante os trabalhos da construção e assento da linha férrea ficam os concessionários obrigados a tomar todas as medidas de precaução para não sofrer prejuízo o trânsito público ordinário.

21.^a Que quaisquer indemnizações devidas por prejuízos resultantes dos trabalhos da construção e assento da linha ficam a cargo dos concessionários.

22.^a Que todas as obras de construção e assento da linha serão fiscalizadas pela Câmara, ou por pessoa sua autorizada, assim como será fiscalizado do mesmo modo o bom estado da linha, sua conservação e exploração.

23.^a Que qualquer dúvida que se oferecer entre a Câmara e os concessionários, a respeito de qualquer circunstância aqui não prevenida, será resolvida por peritos de uma e outra parte em igualdade de número, e quando entre estes não haja acordo será a questão resolvida pelos tribunais administrativos, segundo o processo marcado na lei.

24.^a Os concessionários adoptarão para trânsito de passageiros e transporte de mercadorias, veículos, cujo padrão e lotação será sujeita à aprovação da Câmara.

25.^a Que o movimento dos carros, ou exploração, será constante e regular, pelo menos desde as cinco horas da manhã até às dez horas da noite nos meses de Junho, Julho, Agosto e Setembro, e desde as seis horas da manhã até às nove horas da noite nos meses restantes do ano, ficando além disto os mesmos concessionários obrigados a prolongar as corridas durante a noite, sempre que por qualquer festividade ou divertimento público a afluência dos passageiros o exigir, sem que por isso possa haver alteração no preço estabelecido.

26.^a Os concessionários ficam obrigados a fazer as casas de estação aonde a Câmara permitir a sua constru-

ção, e segundo as condições e desenhos, que para este fim forem previamente aprovados pela mesma Câmara.

27.^a No caso de falta de execução do contrato por parte dos concessionários perderão estes o direito ao depósito feito.

28.^a Os concessionários serão obrigados a fazer qualquer alteração que a Câmara julgar conveniente sobre o sistema de viação ou locomoção, se a prática futura assim o exigir.

29.^a Os concessionários obrigam-se a fazer conduzir gratuitamente fora das horas do serviço, os materiais que a Câmara destinar para obras municipais em qualquer direcção das linhas férreas, que os mesmos concessionários estabelecerem.

30.^a Finalmente a Câmara reserva-se o direito de conceder outras quaisquer vias férreas americanas ou de outro qualquer sistema, segundo as necessidades futuras ou conveniência pública o exigirem. A todo o referido obrigam os concessionários declarantes as suas pessoas e bens, por quanto mui voluntária e espontâneamente aceitam todas as condições deste contrato, que com exacta observância cumprirão, em firmeza do que vão assinar com a Ex.^{ma} Câmara municipal, que mandou lavrar este termo, que eu Henrique Duarte de Sousa Reis pelo respectivo escrivão o escrevi. António Augusto Alves de Sousa, escrivão o subscrevi. — *Francisco Pinto Bessa*, presidente; *M. Justino de Azevedo*, *Augusto Pinto Moreira da Costa*, *António Caetano Rodrigues*, *José Duarte de Oliveira*, *José Luís Gomes de Sá*, *António Domingos de Oliveira Gama*, *Pedro Maria da Fonseca*, *António José do Nascimento Leão*, *António Manoel Lopes Vieira de Castro*, *Evaristo Nunes Pinto*.

*

A 10 de Setembro do mesmo ano de 1873, foi assinada, nas notas do tabelião Megre, a escritura da cessão à nova empresa, da concessão do assentamento de linhas

férreas nas ruas da cidade. Ficou assim ultimada a fundação da Companhia Carris de Ferro do Porto (1).

§ 3 — Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Ao mesmo tempo que estes projectos se realizavam no Porto, outros se preparavam em Lisboa e em Braga.

Assim, por Decreto de 23 de Fevereiro de 1871, foi feita a Francisco Cordeiro de Sousa e Luciano Cordeiro de Sousa, concessão para o estabelecimento de um caminho de ferro americano, de Alcântara a Belém e Cascais, podendo prolongar-se até Cintra.

Para explorar esta concessão foi organizada uma empresa estrangeira, denominada Companhia Carris de Ferro de Lisboa, que, por Decreto de 14 de Novembro de 1872, foi declarada habilitada a exercer a sua indústria em Portugal, por intervenção de agentes especiais, com poderes directores, tendo esta autorização existência jurídica perante os tribunais de justiça do reino, nos termos da Lei de 22 de Junho de 1867.

Esta Companhia só era inglesa *pro forma*, porque os accionistas eram portugueses, como se pode ver pelos relatórios de gerência desse tempo. Simplesmente, os capitalistas que a fundaram quiseram pôr os seus dinheiros ao abrigo de uma bandeira estrangeira. Depois veremos que o futuro lhes veio a dar razão.

Legalizada a existência da Carris de Lisboa, logo em seguida, a 21 do mesmo mês de Novembro, saía um decreto a aprovar e ratificar o trespasse que os Cordeiros de Sousa lhe haviam feito da concessão que lhes fora dada pelo Decreto de 14 de Novembro do ano anterior (2).

(1) Ver o primeiro relatório da gerência da Companhia, aprovado na assembleia geral de 27 de Fevereiro de 1875, pág. 4.

(2) Ver a notícia inserta no *Comércio do Porto*, de 5 de Novembro de 1872.

A 23 de Janeiro do ano seguinte de 1873, a Câmara Municipal de Lisboa concedia aos mesmos Cordeiros de Sousa «*licença para estabelecerem caminhos de ferro, para transporte de passageiros e mercadorias, servidos por cavalos (tramweis)*»⁽¹⁾ nas ruas da cidade.

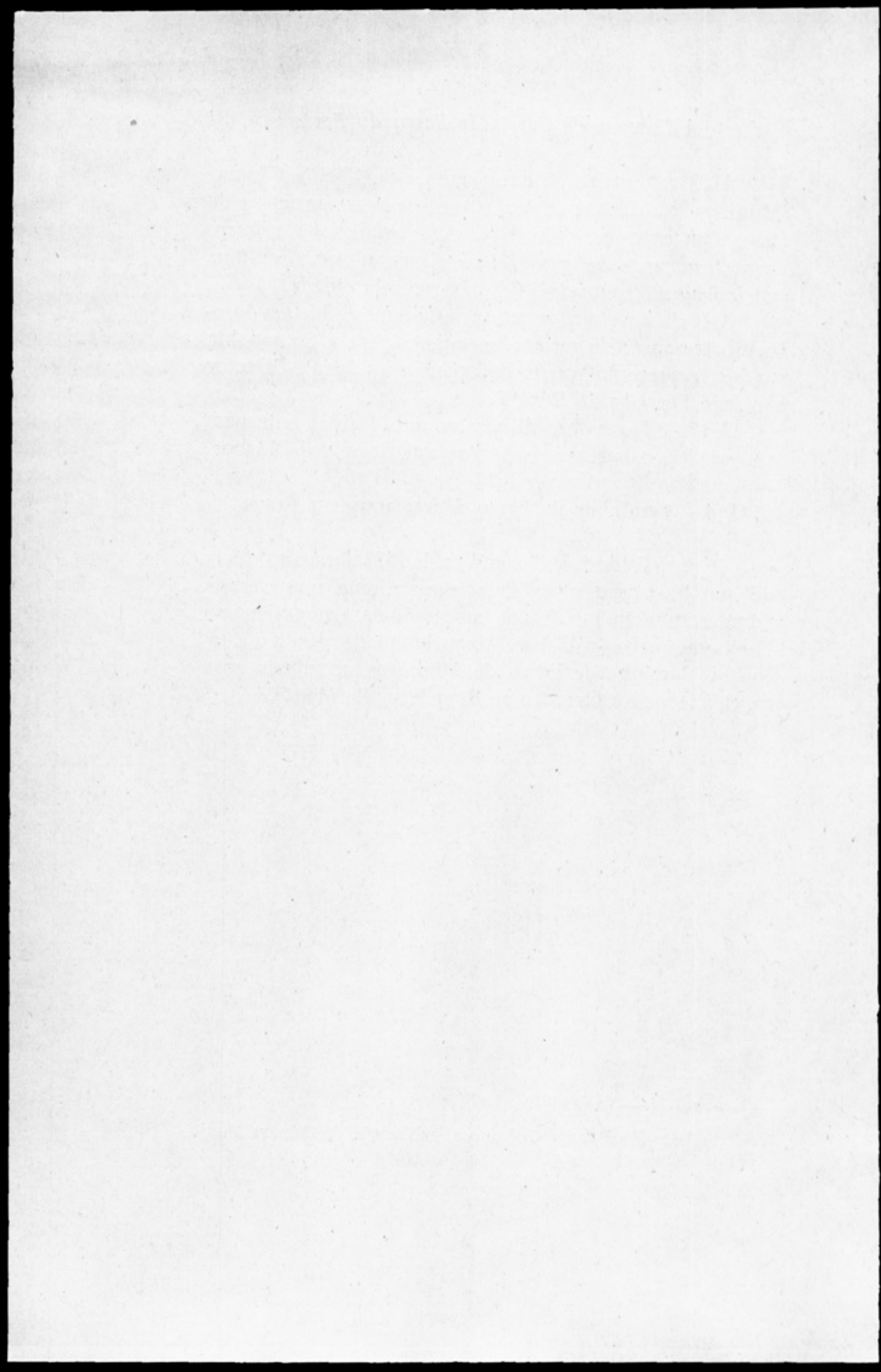
A 14 de Fevereiro seguinte, a Câmara de Lisboa aprovou o trespasse da mesma concessão para a Companhia Carris, representada em Portugal pelo Agente-Director António Ferreira da Silva Porto.

A 17 de Novembro do mesmo ano de 1873 entravam em serviço os primeiros carros americanos de Lisboa.

§ 4 — Caminhos de Ferro Americanos em Braga

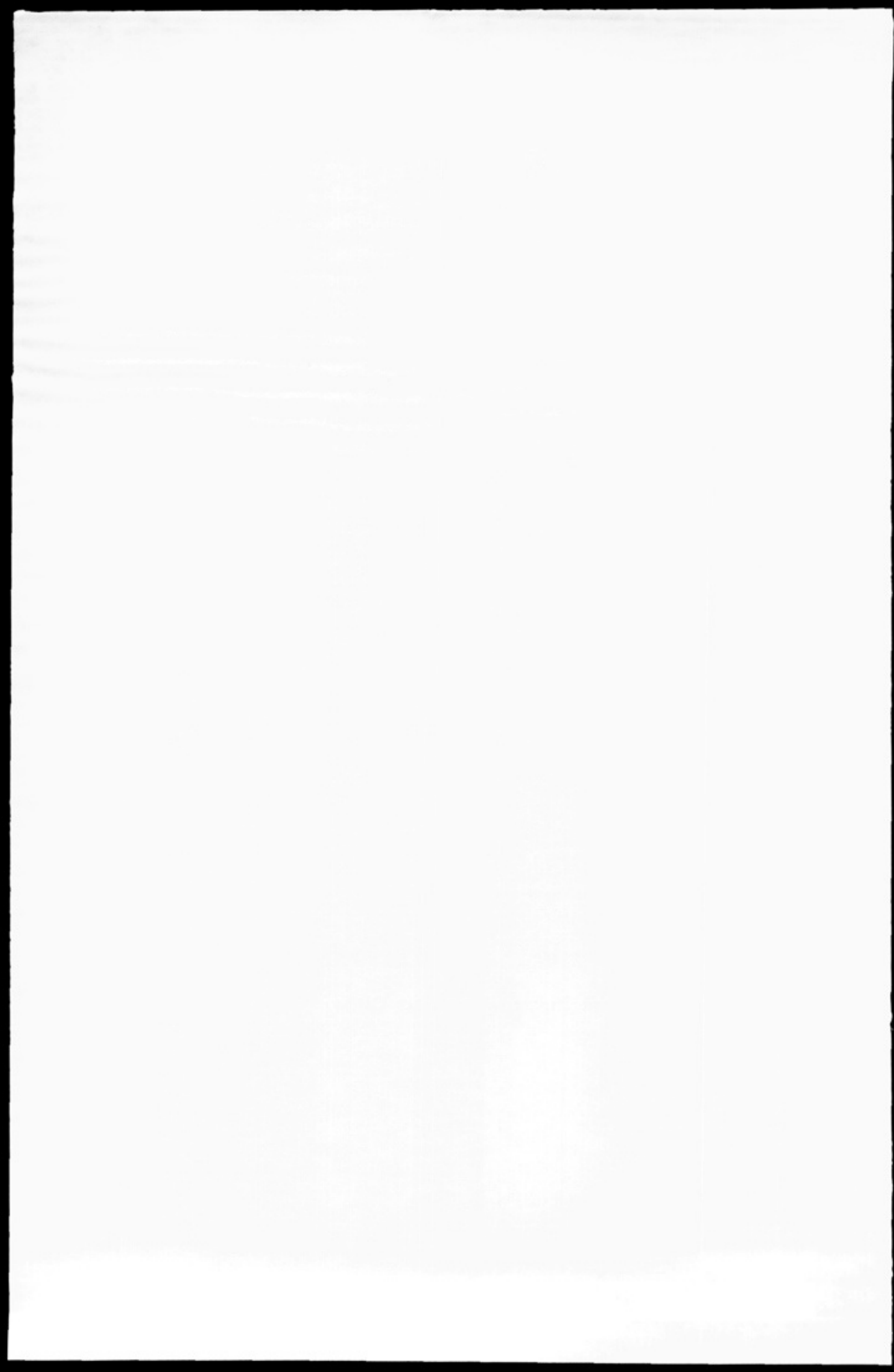
Os jornais de 5 de Novembro de 1872 deram a notícia de que Francisco Alves Peixoto da Gama requerera à Câmara Municipal de Braga, concessão para assentar uma linha americana (rail road) naquela cidade, desde a estação do Caminho de Ferro do Minho às principais ruas da cidade e com direcção ao Bom Jesus do Monte.

(1) Ver *Transportes Colectivos*, publicação da Câmara Municipal de Lisboa, 1942, pág. 3.





JOSÉ RIBEIRO VIEIRA DE CASTRO



CAPÍTULO II

PRIMEIRO PERÍODO DA VIDA DA COMPANHIA CARRIS 10-IX-1873 A 31-VII-1877

§ 1.º — Assentamento de linhas, construção de estações, etc.

1873-74. Tendo sido dada existência legal à Companhia Carris de Ferro do Porto em Setembro de 1873, em meados de Outubro partem para Inglaterra, França e Bélgica dois directores para percorrerem as cidades que já tinham adoptado o meio de locomoção que a Companhia se propunha explorar. Regressaram em Dezembro (1), tendo deixado encomendado mais de 86 contos de material fixo e circulante, o necessário para 20 km de via (2). O casourgia porque o prazo da entrada do material livre de direitos terminava em 30 de Junho seguinte.

Diz o Relatório de 1874 que o ferro (carris e acessórios) foi comprado em conta, mas que as carruagens foram difíceis de obter por as fábricas se acharem carregadas de encomendas (pág. 5).

*

O primeiro cuidado da Direcção foi ligar o centro da cidade com a Foz. O trajecto que lhes pareceu melhor foi o da rua da Boa-Vista, seguindo do extremo desta

(1) Relatório de 1874, pág. 4.

(2) Vem a lista do material comprado a pág. 30 do Relatório mencionado.

(então na Fonte da Moura) directamente para a Foz, construindo para tanto uma rua-estrada que ligasse este ponto com a Foz (Cadouços). Foi o projecto apresentado às Câmaras do Porto e Bouças que o aprovaram; o Governo considerou a obra de utilidade pública para efeito de expropriação e os trabalhos que começaram a 14 de Fevereiro de 1874, só em 12 de Agosto estavam concluídos. Custou mais de 23 contos esta rua-estrada.

A este respeito diz o mencionado Relatório: «*O custo dessa estrada é avultado, porque não só não conseguimos a coadjuvação de nenhum dos proprietários expropriados, senão que tivemos de sofrer opposição acintosa de alguns*» (pág. 6).

Por outro lado, a instante procura de braços para os grandes trabalhos dos caminhos de ferro e a grande abundância de capitais fizeram encarecer a mão-de-obra e o preço dos materiais o que agravou o custo de todas as obras da Carris. Além disso, diz o mesmo Relatório (pág. 7), não é fácil de encontrar empreiteiros para trabalhos de curta duração, e tendo nós de produzir muito em pouco tempo, fomos forçados a fazer o serviço por administração directa, depois de o termos visto abandonado por mais de um deles.

*

A 6 de Abril começa a Companhia a fazer o assentamento das suas linhas dentro da cidade, trabalho este, diz o referido Relatório, que se mostrou difícil e dispendioso, porque «*a cidade é sensivelmente acidentada*» e «*as suas ruas, mesmo as mais regulares na aparência, são tortuosas e cheias de desigualdades, o que torna difícil e dispendioso o assentamento de carris pelas más condições em perfil e planta*» (pág. 10).

Apesar de todas estas dificuldades, a 12 de Agosto de 1874 era inaugurada solenemente e com grande afluência de povo, a linha que ligava a Praça de Carlos Alberto

à Praça de Cadouços. O público afluuiu e nos quatro meses e meio que decorreram até ao fim do ano, a média foi de 1441 passagens por dia.

*

Ficaram assim desmentidas pelos factos as atuardas que durante a construção desta linha tinham corrido pelo público. Os adversários da Companhia, diz o relatório de 74, haviam propalado que nos seria inteiramente impossível estabelecer a comunicação da parte alta da cidade com a Foz. Quando se abriram estes trabalhos e principiaram a ser removidas algumas das dificuldades que os estorvavam, asseveraram então que o custo de tal capricho absorveria o capital da Companhia. Acrescentaram ainda que seria de todo o ponto inexequível o estabelecimento do serviço de exploração no corrente ano; e, finalmente, quando já lhes não sobrava outro recurso, afirmavam com tenacidade que o público não concorreria aos nossos trens (pág. 21).

*

A prática da exploração ia dia a dia aconselhando as alterações a fazer para que o serviço se tornasse cada vez mais perfeito. Foi por isso que a Companhia resolveu estabelecer, na cidade, para o serviço da Foz, uma linha ascendente (a da rua de Cedofeita) e outra descendente (a da rua do Rosário).

Pela mesma razão estava a Companhia disposta a duplicar a via em toda a nova rua-estrada, desde Cadouços à Fonte da Moura (Rel., pág. 18).

*

Para comodidade do serviço da linha do Porto à Foz, projectou a Companhia construir duas estações, uma na

rua da Boavista, «*com frente para a ampla rotunda que ali se anda construindo*», diz o relatório de 1874, e outra em Cadouços, terminus desta linha, por não ser possível prolongá-la até à Foz, em virtude do grande desnível que existe entre esta povoação e a rua da Boavista (Rel., pág. 9).

Nos terrenos comprados na Boavista projectou a direcção construir cavalariças para 300 animais, cocheiras para 50 carruagens, etc.

No entretanto mandou fazer a Companhia, neste local, umas cavalariças provisórias, de pedra e cal, com cobertura de lousa, de modo que todo o material empregado no edifício fosse posteriormente aproveitado noutras obras.

Sucedeu, porém, que um tufão que se levantou na madrugada do dia 30 de Novembro, derrubou-os, recebendo a Direcção «*nesta terrível ocorrência a mais eloquente prova de quanto interesse havia inspirado ao público, a Companhia, pois que se viu rodeada da mais espontânea e generosa coadjuvação das autoridades, corporações e particulares que enèrgicamente a auxiliaram em tão triste conjuntura*».

Os prejuízos resultantes para a Companhia foram de 11.806\$800 réis (ver Balanço, Eventuais).

Em Cadouços resolveu a direcção mandar fazer uma estação, *destinada a convidar o público, por via de um certo número de comodidades, a concorrer à nova linha, não obstante o seu aparente isolamento*», diz o mesmo relatório a pág. 9.

*

O primeiro objectivo da Companhia foi ligar a parte central da cidade do Porto com a Foz, por ser esta a linha que prometia melhor futuro, mas nem por isso se descurou das restantes, destinadas a ligar entre si os pontos

mais afastados da cidade e o centro desta com a estação do caminho de ferro de norte e sul.

Para fazer a ligação com a estação de Campanhã (do Pinheiro, como então se dizia), tinha a linha de passar nas ruas da Cancela Velha e Entreparedes, ruas estas que a Câmara resolvera alargar havia anos já ⁽¹⁾. A junta de obras, da Câmara, ao apreciar o projecto de assentamento desta linha, foi de parecer que seriam necessários diversos alargamentos nas ruas da Cancela Velha, Entreparedes e rua de S. Lázaro, sítio do Reimão. A Companhia, conhecedora deste parecer e receosa de que a obrigassem a fazer esses alargamentos à sua custa, por motivo da cláusula 16.^a da concessão de 21 de Agosto de 1873 ⁽²⁾, em 10 de Setembro, requereu licença à Câmara para proceder ao assentamento da linha mencionada «*sem sacrificios superiores às suas forças*», demonstrando que tais alargamentos não eram necessários para que o trânsito se fizesse sem inconveniente. A Companhia declara-se pronta a fazer o assentamento provisório, «*sujeitando-se a alterá-lo logo que a prática tenha provado que carecem de fundamento as suas alegações*» ⁽³⁾.

Este requerimento foi lido na sessão camarária de 1 de Outubro e, «*depois de alguma discussão, resolveu-se que fosse concedida a licença e que, quanto às expropriações, não podiam ser dispensadas; todavia, atendendo a que eram obras já anteriormente traçadas, e que a Municipalidade algum dia teria de fazer, a Câmara concorresse com metade do custo das expropriações da Cancela Velha e Entreparedes, ficando a expropriação na rua de S. Lázaro, sítio do Reimão, para quando a Câmara a determinasse*».

⁽¹⁾ O trajecto seguido pela linha ascendente era: Praça de D. Pedro, rua de D. Pedro, rua da Cancela Velha, rua Formosa, Santa Catarina, Batalha, Entreparedes, S. Lázaro e Estação.

⁽²⁾ Ver pág. 177.

⁽³⁾ Lucas, *op. cit.*, pág. CVII.

A Companhia objectou a esta resolução «*que não era razoável que fosse violentada a um sacrificio de todo o ponto inútil, e demonstrámos que, com a adopção de medidas preventivas, poderíamos prevenir os casos receados pela Ex.^{ma} Câmara, aliviando a Companhia de um encargo pouco justo. Chamamos em nosso auxílio o exemplo de concessões idênticas, feitas em cidades de população e movimento incomparavelmente maiores, em ruas de muito menos largura do que as desta cidade. Não obstante tudo isto e não obstante o parecer do honrado e inteligente engenheiro municipal, a vereação entendeu que devíamos pagar metade das expropriações, já anteriormente julgadas necessárias para o trânsito ordinário*» (1).

Vê-se por isto que não foram só os proprietários dos terrenos que a Companhia teve de expropriar para ligar a Boa-Vista com Cadouços que se aproveitaram da ocasião para obrigar a Companhia a despesas imprevistas.

A Companhia solicitou de novo permissão para a passagem provisória naqueles pontos, a fim de não interromper o assentamento da linha para a Estação de Companhia e, no entretanto, intensificou as suas obras no bairro ocidental da cidade, na linha que «*circundando o jardim dos Mártires da Pátria, nos põe em comunicação com a Praça do Peixe, e seguindo pela Praça do Duque de Beja vai ao Palácio de Cristal, voltando pela rua do Triunfo, a percorrer a rua do Rosário e Carvalhosa, entroncando com a linha da Foz, na Boa-Vista*».

O serviço do Palácio seria feito por esta linha, cujos trens, no regresso, viriam pela rua do Breiner tomar a via ascendente na rua de Cedofeita.

«*Ao contrário do que nos succedeu na rua-estrada da Foz, diz o relatório de 1874, encontramos na ilustrada e bizarra direcção do Palácio de Cristal a mais cavalheirosa*

(1) Relatório de 1874, págs. 10 e 11,

coadjuvação, prontificando-se a mandar executar dentro dos domínios do Palácio, tudo quanto tivemos a honra de indicar-lhe».

*

Até ao fim deste ano de 1874 foram assentes 10 130^m,58 de via, «compreendendo-se neste número as linhas que vão da Porta do Olival à Estação de Cadouços, a linha já construída até à rua de D. Pedro, e parte da linha em construção para o Palácio de Cristal» (Relatório, pág. 10).

*

1875. Entrou a Companhia no segundo ano da sua existência, mas nem por isso as dificuldades diminuíram, nem as oposições amorteceram. Parece que só da parte do Estado a Companhia recebia facilidades. Diz o Relatório da gerência de 1875: «Se é certo que grandes têm sido as dificuldades com que temos lutado, muitos os atritos que procuramos desfazer, pertinaz a guerra com que os inimigos de todo o progresso têm procurado embargar-nos o passo; é também incontestável o valioso auxílio que temos encontrado em todas as repartições do Estado, das quais temos tido negócios pendentes — sincera e pronta a coadjuvação das autoridades — leal e poderoso o apoio que nos prestam todos os homens devotadamente amantes do progresso e engrandecimento desta terra» (pág. 3).

Não obstante as dificuldades nascidas da má vontade dos homens, o assentamento das linhas nas ruas da cidade continuou com intensidade crescente. Na questão das expropriações a fazer na Cancela Velha e nas ruas de Entreparedes e S. Lázaro, a Companhia viu-se forçada a aceitar as condições impostas pela Câmara e a 3 de Abril assinou o termo em que a Câmara e a Companhia se obri-

gam a contribuir cada uma com metade das despesas das expropriações na rua da Cancelha Velha, depositando a Companhia 3 890\$000 réis por conta ⁽¹⁾.

A 22 do mesmo mês e ano, a Companhia assinou o compromisso de entrar com 1 405\$000 para as despesas a fazer com as expropriações nas ruas de Entreparedes e S. Lázaro ⁽²⁾.

Em meados de Maio deste ano de 1875 começou a exploração da linha, da Praça de D. Pedro a Campanhã, que foi a segunda aberta ao público; e em fins de Setembro foi estabelecido o serviço da Batalha para a Foz ⁽³⁾, seguindo pela linha já assente na rua de Santa Catarina, rua Formosa, rua de D. Pedro e Praça do mesmo nome e subindo os Clérigos.

Ao todo assentou neste ano a Companhia 12 729^m,07 de linhas, que, adicionadas às assentes no ano anterior, perfazem 22 859^m,65 de extensão, compreendendo as linhas que estabelecem comunicação entre a Praça de D. Pedro e a Foz; entre a mesma Praça e o Palácio de Cristal; entre a Aguardente e Campanhã; e as que são destinadas ao complemento destes serviços (Relatório, pág. 6).

*

A Companhia não descurou a construção dos edifícios necessários aos seus serviços sem cujo acabamento a administração se complica e encarece muito. As obras feitas durante o ano nas estações de Cadouços e Boa-Vista sobem a perto de 44 contos. Reconhecendo a necessidade improrrogável de obter uma estação central, a Companhia adquiriu as propriedades do Banco de Portugal que

⁽¹⁾ Lucas, *op. cit.*, pág. CIX.

⁽²⁾ Lucas, *op. cit.*, pág. LXI.

⁽³⁾ Relatório de 1875, pág. 14.

davam para o mercado do Bolhão e para a rua Formosa. Os gastos feitos com esta estação sobem a perto de 19 contos.

*

1876. O aumento de linhas durante este ano foi apenas de cerca de 4^{km} (Relatório, pág. 5): via dupla na Boa-Vista, prolongamento da linha da rua Formosa, Duquesa de Bragança, S. Lázaro e rua de Costa Cabral, modificação e aumento de linhas para serviço do caminho de ferro do Porto à Póvoa de Varzim.

As obras na estação da Boa-Vista ficaram muito adiantadas e as da estação de Cadouços completaram-se.

*

As questões nos tribunais com os proprietários continuam. Diz o Relatório (págs. 14 e 15): *Pende ainda de deliberação dos tribunais a apreciação do valor a dar aos terrenos onde está edificada a estação da Boa-Vista, bem como o suposto direito de que se consideram senhores, os que têm até hoje estorvado a conclusão da nova estrada para a Foz, com grande prejuízo nosso e não menos incómodo para o público. Não nos tendo sido possível debelar os recursos infinitos que o nosso foro permite aos demandistas de má-fé, veio o último inverno agravar os nossos embaraços e obrigar-nos a fortes despesas.*

§ 2 — Resultados financeiros

1873-74. As dificuldades da administração nesta primeira gerência foram enormes, porque a Companhia não tinha ainda edifícios próprios e adequados, o que a obrigava por vezes a despesas violentíssimas, diz o relatório desta gerência (pág. 15); faltava-lhe a experiência para resolver as dificuldades de coordenação dos numerosos elementos necessários a uma indústria nova e complexa;

além disso ainda tinha de vencer as dificuldades levantadas pelos interessados e pela inércia dos hábitos e costumes do povo.

Deste conjunto de circunstâncias resultava que, no respeitante às particularidades de administração, a Companhia não podia estabelecer um programa rígido, pois que teria de sujeitar-se às lições da experiência.

Assim, por exemplo, diz o mesmo relatório: «*Não poderemos expor-vos desde já qual é o nosso pessoal definitivo, nem mesmo com referência à linha em exploração, pois que ainda não nos foi possível determinar com segurança quais as obrigações a que devemos sujeitá-lo e quais as retribuições a que deve ter direito*».

*

Não obstante estas dificuldades, os resultados da primeira gerência mostraram-se animadores, como toda a gente esperava. Segundo o balanço apresentado pela Direcção, as receitas de exploração subiram a 16 713\$540 réis e as despesas de exploração montaram a 10 967\$017 réis, o que representava um saldo de perto de seis contos de réis em pouco mais de quatro meses e meio de exploração e em pleno período de experiência.

É verdade que, enquanto durasse o período de construção, seria muito difícil, senão impossível, destringir as despesas de exploração das de construção, «*por causa da confusão dos serviços e da impossibilidade de os destringir, pois é manifesta a vantagem que resulta do aproveitamento da parte disponível do material de exploração para o aplicar às construções*» (págs. 26 e 27).

Por outro lado, à medida que as diversas linhas fossem construídas e abertas à exploração, resultaria um encurtamento de distâncias que facilitaria a exploração e a tornaria mais barata. As despesas com o pessoal também se tornariam relativamente menores à medida que a

experiência fosse esclarecendo quais as verdadeiras proporções em que o exigiam as necessidades do serviço.

Tudo isto aumentava a confiança no futuro e por isso a Direcção propunha um dividendo de 6 % para o capital desembolsado (247 contos e 500\$000 réis) enquanto durar a construção. O Conselho Fiscal, porém, foi de parecer que tal dividendo só começasse a ser distribuído a partir do ano seguinte e foi isto que a assembleia geral aprovou, em 27 de Fevereiro de 1875.

*

1875. Os resultados da segunda gerência da Companhia não corresponderam à expectativa do ano anterior. «Tendo de estabelecer o nosso serviço numa cidade extremamente difícil de explorar pelas condições excepcionais de perfil e de planta em que se encontra, diz o relatório da gerência deste ano de 1875, e em que o espírito da população, sendo essencialmente laborioso, é por tal modo económico que se torna necessário criar o movimento porque ele não existe...»

Quer dizer, o assentamento das linhas mostrou-se difícil, e por isso dispendioso; a exploração, cara; e o público só recorria aos serviços da Companhia quando os não podia dispensar.

Como as duas primeiras dificuldades eram irremovíveis, procurou a Direcção atenuar a última, tornando o serviço da Companhia atraente pelas comodidades oferecidas aos passageiros. Procedendo assim, a Direcção fazia sacrifícios de momento que esperava viriam a ser compensados no futuro.

O público aliás começava a compreender a vantagem do novo meio de transporte. Diversos cavalheiros do Bonfim e Aguardente fazem uma representação à Carris oferecendo os seus préstimos para que se realize rapidamente o assentamento das linhas para aquelas partes da

cidade. A Direcção, porém, resolveu não intentar a exploração de novas linhas enquanto não conseguisse organizar completamente os serviços encetados (Relatório, pág. 11).

*

As receitas da exploração subiram a 53 827\$885 réis, mas as despesas também foram avultadas pois atingiram 40 718\$911 réis.

Quanto a dividendo, diz o relatório (pág. 16): «*Tendo a última assembleia geral deliberado sobre a distribuição de juro aos senhores accionistas, vós resolvereis o que tiverdes por melhor, a semelhante respeito*». O Conselho Fiscal foi de parecer que se não distribuísse dividendo nem juro e assim se fez.

*

1876. **A crise.** Também não correu próspero este ano para a Companhia nem para o país que se viu a braços com uma grave crise financeira que o relatório da Carris classifica de «*longa série de desastres, período nefasto que marcará nos anais não só do comércio e da indústria, mas nos da história, uma das suas páginas mais tristes*». A estação balnear que era a melhor fonte de receita da Companhia, «*principiou desde logo por ser perturbada com os estremecimentos preanunciadores de próximos e medonhos desastres financeiros*», e por conseguinte não deu à Companhia os resultados que eram de esperar. Para cúmulo, as condições sanitárias da Foz tornaram-se más, de tal modo que aquela linda Praia, habitualmente «*estação algere e ruidosa*», passou uma temporada de «*tristeza e torpor*», diz o relatório.

*

A Companhia começou a verificar que há carreiras que não rendem, nem dão para a despesa, e por isso, afrouxou a construção de linhas novas, como já se disse.

É elucidativo o que a este respeito se diz a pág. 17 do relatório da gerência de 1876: «A receita que em 1875 foi de réis 53 823\$885, elevou-se em 1876 a réis 85 714\$657. A despesa que no ano anterior foi de réis 43 312\$806, montou no corrente ano a réis 75 714\$519. É fácil de verificar que, sendo o saldo líquido de 1876 quase igual ao de 1875, todo o aumento de linhas e respectiva exploração são de um interesse muito problemático para a Companhia. Seria talvez de grande conveniência que adoptássemos o conselho que últimamente recebemos da Ex.^{ma} Câmara — de suprimir todo o serviço que tivéssemos dificuldade de executar. Mas ainda que tal conselho fosse conveniente para os vossos interesses, ... nem o supomos próprio da vossa dignidade nem dos vossos generosos intuitos — razão porque o não seguimos nem vo-lo indicamos» (Relatório, págs. 17 e 18).

*

Apesar de os lucros de este ano e os saldos dos anteriores darem para a conta de Ganhos e Perdas um saldo positivo de 16 692\$872 réis, a Direcção não propõe ainda dividendo aos accionistas porque, se é verdade que a situação económica da Companhia é boa, visto que as obras de assentamento de linhas e os edifícios necessários à exploração estão concluídos ou quase, e, por outro lado, as receitas cobrem largamente as despesas, também é certo que a situação financeira não dá ocasião a larguezas porque as disponibilidades são pequenas.

Com efeito, em valores financeiros, o balanço deste ano acusa apenas o seguinte:

Accionistas (prestações em dívida)...	35.190\$000
Juros a receber destas prestações ...	1 306\$119
Filial do Banco do Minho ...	3 853\$820
Seguros a liquidar ...	2 527\$119
Caixa ...	4 106\$598

Depósito na Câmara	10 015\$000
Devedores diversos	3 570\$912
	<hr/>
	60 569\$568

Dívida flutuante (passivo exigível à vista ou a curto prazo, bilhetes anuais, etc.):

Letras a pagar	25 055\$950
Credores diversos	6 816\$558
	<hr/>
	31 872\$508

O excesso dos valores financeiros sobre a dívida flutuante não chega a 30 contos, saldo este não todo imediatamente disponível, pois que em dinheiro e depósitos bancários não chegavam a 9 contos os valores da Companhia. O saldo da conta de Ganhos e Perdas, bem como o fundo de reserva «*acham-se imobilizados*, diz o Relatório, *pela necessidade que tivemos de ocorrer com eles à urgência das construções*» (1).

*

Por estas razões a Direcção propôs à assembleia geral ordinária, reunida em 15 de Março de 1877, que se não distribuísse dividendo ainda neste ano e que o saldo da conta de Ganhos e Perdas passasse a conta nova (2).

*

A verdade é que a situação era difícil. Para que fosse possível garantir no futuro um dividendo aos accionistas que nada tinham recebido ainda, era necessário aumentar as receitas e diminuir as despesas.

Para aumentar as receitas, a Direcção lembra «*que o preço actual das passagens é realmente mesquinho*» (3),

(1) Relatório da gerência de 1876, pág. 17.

(2) Relatório, pág. 18.

(3) A este propósito diz Pinho Leal, *op. cit.*, vol. 7.º, pág. 444, sob o título «Rail road americano»: «Uma grande parte das ruas

comparado com os preços de outras Companhias e sobretudo confrontado com as despesas excessivas a que a Companhia é violentada, e à extensão e dificuldade dos percursos que esses preços permitem».

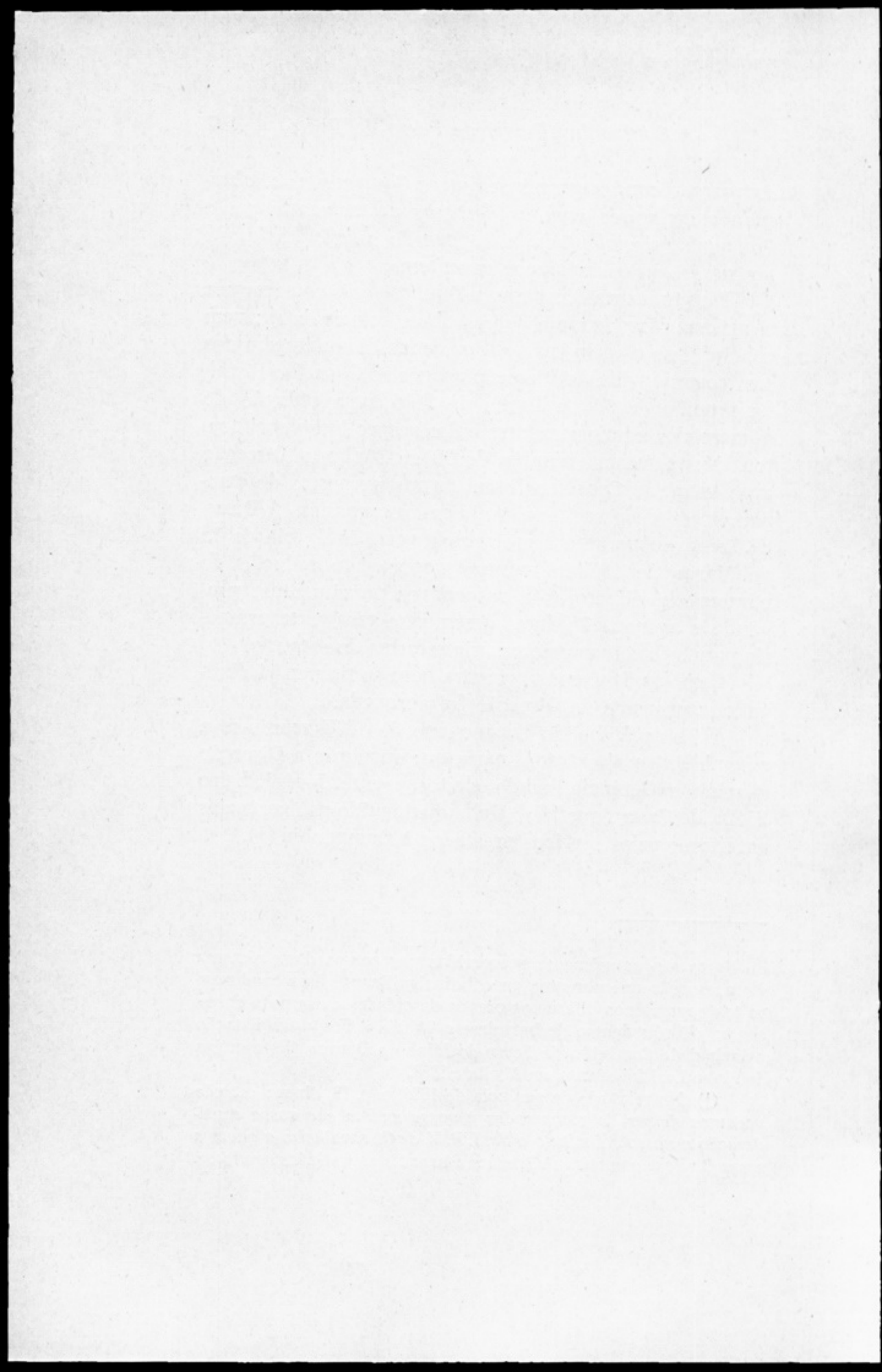
Para reduzir as despesas, a Direcção quis começar por si mesma. Atendendo a que as obras principais estavam concluídas e as principais dificuldades de montagem dos serviços removidas, a Direcção propôs ao Conselho Fiscal, na reunião de 30 de Junho de 1876, uma redução do número dos administradores e dos respectivos vencimentos. Nesta mesma reunião de 30 de Junho, a Direcção apresentou ao Conselho Fiscal outras propostas de compressão de despesas, sem prejuízo dos serviços. A Direcção renovou perante a assembleia geral ordinária de 15 de Março de 1877 a mesma proposta de redução do número de directores e respectivos vencimentos, propondo a convocação duma assembleia geral extraordinária para se efectuar a necessária reforma do estatuto.

Como as ilusões da primeira hora se tinham já dissipado, a proposta da Direcção foi aprovada.

A 31 de Julho do mesmo ano de 1877 reuniu-se a assembleia geral extraordinária que suprimiu a Direcção e criou a Gerência, sendo eleito gerente José Ribeiro Vieira de Castro que já se tinha distinguido nas gerências anteriores pelos serviços prestados à Companhia ⁽¹⁾.

do Porto são actualmente percorridas por carros deste sistema de locomoção que por uma quantia insignificantiíssima conduzem os transeuntes aos diferentes pontos da cidade» e em nota acrescenta: «40 réis dentro de barreiras e 80 réis à Foz, ou à Estação principal de Caminhos de Ferro do Minho e Douro». Este artigo de Pinho Leal foi escrito em Abril de 1877.

⁽¹⁾ No relatório da gerência de 1876, pág. 19, diz-se: «... não podemos deixar de recomendar à vossa estima e à vossa consideração o nosso substituto o Sr. J. R. V. de C., cavalheiro a quem a vossa C.^a deve os mais inteligentes e os mais assinalados serviços».



CAPITULO III

SEGUNDO PERÍODO DE LABORAÇÃO DA COMPANHIA 1-VIII-1877 A 12-IX-1895

§ 1 — Situação da Companhia Carris em 1877

Em 1 de Agosto de 1877 entraram em vigor os estatutos reformados e iniciou-se um novo período na vida da Companhia a que podemos chamar período de exploração. Coincidiu este período com o governo do grande administrador que foi José Ribeiro Vieira de Castro que assumiu a gerência da Companhia neste mesmo dia. A compressão de despesas e a arrumação das contas da Companhia foram objecto dos primeiros cuidados do novo gerente. Sem uma arrumação de contas feita de modo *«a apresentar o estado da Companhia por forma abertamente comprehensível»* não seria possível estabelecer um programa de acção adequado à boa marcha da empresa. Como as obras principais estavam concluídas e as suas respectivas contas encerradas, tornava-se possível, sempre que fosse necessário, proporcionar aos accionistas uma vista exacta e clara da situação da Companhia, propósito este que o novo gerente conseguiu levar a cabo através de todo o longo período do seu governo. Vejamos a arrumação de contas por ele seguida e o seu montante, segundo a exposição feita no relatório de 1877, primeiro do seu governo (págs. 6 e segs.): *«No activo coloquei, em 1.º lugar, o grupo de 42 084\$448 réis que é formado dos valores de que a Companhia pode dispor para fazer face aos seus encargos».*

No balanço vem esta importância discriminada nas seguintes contas:

Accionistas (prestações a receber)	24 915\$000
Juros a receber	2 799\$352
Caixa, em metal... ..	1 148\$026
Depósito no Banco do Minho	4 524\$425
Promissórias a receber	7 070\$000
Diversos devedores	1 627\$645
	<hr/>
	42 084\$448

A tanto montavam as disponibilidades da Companhia Carris em 31 de Dezembro de 1877.

«*Em seguida, acrescenta o relatório, encontrareis*

466 217\$963 réis

importância que constitui a soma do nosso capital imobilizado».

Esta soma desdobra-se no balanço nas seguintes contas:

Material fixo (vias férreas)	221 832\$101
Estações: Boa-Vista	72 233\$410
Cadouços	24 480\$418
Bolhão	20 493\$549
Material circulante (carros)... ..	41 401\$716
Material e utensílios diversos	12 001\$650
Materiais em depósito	9 738\$140
Animais, 281 muares e 1 junta de bois ...	40 263\$517
Depósitos para expropriações	7 645\$359
Paragem do Duque de Beja	2 380\$000
Exploração de águas	4 739\$280
Construções provisórias	540\$285
Móveis e utensílios de escritório	844\$085
Ditos, idem de Cadouços... ..	3 786\$349
Oficinas	3 838\$104
	<hr/>
	466 217\$963

A isto se pode chamar o valor do capital fixo da Companhia Carris na mesma data.

«O terceiro grupo, continua o relatório, é composto de valores existentes, destinados ao consumo do ano corrente e que apenas separei do primeiro para maior clareza.» As contas em que se desdobra são as seguintes:

Pensos	2 770\$608
Madeiras	2 849\$497
Senhas e bilhetes... ..	508\$353
Uniformes	281\$154
	<hr/>
	6 409\$612

Este grupo representa o valor do capital circulante no sentido estrito da palavra.

A soma do capital fixo com o capital circulante chamaremos no que segue — valores económicos. E chamaremos valores financeiros ao dinheiro em caixa e nos Bancos, aos papéis de crédito, dívidas activas ou quaisquer títulos que as representem.

«A última conta de 15 295\$000 réis, diz o relatório, figura igualmente no passivo e representa a soma de depósitos que temos na Câmara.»

A estas contas que figuram igualmente no activo e no passivo, chamaremos «valores nominais», como também se faz por vezes nos relatórios da Companhia.

Acerca do passivo nada diz este relatório porque no balanço as suas contas não aparecem agrupadas, como no activo. No que vai seguir-se, para maior facilidade de expressão, agruparemos por vezes certas contas do passivo debaixo das seguintes rubricas «dívida consolidada» e «dívida flutuante».

Na «dívida consolidada» meteremos o capital social, accionista ou obrigacionista, os fundos de reserva e as dívidas passivas a longo prazo, caso as haja. Na data a

que nos estamos referindo, a dívida consolidada da Companhia Carris montava a:

Capital	450 000\$000
Fundo de reserva	6 073\$944
	<hr/>
	456 073\$944

Na «dívida flutuante» meteremos as dívidas passivas exigíveis à vista ou a curto prazo, e bem assim as receitas cobradas por conta do ano seguinte. Para a data já considerada, a dívida flutuante da Companhia montava a:

Letras a pagar	927\$745
Bilhetes pessoais para 1878	4 207\$500
Bilhetes de passagem vendidos	109\$880
Diversos credores	9 636\$228
Depósitos diversos	870\$580
	<hr/>
	15 751\$933

Em situações normais, a dívida consolidada, no sentido em que aqui a definimos, deve equilibrar-se com o valor do capital fixo; e a dívida flutuante, com o do capital circulante⁽¹⁾. Por sua vez, o *activo realizável* deve cobrir o *passivo exigível*.

*

Em 31 de Dezembro de 1877, o valor do capital fixo da Companhia Carris excedia em 10 contos a sua dívida consolidada; por sua vez a dívida flutuante excedia nos

(¹) O sentido em que aqui tomamos as expressões «valores financeiros» e «dívida flutuante» não se confunde com o das expressões «activo realizável» e «dívida exigível». Os «valores financeiros» e a «dívida flutuante» podem coincidir ou não com, respectivamente, «activo realizável» e «dívida exigível».

mesmos 10 contos sensivelmente o capital circulante. O saldo da conta de ganhos e perdas, na importância de

42 866\$146 réis

estava livre, na sua maior parte.

*

Não obstante a situação não era lisonjeira, porque o saldo da conta de ganhos e perdas resultava de quatro anos de exploração, pois a Companhia ainda não tinha dado nenhum dividendo. A compressão de despesas não se mostrava capaz de alterar a situação a ponto de se poder esperar dela uma melhoria sensível. A exploração dos carros americanos no Porto apresentava-se muito mais dispendiosa do que noutras cidades (do que em Lisboa, por exemplo). Não só a instalação da empresa fora mais cara do que era de esperar, mas na exploração sucedia o mesmo.

Por exemplo, o custo do penso por cabeça de gado era no Porto bastante mais caro do que em Lisboa. Neste ano de 1877, o custo do penso por cabeça foi de 243,56 réis diários em Lisboa, ao passo que no Porto foi de 341,67 réis, ou seja, 40 % mais caro no Porto ⁽¹⁾.

Com 434 cabeças de gado, a Companhia Carris de Lisboa tirou neste ano das suas linhas a receita bruta de

185 794\$330 réis.

Com 281 muares, a Carris do Porto tirou no mesmo ano a receita bruta de

97 436\$920 réis.

⁽¹⁾ Ver o relatório da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, relativo à gerência de 1877. Existe um exemplar na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.

Em Lisboa, o rendimento das linhas por animal foi de mais de 428 mil réis; no Porto, o rendimento por cabeça foi apenas de 347 mil réis. Cada muar produziu na Companhia de Lisboa 23 % mais do que na do Porto.

Quer esta diferença dizer que a média de passageiros-quilómetro por cabeça de animal era muito maior em Lisboa do que no Porto. Ou, por outras palavras, os carros andavam muito mais lotados na capital do que na cidade da Virgem.

É possível que esta diferença resultasse do facto de as linhas de Lisboa atravessarem zonas de maior densidade de população e ainda de o nível de vida daquela cidade ser superior ao desta. Fosse qual fosse a razão, a verdade é que se tratava de uma situação que a gerência da Companhia Carris não podia alterar. As despesas, apesar de serem superiores às da Companhia Carris de Lisboa, eram incompressíveis, pelo menos de momento.

O aumento das receitas líquidas também se não mostrava fácil, embora o número de passageiros tendesse a crescer, porque às despesas de exploração sucedia o mesmo. Foi tentado o recurso ao aumento dos preços das passagens, de harmonia com a deliberação tomada na assembleia geral de 31 de Julho de 1877, mas logo o número de passageiros diminuiu (ver relatório da gerência de 1878). Apesar disso, as receitas cresceram neste ano de 1878, mas o aumento não chegou a cinco contos de réis, ao passo que no ano anterior fora de mais de 17 contos. É de crer que o aumento de receitas tivesse sido maior se os preços se tivessem mantido os mesmos. Significa isto que os preços anteriores estavam no ponto óptimo, ou acima dele, e que o seu aumento só podia trazer prejuízos para a empresa.

Também o recurso à exploração de novas linhas seria infrutífero, porque as ultimamente construídas já não davam para a despesa, como fora assinalado no relatório de 1876

A situação da Companhia Carris do Porto era difícil

no momento em que o gerente José Ribeiro Vieira de Castro assumiu a responsabilidade do seu governo e só poderia ser remediada substituindo o motor animal por outro que fosse mais económico. E assim se explica o motivo porque o problema do motor foi uma das primeiras preocupações não só do novo gerente, como da direcção que o antecedeu.

§ 2 — Introdução das locomotivas

Não precisou a Direcção da Companhia Carris das lições da experiência dos primeiros quatro anos de exploração do serviço de transportes colectivos na cidade do Porto para compreender a importância do problema do motor a usar nos seus carros. Na verdade, já em 22 de Janeiro de 1874, a antiga Direcção solicitara do Governo permissão para assentamento dum caminho de ferro a vapor entre a cidade, a Foz e Matosinhos (Relatório de 1874, pág. 22). No ano de 1875, o director Evaristo Nunes Pinto, tendo tido de se ausentar para o estrangeiro, em serviço seu particular, aproveitou a ocasião para «estudar, não só todos os progressos feitos no serviço de empresas como a nossa, diz o relatório deste ano, mas especialmente de atender com o maior escrúpulo à transcendente questão de substituir nos tramways o motor animal. No seu regresso dignou-se apresentar-nos e ao nosso conselho fiscal um relatório minucioso das largas investigações a que procedeu sobre melhoramentos observados, muitos dos quais tencionamos adoptar, por lhes reconhecer notável aproveitamento. Tendo assistido a diversas experiências, conferenciado com os inventores, deixou entabuladas algumas transacções preliminares com referência a novos motores, às quais não demos ainda andamento, por isso que se torna indispensável a vossa autorização para prosseguir nelas. É nossa opinião que nos achamos próximos da solução prática da grande ideia, e não virá longe a época em que às empresas da natureza

da nossa se imprimará uma feição totalmente distinta da actual» (págs. 11 e 12 do relatório da gerência de 1875).

Na assembleia geral de 1 de Março de 1876, a Direcção pede autorização para substituir o motor animal, caso o julgue conveniente. Em 1877 fazem-se experiências com uma locomotiva na linha da Foz *«que subiu as rampas mais fortes com duas carruagens das maiores, sendo uma com imperial e ambas carregadas com a sua maior lotação»*, diz o relatório da gerência deste ano, e acrescenta que o assunto era da maior importância porque a Companhia estava gastando em pensos 45 contos por ano.

Em Março de 1878, a casa Henschel & Sohn, de Cassel, mandou à Companhia Carris uma das suas locomotivas para tramway a fim de ser experimentada nas suas linhas. O resultado foi tão excelente que o gerente ficou desconfiado e absteve-se de se comprometer *«impressionado pela solução aparente de tantas vantagens»*, como diz no relatório de 1878, a pág. 27. E o caso não era para menos, como se depreende do que o relatório acrescenta em seguida: *«Observei minuciosamente tudo quanto podia ter referência com um melhoramento que todos os países procuram realizar, mas que poucos têm conseguido adoptar satisfatoriamente. Convencido de que as condições intermitentes da concorrência à Foz singularizam, por assim dizer, a nossa situação em face da aquisição do novo motor; advertido pela opinião geralmente manifestada contra a adopção de locomotivas, e depois de chegar ao seu conhecimento a notícia de um facto que autorizava essa opinião, propus aos srs. Henschel & Sohn um convénio provisório por via do qual nós exploraríamos durante o verão (de 1877) com as suas locomotivas deles; prestando-se esta grande prova a ser experiência categórica para nós e indicação salutar para a Ex.^{ma} Câmara Municipal. Devemos supor, srs. accionistas, que só uma ilimitada confiança sobre a perfeição do seu produto é que poderia levar a casa construtora a anuir a esta minha proposta! Devo, porém, dizer-vos que*

sem a sua aceitação, eu não teria tomado a responsabilidade que assumi, propondo a compra das locomotivas Henschel. A casa Henschel prestou portanto as suas máquinas ao serviço experimental de todo o verão, e é inútil dizer-vos que serviço elas fizeram, e como o fizeram, pois que toda a cidade o apreciou».

Em virtude deste resultado, a Companhia adquiriu quatro locomotivas Henschel para fazer o serviço de verão para a Foz. E com esta iniciativa do seu gerente, a Companhia Carris teve a honra de ser a primeira na Península a utilizar a tracção a vapor em linhas férreas americanas (ver relatório de 1895, pág. 14).

§ 3 — Ampliação da rede

Nada se diz no relatório deste ano de 1878 quanto aos resultados financeiros do novo motor, mas é de crer que tenham sido excelentes, visto que o gerente logo encarregou um «engenheiro habilíssimo» dos estudos necessários para levar a cabo o prolongamento da linha da Foz para Matosinhos e Leça. A 3 de Fevereiro de 1879, a assembleia geral aprovou a porposta que o gerente lhe fez nesse sentido e a 18 de Dezembro do mesmo ano a Câmara de Bouças concedeu à Companhia Carris autorização para explorar, por tracção a vapor, o prolongamento da linha até Leça de Palmeira (Relatório de 1879, pág. 12). Os estudos estavam concluídos e a obra ia começar em breve, dizia-se no relatório do mesmo ano. Não obstante, o ramal de Cadouços a Matosinhos só em 25 de Maio de 1882 foi inaugurado, tendo uma extensão de 4 448^m com 628^m de desvios, sendo assente uma grande parte em leito próprio (Relatório da gerência de 1882, págs. 5 e 6).

Como a Companhia Carril já tinha estabelecido a ligação entre a Foz e Matosinhos, esta nova linha constituía uma duplicação economicamente inútil. Daí uma nova tentativa da Companhia Carris para que as duas

companhias se fundissem. A demora na construção desta linha por parte da Companhia Carris deve atribuir-se, pelo menos em grande parte, às negociações para esse efeito entabuladas, embora debalde, uma vez mais.

Com efeito, no relatório de 1880, diz-se a pág. 13: «Devendo considerar-se esgotados todos os meios suá-sórios, empregados com a melhor boa fé e a máxima sinceridade, para realizar a aliança entre esta Companhia e a Companhia Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos, aliança que deveria produzir vantagens para vossos interesses, e conveniências para o serviço público, principiou a dar-se imediata execução às determinações por vós tomadas, em assembleia geral de Fevereiro último». A Companhia Carril pôs embargos mas que foram em seguida levantados, como consta do relatório de 1881.

*

A 9 de Julho deste mesmo ano de 1882 é inaugurado o ramal da Praça de D. Pedro à rua dos Ingleses.

*

A substituição do motor animal pela locomotiva nas linhas exteriores à cidade obrigou à mudança dos carris e à substituição das carruagens nas linhas percorridas pelas máquinas. Para aguentarem o peso e impulso das máquinas tinham de ser mais pesados e os carros mais resistentes. O serviço das máquinas que em 1881 começou em 2 de Julho e acabara em 24 de Outubro, efectuou-se pela primeira vez durante o ano todo em 1884.

*

A 14 de Dezembro de 1885 começa o assentamento de trilhos nas ruas da Constituição, Lapa, Rainha, Vale Formoso e Campo Lindo, para ligar as linhas que passam na

Praça do Marquês de Pombal e Campo da Regeneração com aquelas ruas, obra que a Companhia Carris levou a cabo para condescender com os reiterados pedidos dos moradores daquela zona que ofereceram para ajuda da obra a quantia de 800 mil réis, obtida por subscrição.

No inverno de 1886 fica definitivamente estabelecido o serviço permanente de máquinas para Matosinhos. A 1 de Maio foi aberta à circulação a nova linha de Paranhos, que, principiando na Praça de Carlos Alberto, segue pelas Oliveiras, Coronel Pacheco, rua dos Mártires da Liberdade, Campo da Regeneração, Lapa, ruas da Rainha, Vale Formoso e Campo Lindo.

*

Com o prolongamento da linha da Foz até Leça, a Companhia Carris atingira de novo o óptimo de extensão das suas linhas, dentro das possibilidades do novo motor que só era utilizável fora da cidade. Por essa razão, desde 1887 até 1892, a rede da Companhia ficou estacionária, limitando-se a direcção aos trabalhos de substituição de material exigida pelo novo motor. Mas em 18 de Fevereiro de 1893 deu-se finalmente a fusão da Companhia Carris com a Carril, por deliberação da assembleia geral conjunta das duas Companhias neste dia realizada. Deste facto resultou para a rede da Carris um aumento de cerca de 11 km (da rua dos Ingleses a Matosinhos).

Para alargar a rede da Companhia dentro da cidade, necessário se tornava a introdução de um novo motor mais perfeito, que vencesse todas as rampas, barateasse o custo da exploração e fosse autorizado pelo Município.

§ 4 — Em busca de novo meio de tracção

A tracção animal na ruas íngremes da cidade ficava caríssima e a sua substituição por tracção a vapor era tècnicamente impossível na maior parte dos casos. A este

propósito diz o relatório de 1886 (pág. 14): «A ideia de substituir o motor animal em ruas íngremes como a dos Clérigos e outras, por qualquer sistema mecânico, impõe-se de tal forma que nós não podíamos deixar de pensar sèriamente no meio de conseguir esse desideratum. De todos os sistemas até hoje ensaiados, e de que temos conhecimento, pareceu-nos ser o tramway-cabo aquele que melhor poderia adaptar-se ao nosso meio, apesar de exigir uma transformação radical na instalação das linhas. O estudo dessa transformação demanda despesas importantes que não devíamos arriscar imprudentemente antes de obter a respectiva licença; por isso solicitámo-la da Ex.^{ma} Câmara e foi-nos concedida, com restrições que temos de respeitar, sendo a principal não poder ensaiar o sistema senão em uma só via, desde o Largo do Carmo a Santo Ildefonso, pela rua de Santo António, desde a Praça de D. Pedro à sua do Infante D. Henrique, pela rua de Mousinho da Silveira. Mandámos, por conseguinte, proceder aos estudos indispensáveis e na ocasião oportuna sereis informados do resultado deles».

Só quatro anos depois no relatório de 1890, o gerente volta ao assunto, nos seguintes termos: «Não me cansarei de repetir que são excepcionalíssimas as condições do nosso serviço, pelo acidentado das ruas e pelas irregularidades do movimento, podendo assegurar-vos que não há lá por fora nada que possa comparar-se às dificuldades das nossas linhas. E é por isso que a necessidade de mudar de sistema de tracção nas grandes rampas, como: Clérigos, Mousinho da Silveira, etc., se impõe cada vez com maior império. Já em 1886, reconhecendo esta grande necessidade, solicitámos da Ex.^{ma} Câmara licença para estabelecer serviço a vapor, por meio de cabo metálico (ascensor). Essa licença foi-nos concedida, mas, limitada a uma só linha, pelo que tivemos de adiar a sua execução, visto que o sistema funicular só era viável com via dupla. Duas experiências feitas últimamente, uma em Paris e outra em Lisboa, vieram provar que, conquanto

se possa trabalhar com uma só linha, o serviço só é perfeitamente viável com duas linhas, tal como foi concebido pelo inventor e como se acha montado em várias cidades da América, em Birmingham, etc.».

Em resumo, a questão continuava em estudo.

No relatório de 1891 (pág. 11) diz-se a este respeito: «Depois de ter observado o serviço do ascensor estabelecido em Lisboa entre a Praça de Luís de Camões e a Estrela, o qual representa um verdadeiro arrojo pelas dificuldades que o construtor teve de vencer, e não me satisfazendo o seu trabalho, desejei observar pessoalmente a aplicação do verdadeiro sistema Hailidie (nome do seu inventor) que se acha estabelecido, além de outras cidades, em Bermingham. Fui ali o ano findo (1891) e pude verificar que entre o sistema do ascensor Camões-Estrela e aquele há uma grande diferença em favor do segundo, parecendo-me que nada há a recear da sua aplicação ao nosso serviço. Para formar, porém, um juízo seguro tornava-se necessária uma observação mais demorada e como isso era incompatível com o pouco tempo de que podia dispor, resolvi aguardar a conclusão de um elevador do mesmo sistema que se acha em construção em Lisboa».

Ainda no relatório do ano seguinte (1892) se faz aos projectos de ascensor a seguinte referência: «A construção de ascensores nos Clérigos, Santo António e Mousinho da Silveira é uma necessidade inadiável desde que se conhecem já suficientemente os resultados práticos dos de Lisboa. Esta necessidade tornou-se ainda mais urgente depois que se realizou a fusão com Companhia Carril Americano; pode dizer-se mesmo que é o seu complemento. É este um melhoramento muito dispendioso e de difícil realização; mas entendo que não devemos hesitar mais e por isso trato de reunir os elementos necessários para oportunamente pedir à assembleia geral a necessária autorização».

O caso continuava em estudo... que era um modo de o ir adiando.

A solução «ascensor» não agradava ao gerente. A solução definitiva veio a ser apresentada um ano depois, na assembleia geral ordinária de Fevereiro de 1894, em que foi discutido o relatório da gerência de 1893, nos seguintes termos que transcrevemos do mesmo relatório (págs. 17 e segs.): «Como sabeis, há muitos anos que nos ocupamos de estudar o meio de substituir o actual sistema de tracção nas ruas mais íngremes. O grande dispêndio que importava fazer para a realização deste melhoramento, por meio do tramway-cabo e as dificuldades que notávamos na execução de trabalhos similares noutras cidades, obrigaram-nos a ser cautelosos e adiar a realização desse pensamento, tendo no entanto sido chamada a nossa atenção para outro sistema de tracção que principiou a adoptar-se em grande número de cidades da América desde 1889, e mais recentemente na Europa, com enorme successo. Refiro-me à tracção eléctrica por meio de condutores aéreos (fio de cobre) estabelecidos ao longo das linhas. Os primeiros ensaios da electricidade aplicada aos tramways fizeram-se por meio de acumuladores transportados pelo próprio carro, mas tal sistema, apesar de funcionar ainda em algumas cidades, teve de ser abandonado por ser muito dispendioso. Seguiu-se o sistema de condutores subterrâneos, mas esse apresenta tais dificuldades que por enquanto julga-se inadmissível. A vitória pertence, por ora, inquestionavelmente ao sistema de condutores aéreos, cujo funcionamento é verdadeiramente maravilhoso. Vence as rampas mais íngremes, até 12 %, com uma carga de 40 passageiros e com uma facilidade pasmosa, como eu tive ocasião de observar na minha recente viagem à Alemanha, em Renscheid, onde encontrei linhas estabelecidas em rampas iguais às nossas e com as mesmas dificuldades. E tão convencido fiquei das vantagens dum tal sistema que não hesito em propor-vos desde já a sua adopção entre

nós, principiando por applicá-lo, a título de ensaio, a uma parte das nossas linhas, escolhendo para este fim a linha marginal, desde a rua do Infante D. Henrique até ao Castelo do Queijo ou Matosinhos; e a da Restauração, desde Massarelos à Cordoaria, para cujo fim já pedimos as respectivas autorizações à Câmara e ao Governo (¹). Optamos por aquele ponto das linhas porque, além de serem as mais próprias para um ensaio daquela natureza, cremos que com a tracção eléctrica se resolverá o problema do transporte económico de mercadorias entre a Alfândega e o Porto de Leixões, se isso nos convier.

Os carros que tencionamos adoptar serão munidos da força de 50 cavalos, e com tal potência, numa linha plana como é a marginal, compreende-se que será fácil o reboque de veículos de mercadorias com uma carga muito razoável. Outra razão ainda determinou a preferência daquelas linhas: é que temos em Massarelos uma propriedade nossa, em magníficas condições para o estabelecimento da estação central, isto é, da casa das máquinas onde se produzirá a energia eléctrica que tem de ser transmitida aos carros».

Esta proposta, apresentada à assembleia geral ordinária de 1894, como dissemos, foi aprovada juntamente com o relatório da gerência de 1893.

O requerimento da Companhia à Câmara, tendo sido apresentado em 17 de Janeiro de 1894, teve boa informação do engenheiro municipal em 12 de Fevereiro seguinte (²) e foi despachado favoravelmente pela Câmara a 14 do mesmo mês. A 4 de Março a Companhia requereu ao Governo autorização para electrificar a linha marginal e a da Restauração, nos termos do Decreto de 1

(¹) O requerimento à Câmara foi apresentado a 17 de Janeiro de 1894 e é muito interessante. Vem publicado em Lucas, *op. cit.*, pág. xci. O requerimento ao Governo foi apresentado em 4 de Março do mesmo ano.

(²) Vem o informe em Lucas, *op. cit.*, pág. xciv.

de Dezembro de 1892 que exigia aprovação da Direcção-Geral dos Serviços Telégrafo-Postais, além da autorização das Câmaras e dos proprietários de terrenos atravessados, para as instalações eléctricas de qualquer natureza.

A 7 de Novembro do mesmo ano de 1894 o Ministério das Obras Públicas autoriza a electrificação apenas das linhas existentes entre a Cordoaria e Massarelos ⁽¹⁾. No entretanto, a gerência da Companhia reconheceu que o terreno que possuía em Massarelos era insuficiente para nele se construir a central e as casas destinadas à recolha dos carros motorizados, oficinas, etc. e adquirira outro mais espaçoso destinado a esse fim nas pedreiras da Arrábida ⁽²⁾. A autorização concedida pelo Ministério das Obras Públicas não permitia levar a cabo este projecto e por isso a Companhia fez novo requerimento ao Governo, sendo-lhe concedida, por despacho de 6 de Fevereiro de 1895, autorização para electrificar também a linha compreendida entre Massarelos e a Arrábida ⁽³⁾.

De posse das necessárias autorizações, a gerência mete mãos à obra com toda a energia e a 31 de Agosto deste mesmo ano de 1895 é feita, de noite, a primeira experiência particular de tracção eléctrica. Em pouco mais de seis meses fora construída a central, montadas as máquinas e preparada a linha. A 7 de Setembro foi feita a experiência oficial da tracção eléctrica, a que assistiram cinco dos nossos mais distintos engenheiros. A 9 do mesmo mês apresentou o seu parecer a comissão de engenheiros ⁽⁴⁾ nomeada pela Câmara na sessão de 4 do mesmo mês, relativo à linha da Restauração. A 12 do mesmo a linha electrificada é aberta ao público «*que recebeu este incontestável melhoramento com o mais caloroso aplauso*» (Relatório, pág. 13). A sua extensão

⁽¹⁾ Ver despacho em Lucas, *op. cit.*, págs. xcvi.

⁽²⁾ Ver relatório de 1894, pág. 16.

⁽³⁾ Lucas, *op. cit.*, pág. xcvi.

⁽⁴⁾ Ver Lucas, *op. cit.*, pág. clxxiii.

é de 1870 metros (Massarelos ao Carmo). A linha da Restauração foi a primeira de Portugal e da Espanha, a ser electrificada. A Companhia Carris batia mais um «record» peninsular ⁽¹⁾.

§ 5 — Resultados financeiros

Como dissemos já, a situação da Carris, no fim do primeiro período de laboração, era má e má continuou nos primeiros anos do segundo período, como vamos ver.

1877. As receitas excederam neste ano a importância de 103 contos, mais 17 contos do que no ano anterior. As despesas, apesar da compressão feita pelo gerente, em virtude das deliberações tomadas na assembleia geral de 31 de Julho, também subiram, embora de muito pouco (408 mil réis), porque as economias feitas no 2.º semestre não chegaram para cobrir o aumento de despesas que houvera no 1.º O saldo da conta de ganhos e perdas, resultante dos quatro 1.ºs exercícios da Companhia, foi de

42 886\$146 réis,

do qual se distribuiu um dividendo de 6 %, que foi o primeiro recebido pelos accionistas.

Se atendermos a que os títulos do Estado rendiam cerca de 8 % nessa época, torna-se mais manifesto ainda o mau negócio que estava sendo para os seus accionistas a Companhia Carris.

*

1878. A crise que assola o país vem complicar ainda mais a situação da Companhia. Atendendo a esta circuns-

⁽¹⁾ Ver relatórios das gerências de 1895 (pág. 14); e 1901 (pág. 14).

tância, diz o Relatório da gerência deste ano, «*congratulemo-nos pela vitalidade que acusamos*». Na verdade, as receitas da Companhia tinham aumentado, apesar da crise, de 4 894\$794 réis, ao passo que as dos Caminhos de Ferro tinham diminuído. Mas a tentativa de melhorar a situação da Companhia pelo aumento de tarifas tinha falhado, porque o número de passageiros diminuía e os dois factos tinham sido simultâneos. A gerência ia experimentar a criação de bilhetes de 20 réis para pequenos percursos e se se não obtivesse o resultado desejado, seriam suprimidas as carreiras deficitárias...

O dividendo baixa para 5 %.

*

1879. A situação agrava-se ainda mais, devido a causas várias: a crise que continua; inverno seco e verão frio; desmoronamento do aqueduto de Charnica (na rua da Boa-Vista) na época de banhos; levantamento da linha de Costa Cabral, por intimação do Director das Obras Públicas, etc. Resultado de todos estes factores adversos foi uma diminuição do número de passageiros e consequente diminuição de receitas. O dividendo baixa para 3 %.

*

1880. A situação melhora. As receitas subiram, apesar da suspensão da linha de Costa Cabral que durou muitos meses (desde Outubro de 1879 a Dezembro de 1880) da diminuição extraordinária do movimento na linha de Campanhã, da redução do preço dos anuais, da antecipação do inverno em todo o mês de Outubro, etc.

A introdução das locomotivas, em 1878, na linha da Foz, começava a produzir os seus efeitos do lado das receitas, mas também obrigava a fortes reparações nos carris

e carruagens, construídos para tracção animal. Crise de crescimento, sim, mas crise que leva o Conselho Fiscal a propor que se não dê dividendo e assim se faz.

*

1881. O número de passagens aumenta sensivelmente, a receita sobe para 117 contos, as despesas descem de 6. Diz o Relatório: «*O aumento importante na receita e lucros do último ano pode atribuir-se à melhor situação económica dos negócios em geral, à excelente e concorrida estação de banhos, ao aperfeiçoamento do nosso serviço de movimento, sobretudo à protecção e simpatia com que o público tem auxiliado a Companhia*».

Em conclusão: a crise passara.

É proposto e votado um dividendo de 5 %.

*

1882. A receita total da Companhia chega a

129 781\$947 réis,

a maior obtida desde a fundação. Cresceram também as despesas, bem como os lucros. O número de passageiros também aumentou, apesar de ter sido má a temporada da Foz. Foram suprimidos os bilhetes de 30 réis que passaram para 40 réis, o que motivou diminuição de passageiros, mas não de lucros. Criou-se um tipo de anual para Matosinhos ao preço de 22\$500 réis. A Companhia adquire mais duas locomotivas Henschel, de tipo igual às primeiras, ficando ao todo com sete. Continuam as transformações do material fixo e circulante. «*Estas modificações, diz o Relatório desta gerência de 1882,*

pág. 14, vieram agravar os grandes sacrifícios que temos feito com a instalação daquele serviço (tracção a vapor); mas é certo que, sem esses sacrifícios, jamais poderíamos conseguir as vantagens que colhemos das linhas da Foz e Matosinhos que são inquestionavelmente as mais rendosas da Companhia».

A Companhia estava salva simples e unicamente pela introdução das locomotivas nas linhas fora da cidade. Quanto às outras, diz o mesmo relatório, pág. 18, que «... a receita proveniente do serviço da cidade não cobre as despesas e que somente o serviço excepcional para a Foz e Matosinhos durante a temporada de banhos, os bilhetes anuais e o serviço de mercadorias oferecem compensação».

O ramal da Foz a Matosinhos foi concluído neste ano e é digno de nota que, tanto as despesas feitas com a sua construção, como as feitas com a transformação da linha da Foz à Boa-Vista, bem como todas as demais despesas exigidas pela introdução do novo motor, foram cobertas sem recorrer a nenhum aumento de capital. Parte delas foram pagas com os próprios lucros da Companhia e levadas à conta de despesas de exploração; o resto foi coberto por um conveniente alargamento da dívida flutuante.

O dividendo distribuído foi igual ao do ano anterior: 5 %.

*

1883. Apesar de ter sido péssima a estação de banhos deste ano, da concorrência desleal dos carros Ripert (uma espécie de carros do Chora, que andavam por cima dos trilhos da Companhia) e doutras contrariedades, o resultado da gerência deste ano foi sensivelmente igual ao do ano anterior, com ligeiras diferenças para menos nas receitas, nas despesas e nos lucros.

É muito interessante, este ano, o «parecer» do Conselho Fiscal do qual vamos transcrever a seguinte pas-

sagem assás ilucidativa das vantagens de toda a ordem que a Companhia Carris estava trazendo à cidade:

«Não vos enganamos, srs. accionistas, quando no ano passados vos dissemos que a linha estabelecida para Matosinhos prometia vantajosa remuneração ao capital nela empregado, não obstante o sacrifício feito para o levantamento desse capital. E é justo que essa nova fonte de receita venha auxiliar a de algumas linhas da cidade cuja exiguidade de renda aconselharia a supressão das mesmas linhas, se a Companhia só tivesse em mira atender aos seus interesses, sem se importar com as comodidades a que o público se tem habituado. E é ainda duplamente justo, depois que se reconhece que ao estabelecimento de várias linhas desta Companhia se deve o grande desenvolvimento que tiveram as edificações em vários pontos; o aumento de valor que tiveram muitas outras, já existentes, sem esquecer igualmente que foi quase fabulosa a elevação do preço a que chegaram muitos terrenos depois que perto deles a Companhia assentou linhas.»

O dividendo distribuído foi ainda de 5 %.

*

1884. Diz o Relatório da gerência deste ano: *«A marcha regular e serena dos negócios da Companhia não foi alterada por nenhum sucesso extraordinário, contribuindo esta circunstância para a sua crescente prosperidade e para mais consolidar o crédito de que felizmente tem gozado. Foi extremamente lisonjeiro o resultado dos nossos trabalhos no último ano, devido em grande parte à excelente estação de banhos, etc.»*

As receitas aumentaram, as despesas diminuíram, donde resultou um aumento de lucros de mais de 10 contos em relação ao ano anterior. Foi distribuído um dividendo de 6 % (1 % a mais do que nos três últimos anos).

A situação da Companhia, segundo o balanço de 31 de Dezembro deste ano, era a seguinte:

Activo	
Capital fixo	571 contos
» circulante... ..	13 »
Valores financeiros	18 »
» nominais	100 »
	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
	702 »

Passivo	
Dívida consolidada:	
Capital	450 contos
Reservas	25 »
	475 contos
Dívida flutuante	85 »
Valores nominais... ..	100 »
Ganhos e Perdas... ..	42 »
	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
	702 »

Comparando o valor do capital fixo, nesta data, com o da dívida consolidada, acha-se uma diferença de 96 contos em favor do primeiro. Comparando o capital circulante, acrescido dos valores financeiros, com a dívida flutuante, acha-se um excesso de 54 contos desta sobre aquele.

Significam estes números que o custo do ramal de Matosinhos e da transformação da linha da Boa-Vista à Foz (e mais despesas necessárias para que o serviço da Boa-Vista a Matosinhos pudesse ser feito por locomotivas, o que elevava o valor do capital fixo de 466 contos que era em 1877 para o de 571), o custo do ramal de Matosinhos, dizíamos, na importância de 105 contos, estava ainda em parte por pagar (cerca de metade). A outra parte fora paga com lucros que não tinham sido distribuídos aos accionistas, isto é, por auto-financiamento, como agora se diz. Para equiparar o valor do capital

accionista, ou melhor, da dívida consolidada, com o capital fixo e ao mesmo tempo dar uma compensação aos accionistas pelos sacrifícios feitos para melhoria da situação financeira e dos serviços da Companhia, o gerente propôs a criação de 900 acções beneficiárias para serem distribuídas como bónus aos accionistas, à razão de 20 mil réis por acção (1). E assim se fez. Estas acções só começariam a receber dividendo a partir de 1885. Foi por este meio o capital social aumentado para 540 contos, valor ainda inferior ao do capital fixo da Companhia.

*

1885. Mais receitas, menos despesas, mais lucros, apesar «da temporada de banhos ter sido a pior que a Companhia tem tido desde a sua instalação», diz o relatório, pág. 5. No mesmo lugar se diz: «O estado próspero da Companhia, comprovado pela exposição e documentos que tenho a honra de submeter à vossa apreciação, referidos à mesma extensão de linha e a serviços idênticos aos do ano anterior, tornam esta missão extremamente fácil e agradável». Quer dizer, a introdução das locomotivas no serviço para a Foz e Matosinhos bastou para pôr a Companhia em situação desafogada.

Foi distribuído um dividendo de 6 %.

*

Note-se que o dividendo distribuído é, de facto, de 7,2 %, visto que, por força do bónus distribuído no ano passado, cada acção das antigas recebe como se o seu valor nominal fosse de 120 mil réis, isto é, recebe de dividendo 7\$200 réis. O dividendo real é, pois, de 7,2 %.

(1) Cada grupo de 5 acções dava direito a uma.

*

1886. Mais receitas, mais despesas e mais lucros. De novo se verifica que o alargamento das linhas para bairros pouco populosos não é compensador (relatório, pág. 7). Dividendo distribuído: 6 %.

*

1887. Mais receitas, mais despesas e mais lucros. O rendimento da linha Carmo-Paranhos aumentou e é de presumir que continue aumentando até cobrir a despesa. O número de anualistas continua aumentando. «*O bilhete anual que esta Companhia teve a glória de introduzir no país* ⁽¹⁾ *quando nem era conhecido ou estava muito pouco vulgarizado lá fora, é, pela extraordinária modicidade do preço, o mais poderoso auxiliar do desenvolvimento material da cidade e elemento importantíssimo para melhoramento da higiene pública, por permitir aos que possuem as fortunas mais modestas, a habitação nos bairros mais sadios que são os mais distantes do centro da cidade*» (relatório, pág. 5). As obras de reparação e transformação de edifícios, carros, linhas e obras de arte, continuam como de costume.

Dividendo — 6 %.

*

1888. Mais receita, mais despesa e mais lucros. Para evitar abusos, a Companhia reduziu os anuais a um tipo único, ao preço de 20 mil réis. Parece que houve protestos e o gerente prova no relatório da gerência deste ano

(¹) A 30 de Dezembro de 1873, o *Comércio do Porto* publicava um anúncio, da Companhia Carril, de bilhetes anuais, com desconto de 25 %.

(págs. 5 e 6) que, ao contrário do que se julga (e o próprio gerente tinha tido também a mesma opinião), a concessão dos anuais é de grande encargo para a Companhia.

Foi distribuído o mesmo dividendo dos anos anteriores: 6 %.

*

1889. «*Apesar de algumas contrariedades e de não ter sido das mais felizes a última estação balnear, conseguimos ainda este ano um pequeno aumento de receita sobre os anos anteriores*». Aumentaram as receitas, as despesas e os lucros. As obras costumadas continuaram.

Dividendo — 6 %.

*

1890. Aumentaram as receitas, mas as despesas aumentaram muito mais e os lucros diminuíram. O número de passagens excedeu, pela primeira vez, os 2 milhões, rendendo cerca de 134 contos.

A despesa de exploração subiu pela carístia do carvão, cereal, azeite e de pessoal.

As obras continuaram na forma do costume.

Nos meses de Setembro e Outubro foi o gado atacado por uma enfermidade que pôs a Companhia em grandes embaraços para assegurar o serviço, tanto mais que não era fácil substituí-lo por nova remonta por estarem interrompidas as comunicações com a Espanha. Diz o relatório que ainda há quem receie o perigo das máquinas! A experiência mostra que esse receio é vão.

A dívida aos bancos, contraída para construir o ramal de Matosinhos e para a mecanização da linha da Boavista à Foz, acabou de ser amortizada este ano. A conta de obrigações emitidas para garantia dos mesmos bancos foi por isso cancelada.

Dividendo distribuído — 6 %.

*

1891. **A crise.** Diz o relatório da gerência deste ano: «*A crise que assoberba o país, não podia deixar de afectar a nossa Companhia assim como affectou a vida económica de toda a Nação. Felizmente, por um conjunto de circunstâncias que provam a solidez da nossa Companhia, as dificuldades foram para nós muito menos sensíveis do que era lícito esperar*».

As receitas diminuíram de 4 426\$470 réis; as despesas de exploração aumentaram de 2 288\$139 réis; as despesas extraordinárias diminuíram de 5 438\$822 réis e os lucros líquidos também diminuíram de 894\$825 réis. O resultado foi ainda muito bom, apesar da crise. A carestia dos géneros importados e dos cereais pesou muito sobre as despesas.

As passagens voltaram para baixo dos dois milhões. Os bilhetes anuais continuaram subindo em número. O movimento baixou em todas as linhas, menos na de Matosinhos. A diferença mais sensível foi na Foz (70 850 passagens para menos). O aumento de Matosinhos foi em parte devido «*ao dos paquetes que no ano findo principiaram a fazer escala naquele porto*» (pág. 6 do rel.).

Dividendo — 6 %.

*

1892. Continua a crise. As receitas diminuíram de 12 951\$210 réis; as despesas de 8 573\$749 réis; os lucros de 4 377\$461 réis. «*Deve supor-se que a crise... atingiu o seu auge no ano findo... (1) conquanto me parece que não temos motivos para nos queixar dos resultados obtidos no meio de tamanha penúria*» (pág. 6 do rel.).

Pela primeira vez diminuiu o número de anuais.

(1) Assim sucedeu.

As obras de reparação e construção foram mais módicas.

*

A situação da Companhia, tanto económica como financeira, continuava esplêndida. As suas dívidas não chegavam a 11 contos; os seus valores financeiros, acrescidos do valor do capital circulante, passavam de 58 contos. Esta situação ia ainda melhorar com a fusão com a Companhia Carril, votada na assembleia geral da Carris de 22 de Dezembro deste ano e que havia de ultimar-se em Janeiro do ano seguinte.

Dividendo distribuído — 6 %.

*

1893. A 18 de Janeiro deste ano realizou-se a reunião conjunta das assembleias gerais das Companhias Carris e Carril para votarem a fusão das duas companhias em uma que continuaria com a denominação da Companhia Carris. De facto, a Companhia Carris absorveu a Companhia Carril que não pudera resistir à crise que assolava o país.

Várias tinham sido as tentativas feitas neste sentido. A primeira partiu dos «instaladores» da Companhia Carris, como já foi dito (I. 2). Como esta falhasse, outras se seguiram por parte da Companhia Carril, durante o ano de 1874, como se depreende desta passagem do relatório da gerência do mesmo ano, pág. 23: «*Por mais de uma vez nos foi proposta a transferência de uma companhia de igual natureza, e posto que considerássemos de vantagem apreciá-la, as condições em que nos era feita a oferta não nos permitiram prosseguir na negociação até ao ponto de a trazer ao vosso exame*».

Em 1878, justamente quando a Companhia Carris projectava prolongar a sua linha até Matosinhos, a Companhia Carril consultou o gerente da Carris sobre a con-

niência da fusão das duas companhias. Este mostrou-se favorável à fusão e as negociações começaram, arrastando-se por todo o ano de 1879. Em Abril de 1880 ainda continuavam, para naufragarem em seguida. A Carril perdeu assim uma ocasião única para se fundir com a Carris, pois tinha na sua mão um grande trunfo: a linha já construída para Matosinhos.

Em 1884, nova tentativa da parte da Carril. «*Um respeitável cavalheiro, diz o relatório da gerência deste ano a pág. 20, residente no Rio de Janeiro, e acidentalmente nesta cidade, comissionado por um grupo dos mais importantes accionistas daquela companhia, tomou a iniciativa desta nova tentativa, dirigindo-se para tal fim à gerência da vossa Companhia, a qual, juntamente com o conselho fiscal, não hesitou em acolher a ideia, não obstante reconhecer e fazer sentir que a fusão já não tinha para nós a mesma razão de ser que em 1881 — antes da construção do nosso ramal de Matosinhos*». As negociações prosseguiram mas naufragaram uma vez mais.

Em 1889 as negociações recomeçaram para terminarem em 1892, desta vez com resultado. A fusão foi votada em separado pelas assembleias gerais de ambas as companhias no fim deste ano de 1892 e ratificada na assembleia geral conjunta de 18 de Janeiro do ano seguinte, como já dissemos.

Todo o activo e passivo da Companhia Carril foi incorporado na Companhia Carris, mas o capital accionista da Companhia Carril, no valor de 300 contos de réis, foi sujeito a uma redução de 50 %. Foi uma verdadeira falência da parte da Carril (1).

(1) Não conseguimos obter um único relatório da Companhia Carril, de modo que não podemos fazer ideia dos motivos que levaram esta empresa a entregar-se à sua rival. Quando da tentativa de fusão, ocorrida em 1878, foi publicado um opúsculo intitulado «A Fusão das Companhias de Tramwais Carris de

Por meio desta operação, o capital social da Carris subia de 540 contos para 690.

*

Os resultados da fusão excederam a expectativa. Foram mantidos separados todos os serviços das linhas que pertenciam à Carril para se ver o lucro líquido com que contribuíram no 1.º ano da fusão. Todos lucraram,

Ferro do Porto e Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos» em que appareceu o quadro que a seguir se transcreve:

	Carril Americano, em 28-II-1879	Carris de Ferro em 31-XII 1878
Extensão de linhas — km.	11,966	19,247
Vias duplas e de resguardo	2,336	9,753
Cada km. em vias de resguardo	0,200	0,500
Capital immobilizado — réis	303 109\$405	420 430\$265
Em material fixo (linhas)	232 962\$186	227 486\$724
Em material circulante (carros e utensílios)	32 879\$170	71 850\$191
Em gado	24 642\$502	39 094\$037
Em propriedades... ..	12 625\$547	131 999\$313
Custo de cada km. simples	21 147\$000	16 217\$000
Idem, idem, com desvios, vias duplas e de resguardo	25 310\$000	24 440\$000
A cada km. de linha com desvios, duplas, etc. corresponde:		
Em material fixo (linhas)	19 468\$000	11 819\$000
Em material circulante	2 747\$000	3 733\$000
Em gado... ..	2 060\$000	2 031\$000
Em propriedades... ..	1 055\$000	6 857\$000
Receita bruta por km.	4 940\$000	5 622\$500
Receita líquida por km.	1 322\$000	1 468\$000
Despesa por km.	3 618\$000	4 154\$500
Reserva e amortização	2,2 %	2,8 %
Receita líquida do capital	5,274 %	6,278 %

Nesta data, as duas companhias pareciam de igual solidez.

até o público que, apesar de ter cessado «a concorrência que julgava necessária, não foi privado de nenhuma das comodidades que as Companhias lhes ofereciam separadamente».

Diz o gerente que a experiência provou que a Carril tinha condições de vida própria e acrescenta, em resumo, que a Carril se extraviou com a mania da concorrência e do prolongamento da sua linha até à Praça de D. Pedro. A Carril podia viver bem sem isso, mas «seguiu sempre orientação diversa, explorou-se a opinião pública, e esta, sempre fácil em transviar-se, impunha-se por forma que difficilmente podia ser contrariada. O que é incontestável é que não podia haver demonstração mais completa, nem mais rápida, de que a Carril podia ter vivido sem que os seus carros subissem até à Praça; e demonstrado está também o alto critério das administrações municipais que, guiando-se unicamente pelos princípios da mais recta justiça, souberam evitar uma luta de que sairiam mal feridas as duas companhias, sem proveito algum para o público» (Relatório, págs. 6 a 7).

Se não fossem certas despesas extraordinárias, os lucros da Companhia Carril teriam sido de cerca de 6 %. Este resultado não proveio de aumento de receitas, mas da diminuição de despesas proveniente da diminuição do serviço na rua da Restauração que é muito dispendioso (Relatório, pág. 8).

*

As contas de gerência das duas companhias vêm em separado no relatório deste ano. O balanço é a mera sobreposição dos balanços das mesmas. A troca das acções da Carril pelas da Carris fez-se a partir de 1894, na proporção de duas da Carril para uma da Carris.

Dividendo distribuído: 6 %.

*

1894. Apesar da crise que continua, agravada pelos acontecimentos do Brasil (convulsões que se seguiram à queda do Império), o resultado final deste ano não foi inferior ao do ano anterior, visto que os lucros líquidos cresceram de

1 581\$972 réis.

Começou a fusão dos serviços da linha marginal com alguns da Carris, de modo a não se poder fazer rigorosa destrição das receitas. Continuaram as obras, entre elas a reforma da linha marginal.

Efectuou-se neste ano a troca de 2 500 acções da Carril por 1 250 da Carris. A diferença (125 contos) foi levada em parte (90 contos) para liquidar a conta de acções liberadas que estava em aberto desde a sua criação em 1885; os 35 contos restantes foram levados a crédito da conta do material fixo. Ficaram por trocar 500 acções da Carril no valor de 50 contos.

Dividendo distribuído: 6 %.

*

1895. Mais receitas, quase as mesmas despesas e mais lucros. Mais 141 246 passagens avulsas e mais anuais. A situação económica e financeira da Companhia continua esplêndida. Não obstante, a gerência introduz a inovação do motor eléctrico na linha da Restauração, a fim de melhorar os seus serviços nas linhas da cidade e alargar a sua rede.

São trocadas mais 240 acções da Carril por 120 da Carris, sendo a diferença levada a crédito da conta de material fixo. Ficaram apenas por trocar 20 acções da Carril.

Dividendo: 6 %.

CAPÍTULO IV

TERCEIRO PERÍODO DA VIDA DA CARRIS 13-IX-1895 a 24-VIII-1908

§ 1 — A electrificação das linhas

Para ampliar a electrificação dos seus serviços, a Companhia requereu à Câmara e ao Governo as necessárias autorizações e se da parte daquela foram dadas as maiores facilidades para que a cidade fosse dotada com tão importante melhoramento, não sucedeu o mesmo da parte deste. Com efeito, tendo-lhe sido requerida autorização, a 10 de Dezembro de 1895 e 7 de Fevereiro de 1896, para ser electrificada toda a linha marginal, desde a rua do Infante D. Henrique à Foz e da Cordoaria a Massarelos; da rua do Infante D. Henrique até à Praça de D. Pedro e desde o Carmo até à Batalha ⁽¹⁾, o Governo, por despacho de 20 de Abril concede apenas autorização para que seja electrificada a linha marginal desde o Castelo do Queijo até ao Infante, recusando as outras autorizações nos seguintes termos: «*que por enquanto não seja concedida autorização para o estabelecimento da linha da Praça de D. Pedro à rua do Infante D. Henrique, e para a linha da Cordoaria à Batalha, pelas ruas dos Clérigos e de Santo António*» ⁽²⁾. E esta concessão, apesar de mesquinha em relação aos propósitos da Companhia Carris, era ainda

⁽¹⁾ Ver Relatório de 1895, págs. 15 e 16.

⁽²⁾ Lucas, *o. c.*, pág. xcviII.

cheia de restrições e de condições cujo cumprimento implicava despesas e demoras.

Não obstante, a 3 de Agosto deste mesmo ano de 1896 é aberta à exploração a linha compreendida entre o Infante e a estação do Ouro. A extensão da linha electrificada até esta data era de 4.980^m. No ano seguinte (1897) foram abertas à exploração electrificada as seguintes linhas :

Em 4 de Abril, do Ouro à explanada do Castelo da Foz	2.100 ^m
Em 29 de Maio, do Castelo da Foz ao Castelo do Queijo	2.300 ^m
Em 31 de Outubro, do Castelo do Queijo à rua do Godinho (Matosinhos)	1.660 ^m
Em 28 de Dezembro, da rua do Godinho a Leça	1.160 ^m
	7.220 ^m

No fim de 1897 havia ao todo 12.200^m de linhas electrificadas.

*

A 10 de Abril deste mesmo ano de 1897 a Companhia requere ao Governo autorização para electrificar todas as suas linhas, o que lhe é concedido a 18 de Maio seguinte ⁽¹⁾, mediante a aprovação, por parte do Governo, dos respectivos projectos.

*

Em 1898 a extensão electrificada foi elevada a 13.844^m, desde a Praça de D. Pedro a Leça (Porto de Leixões) e desde o Campo dos Mártires da Pátria a Massarelos. Neste mesmo ano foi concluído o prolongamento da linha do

⁽¹⁾ Vem o diploma da concessão em Lucas, *o. c.*, pág. CII.

Bomfim à Corujeira (S. Roque) que foi aberto à exploração em 8 de Maio (tracção animal).

A 21 de Maio de 1899 é aberta à exploração electrificada a linha de Costa Cabral, desde a Praça de D. Pedro até ao Marquês de Pombal. O restante desta linha até ao Conde Ferreira foi aberto ao público a 13 de Novembro seguinte. O trajecto electrificado desde Leça ao Conde Ferreira é de 15 575^m. Acrescentando-lhe a linha da Restauração sobe a extensão total electrificada nesta data a 17^{km}.

*

A 6 de Outubro de 1900 é inaugurada a tracção eléctrica entre o Carmo e a Batalha, pela rua dos Clérigos e Santo António que é a parte mais difícil de toda a rede. A 26 de Novembro é este serviço parcialmente prolongado até Campanhã (continua simultaneamente a tracção animal, que virá a ser totalmente suprimida neste trajecto a 17 de Janeiro de 1901).

*

No ano de 1901 foi concluído e aberto à exploração electrificada o troço da linha compreendida entre o Largo do Carmo e a estação da Boavista, compreendendo as ruas de Cedofeita e do Rosário, na extensão de 2.170^m de via dupla. A extensão das linhas electrificadas orçava por 20^{km} em fins deste ano.

*

Durante o ano de 1902 foi ultimada a transformação da linha de S. Roque da Lameira para ser explorada por tracção eléctrica, mas não pôde ser aberta ao público nesse ano porque o Governo não concedera as necessárias licenças, apesar dos esforços feitos nesse sentido pela gerência. No relatório da gerência deste mesmo ano (pág. 13 e segs.) a Companhia queixa-se amargamente dos embaraços que o

Governo está pondo à electrificação das restantes linhas com o pretexto de acautelar interesses de ordem geral, nem sempre riais.

*

Segundo uma estatística dos serviços municipais de 1902, a rede da Companhia ⁽¹⁾ dentro do concelho do Porto cobria as distâncias seguintes :

Tracção eléctrica	25.095 ^m
Tracção a vapor (linha de Matosinhos, da Circunvalação, à Boavista, por Cadouços) ...	7.455 ^m
Tracção animal	6.205 ^m
	38.755 ^m

*

Em 1903 (16 de Maio) é por fim aberta ao público a linha de S. Roque da Lameira, na extensão de 2.910^m, segundo a já mencionada estatística dos serviços municipais.

A 17 de Setembro do mesmo ano foi aberto à exploração electrificada o ramal do Palácio.

*

Em 1904 foi suprimida por completo a tracção animal, pela electrificação da linha de Paranhos, do resto da Circunvalação, etc. numa extensão total de 6.205^m, segundo a estatística municipal já citada.

*

Em 1905 (28 de Outubro) foi aberta à exploração a linha de Gaia, na extensão de 845^m, tendo havido grandes

⁽¹⁾ Lucas, *o. c.*, pág. CXIII.

manifestações de regozijo por parte dos habitantes daquela vila. Segundo o relatório da gerência deste ano (pág. 9) a extensão média explorada foi de 43 077^m.

*

Em 1906 e 1907 a Companhia limitou-se a melhorar as suas linhas, mas sem aumentar a rede, nem continuar com os trabalhos de transformação para a tracção eléctrica. Os tempos corriam tempestuosos para esta empresa e seria loucura continuar a empatar capitais nela.

*

Com os dados colhidos nos relatórios da Companhia Carris (nem sempre claros e completos neste ponto) e na estatística dos serviços municipais atrás mencionada, organizámos as seguintes estatísticas, uma que diz respeito à extensão total das linhas assentes; outra, às distâncias servidas por carros de tracção a vapor; e a 3.^a respeitante às distâncias servidas por carros eléctricos (ver as plantas).

LINHAS ASSENTES

Até 31 de Dezembro	Total	No ano
1874	10.130 ^m ,58	10.130 ^m ,58
1875	22.859 ^m ,65	12.729 ^m ,07
1876	26.859 ^m ,65	4.000 ^m ,00
1877	29.000 ^m ,00	2.140 ^m ,35
1878	29.000 ^m ,00 ⁽¹⁾	—
1879	»	—
1880	»	—
1881	30.011 ^m ,00	1.011 ^m ,00
1882	35.087 ^m ,00	5.076 ^m ,00
1883	»	—
1884	35.507 ^m ,00	427 ^m ,00

⁽¹⁾ Extensão percorrida = 19.247^m.

Até 31 de Dezembro	Total	No ano
1885	35.507 ^m ,00	—
1886	38.186 ^m ,00	2.679 ^m ,00
1887	»	—
1888	»	—
1889	»	—
1890	»	—
1891	»	—
1892	»	—
1893	50 186,00 (cerca de)	12.000 ^m ,00
1894	»	—
1895	»	—
1896	»	—
1897	»	—
1898	51.263 ^m ,00	1.077 ^m ,00
1899	»	—
1900	»	—
1901	»	—
1902	»	—
1903	»	—
1904	51.263 ^m ,00	—
1905	52.108 ^m ,00	845 ^m ,00
1906	»	—
1907	»	—

TRACÇÃO A VAPOR (distâncias)

Anos	Total	No ano
1878	4.500 ^m	4.500 ^m
1879	»	—
1880	»	—
1881	»	—
1882	8.948 ^m	4.448 ^m
1883	»	—
1884	»	—
1885	»	—
1886	»	—
1887	»	—
1888	»	—
1889	»	—
1890	»	—

Anos	Total	No ano
1891	8.948 ^m	—
1892	»	—
1893	20.948 ^m	12.000 ^m
1894	»	—
1895	»	—
1896	17.838 ^m	3.110 ^m
1897	10.618 ^m	7.220 ^m
1898	8.948 ^m	1.670 ^m
1899	»	—
1900	»	—
1901	»	—
1902	»	—
1903	»	—
1904	»	—
1905	»	—
1906	»	—
1907	»	—

LINHA ELECTRIFICADA

Anos	Total	No ano
1895	1.870 ^m	1.870 ^m
1896	4.980 ^m	3.110 ^m
1897	12.200 ^m	7.220 ^m
1898	13.844 ^m	1.644 ^m
1899	17.000 ^m	3.156 ^m
1900	19.915 ^m	2.915 ^m
1901	22.085 ^m	2.170 ^m
1902	25.095 ^m	3.010 ^m
1903	31.300 ^m	6.205 ^m
1904	32.145 ^m	845
1905	»	—
1906	»	—
1907	»	—

§ 2 — Resultados financeiros

1896. Mais receitas apesar de a Companhia ter tido de baixar o preço dos bilhetes para Campanhã por ter sido aberta à exploração a linha férrea da Estação de Campanhã à de S. Bento. As despesas também subiram, bem como os lucros.

Dividendo — 6%.

*

1897. Exercício um quase nada inferior ao de 1896. Nas linhas urbanas houve uma diminuição de receita de 9 179\$895 e um aumento de despesa de 4 552\$437 reis. Em relação ao ano anterior, o resultado nestas linhas é de 13 732\$332 reis a menos.

Na linha marginal houve um aumento de receitas de 8 531\$870 reis; e as despesas diminuíram de

5 566\$910 reis.

O resultado foi de

14 098\$780 reis

a mais do que no ano anterior. Não poderia haver melhor prova da excelência da electrificação, visto ser a linha marginal (incluindo a da Restauração) a única electrificada, nesta data.

*

Em assembleia geral extraordinária, para tanto expressamente convocada, o gerente propõe a electrificação de todas as linhas para o que já está munido das necessárias autorizações do Governo e da Câmara. O gerente lê

um parecer justificativo da sua proposta que vem transcrito a páginas 13 e seguintes do relatório da gerência deste ano de 1897.

A assembleia geral concede à gerência e ao conselho fiscal as seguintes autorizações para:

1.º Transformar as linhas e prolongar as que julgar de interesse para a Companhia, substituindo a tracção animal e a vapor pela eléctrica;

2.º Contratar as obras a encetar e o seu pagamento, nas condições que julgar mais vantajosas;

3.º Emitir, sendo necessário, o capital preciso cujo limite máximo será fixado em outra assembleia, tendo os actuais accionistas o direito de subscrever, ao par, até número igual das acções que possuírem;

4.º Elabora o projecto de reforma dos estatutos que será submetido à aprovação da assembleia geral.

Todas as despesas feitas com a electrificação da linha marginal tinham sido pagas sem recorrer a nenhum aumento de capital.

*

Antes de pedir a esta assembleia geral autorização para electrificar toda a rede, no que se iriam empatar muitos centos de contos, a gerência fez uma consulta ⁽¹⁾ ao Conselheiro Faibner de Moraes, sobre se «*os termos das concessões que foram feitas à Companhia para a tracção animal e a vapor, e que a Câmara mantém para a tracção eléctrica, oferecem sólida garantia aos capitais que tem de empregar na transformação*».

Em substância, a resposta foi que, «concedida a licença, não pode a Câmara mandar suspender a exploração nem levantar as linhas, e, se o fizer, pode ser obrigada a indemnização».

(1) Vem transcrita com a resposta em Lucas, *o. c.*, pág. cxxx e segs.

*

1898. Mais receitas, menos despesas e mais lucros. As linhas da cidade continuam a ser batidas pela linha marginal. Se a Carril se tem antecipado à Carris na electrificação das suas linhas, a falida teria sido esta e não aquela.

*

Em 14 de Maio deste ano, a assembleia geral vota um aumento de capital de 690 contos, isto é, duplicou o capital social, para financiar a electrificação das restantes linhas. Diz o relatório da gerência deste ano, página 12: «Como sabeis, tendo-se feito esta emissão ao par, por proposta da gerência e do concelho fiscal, no intuito de proporcionar-vos um novo bonus ou lucro, tivemos a satisfação de ver estes títulos cotados a 25\$000 reis, e mais, de prémio».

Dividendo — 6%.

*

1899. Mais receita, «e maior seria se não fora a crise que a cidade atravessou em consequência das medidas sanitárias que tivemos de suportar durante os meses de mais activo movimento. Nos primeiros sete meses, até Julho, tivemos um aumento de 22 008\$160 reis e nos cinco restantes, principalmente desde Agosto a Outubro, uma diminuição de 10 441\$915 reis.

Pela primeira vez deixamos de fazer serviço extraordinário durante a estação balnear, por falta de movimento e também foi este o primeiro ano em que deixou de ter lugar a feira de S. Miguel, na rotunda da Boa-Vista».

Da emissão de acções votada na assembleia geral de 14 Maio de 1898, apenas duas prestações, na importância de 40\$000 reis por acção, tinham sido ainda realizadas,

por não ter sido necessário mais dinheiro. Não obstante, a assembleia geral de 27 de Fevereiro deste ano, votou que o capital social fosse elevado a 1 500 contos.

1900. Mais receita, mais despesa e mais lucros. A linha marginal continua sendo a mais rendosa.

Dividendo — 6%.

*

1901 — Mais receita e menos despesas. A gerência demonstra com dados estatísticos muito interessantes (relatório, pág. 8) que os anuais representam um favor «*que, infelizmente, uma parte do público não reconhece*».

*

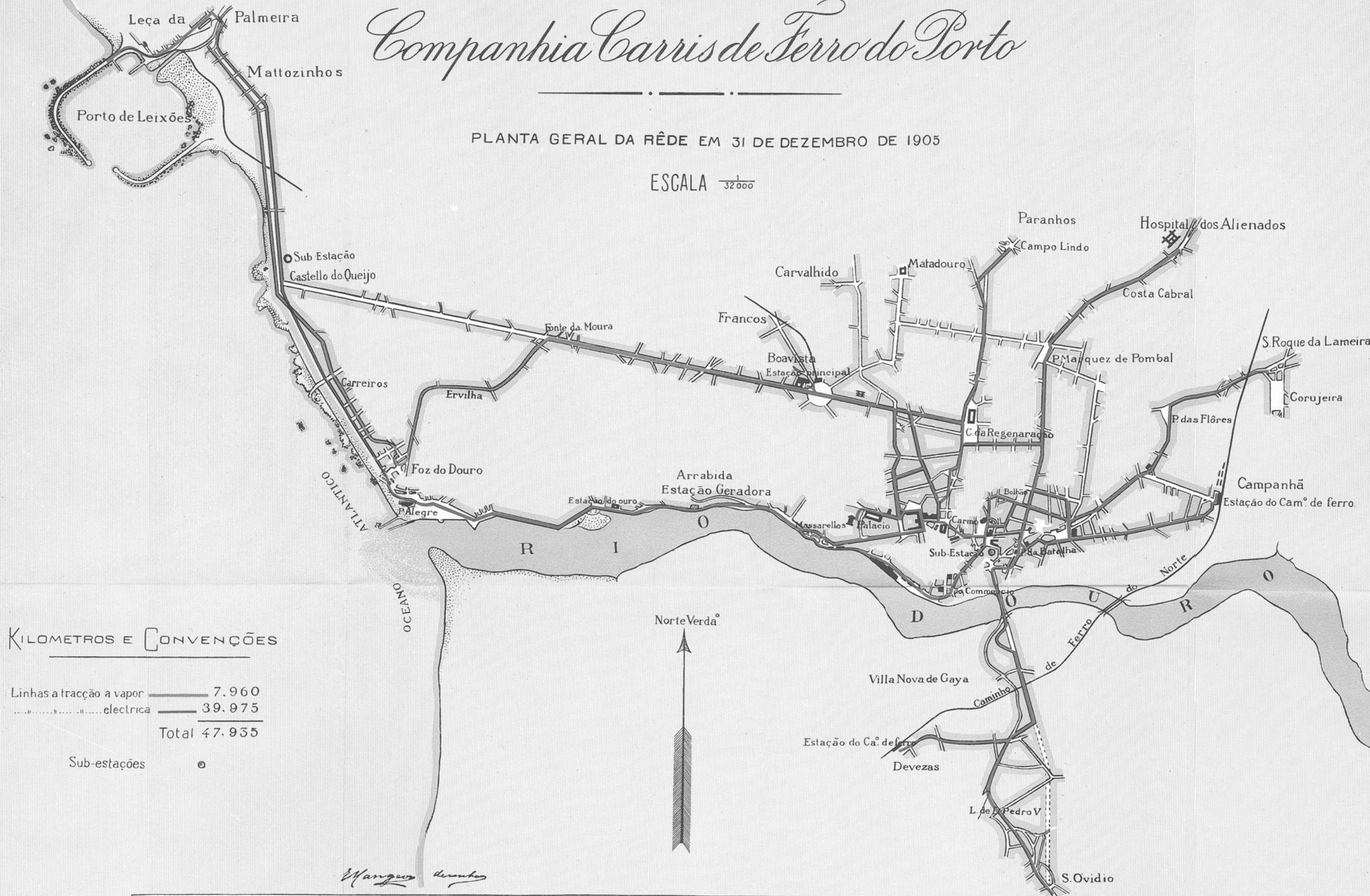
No relatório da gerência deste ano vem uma exposição do gerente de que vamos transcrever as partes essenciais porque são muito elucidativas a certos respeito.

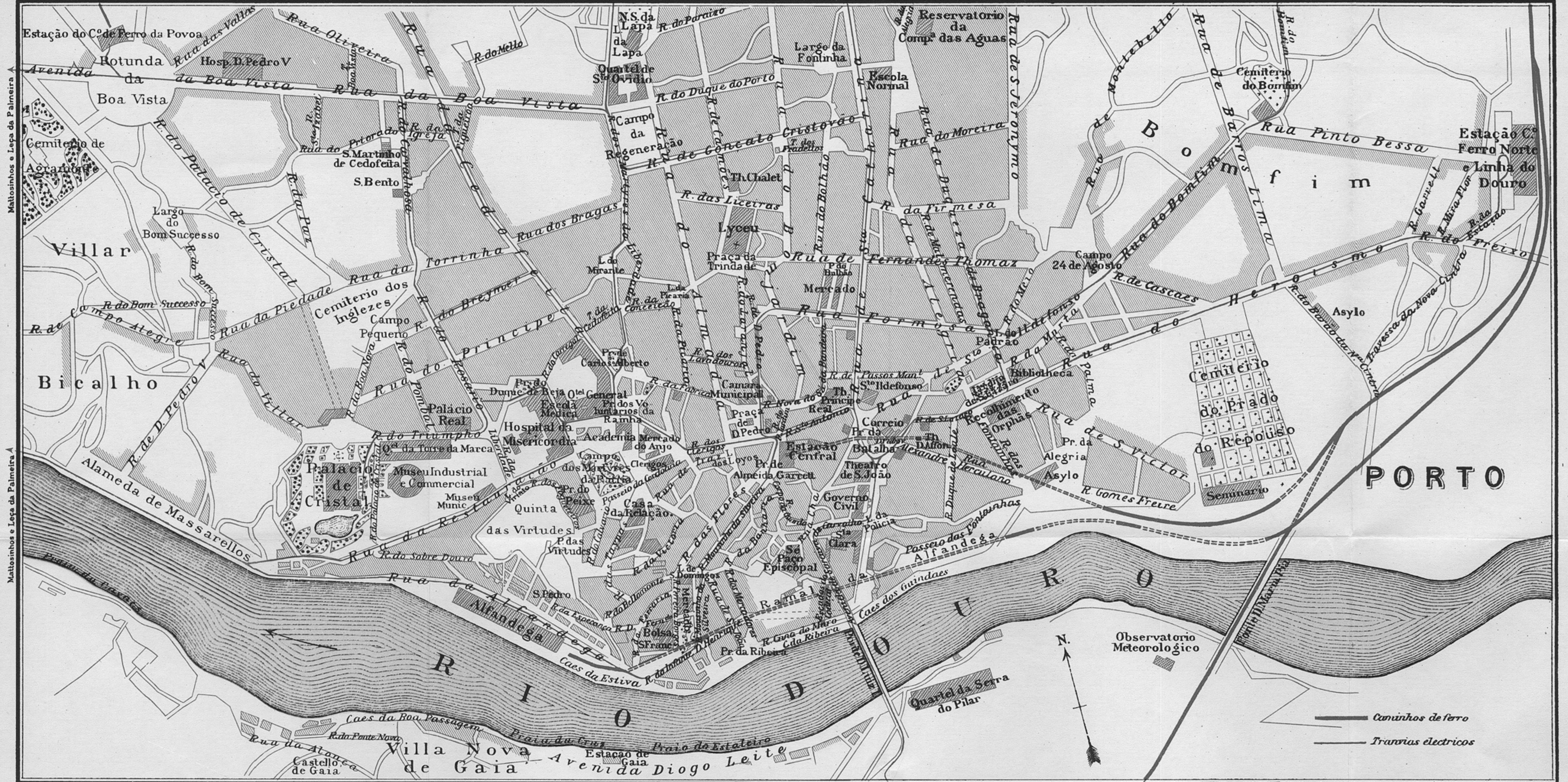
«*Há mais de seis anos, diz-se a pág. 14, que iniciamos os trabalhos para a tracção eléctrica no Porto, e ainda falta concluir algumas linhas para completar a rede projectada. Como esta lentidão pode parecer extraordinária a quem quizer fazer o confronto com a rapidez e luxo com que se fez igual instalação na capital, seis anos mais tarde do que a nossa, e sendo as nossas instalações modestíssimas comparadas com aquelas, preciso explicar a razão de tais diferenças para vos convencerdes de quanta prudência, paciência e energia precisei para que o melhoramento de que dotamos a cidade, e que foi o primeiro no país e na península, em lugar de constituir um verdadeiro successo, se não transformasse em um fiasco que produziria a ruina da Companhia, se outra orientação e outro critério me tivessem guiado em obediência à corrente geral,*

Companhia Carris de Ferro do Porto

PLANTA GERAL DA RÊDE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1905

ESCALA $\frac{1}{32000}$





Mattosinhos e Leça da Palmeira

Mattosinhos e Leça da Palmeira



— Caminhos de ferro
 — Tranvias electricos

às indicações de todos os homens que eram considerados autoridades na matéria e principalmente às sugestões de fornecedores e empreiteiros. A tudo resisti por conhecer bem o meio em que vivemos».

Depois de recordar por alto os «cálculos fantasiosos» que se fizeram em volta das possibilidades da electrificação das linhas e das especulações a que deram origem e que todos conheciam, o gerente acrescenta: «O que muito poucos conhecem é o que eu sacrifiquei de interesses pessoais para só atender aos estranhos — aos vossos. Cumpri o meu dever e não preciso de agradecimentos. Se agora falo neste assunto é porque dificilmente se mudará de orientação e porque só agora se pode comparar a nossa instalação com a da capital que é tudo quanto existe de mais perfeito e completo. Mas quanto custa aquela instalação? Quanto custa a nossa?»

Eu sei que há quem tenha a ingenuidade de supor que o que se faz na capital, se podia fazer no Porto; que a electricidade tanto pode aplicar-se a uma capital, ou a uma grande cidade, como a uma terra de província; mas foi esse erro que em pouco tempo arruinou um grande número de empresas que se transformaram. Os cálculos exagerados, as fantasias de grandes lucros, fizeram com que lá por fora se comprassem empresas de tramways arruinadas, ou de vida atrofiada, para transformá-las. Locupletaram-se os fornecedores e empreiteiros, mas arruinaram-se os accionistas. Subsistem apenas com vida desafogada as das grandes cidades, onde o movimento é constante e se renova sempre. Nas outras, como o Porto, com uma área enorme e uma população relativamente pequena e que se alimenta quase exclusivamente dessa população, é necessária toda a energia, todo o critério, uma administração austera, para resistir a sugestões e viver desafogadamente. Afianço-vos, sem receio de ser desmentido, que se eu me tivesse guiado nas instalações do Porto pelo critério geral, pelo que me aconselharam engenheiros, fabricantes e empreiteiros, isso que aí

está, e que até 31 de Dezembro último vos custou 588:948\$823 réis, vos teria custado mais de 1 500 contos. Se tivesse procedido assim, aonde havia de ir buscar a justa remuneração para tamanho capital?

Porque é preciso que se saiba que também era opinião corrente que, com a tracção eléctrica, as receitas cresciam vertiginosamente em toda a parte. Não nego que isso tenha sucedido, mas só nas grandes capitais; nunca em cidades como o Porto, e a prova está aí bem patente. Tem aumentado as nossas receitas, é certo; mas sem vertigens, muito pacatamente, como já sucedia com a tracção animal e a vapor.

Há quem suponha que multiplicando as carreiras se multiplicaria o movimento. Para desfazer essa ilusão, aí está a eloquência dos números.

Aí tendes, srs. accionistas, a razão porque a nossa instalação não é luxuosa e tem sido e será ainda demorada a sua conclusão».

Não levaria muitos anos que a experiência viesse dar plena razão a estas palavras.

Dividendo — 6 %.

*

1902. Mais receitas, menos despesas, mais lucros. Há linhas que não cobrem as despesas, como a da Restauração, Paranhos e Circunvalação. Também S. Roque não cobre as despesas por ser ainda de tracção animal. Costa Cabral, apesar do grande movimento, também não cobre pelo grande número de assinantes que há naquela zona. As obras continuam como de costume.

Dividendo — 8 %.

*

1903. Bom aumento de receitas, ligeiro aumento de despesas. Bom aumento de lucros.

A experiência de carros de 10 em 10 minutos (entre Campanhã e Boa-Vista) deu prejuízo, mas a Companhia manteve esse serviço para comodidade do público.

A linha de circulação e Palácio e as linhas de S. Pedro e de Paranhos continuam a dar prejuízo.

O que precisamos é proceder com reflexão melhorando os serviços, prudentemente, diz o relatório deste ano, pág. 7, para não comprometer a situação da Companhia e poder continuar a prestar à cidade serviços que nem sempre são justamente apreciados».

Neste mesmo relatório (pág. 13) faz-se novo confronto das despesas feitas no Porto e em Lisboa com a electrificação das linhas. *«Enquanto a nossa instalação foi a única que existia no país, não era fácil a estranhos avaliar a extraordinária economia com que ela foi realizada. Hoje, porém, que existe a da capital com a qual se pode fazer um confronto, podemos afirmar que aquilo que até 31 de Dezembro último nos custou*

763 546\$542 reis

como mostra o balanço, teria custado cerca de 2 000 contos, se outros fossem os processos por nós adoptados na execução dos trabalhos». E mais abaixo: «Conquanto a maior parte do capital que falta realizar da última emissão (autorizada em 27 de Fevereiro de 1899), e que vamos pedir, já esteja immobilizado, como mostra o balanço, esperamos obter os recursos necessários sem dificuldades, e só recorreremos ao aumento de capital quando for oportuno e conveniente para os vossos interesses».

Dividendo — 8%

*

1904. Mais receitas, mais despesas e mais lucros, como de costume. O aumento de capital votado acha-se completamente realizado.

Dividendo — 8%

1905. Mais receita, a mesma despesa sensivelmente, mais lucros.

No relatório (pág. 11) faz-se mais uma vez a demonstração de que os anuais representam para a Companhia um grande encargo, pela diminuição de receitas que acarretam.

Dividendo — 8%.

*

1906. Como de costume, mais receita, mais despesa e mais lucros. Nada correu de anormal que viesse perturbar os resultados financeiros deste ano.

Dividendo — 8%.

*

1907. Como de costume, mais receitas, mais despesas e mais lucros, embora o acréscimo destes seja pequeno (2 711\$508 reis).

A página 16 do relatório deste ano diz-se: «A exploração durante o ano de 1907 esteve longe de fazer-se com a regularidade que seria para desejar, devido à insuficiência dos feeders actuais. Como sabeis, temos em serviço três feeders; destes, dois instalados em 1898 e um em 1905. Os dois primeiros, devido à menor resistência

do isolamento primitivo e ao tempo de serviço, não podem suportar o serviço que deles é exigido. Por este motivo, pedimos em 1906 autorização ao Governo para instalar um novo feeder que, partindo da Arrábida, seguiria pelas ruas de D. Pedro V, Piedade, Torrinha, Bragas, Mártires da Liberdade até ao Campo da Regeração, autorização que nos foi concedida por despacho ministerial de 23 de Março de 1906. Este quarto não só aliviaria consideravelmente os três restantes, como também melhoraria a tensão nas linhas da Boa-Vista. Quando, porém, nos dispunhamos a colocá-lo, a Câmara Municipal opôs-se a que o fizéssemos sob pretexto de aumento de indemnização a pagar à nova Companhia (Companhia Viação Electrica, de que adiante falaremos), pelo facto da concessão do exclusivo da viação, recusando-nos por duas vezes a necessária autorização. Esta recusa deu em resultado repetidas e demoradas interrupções de serviço contra as quais nada podemos fazer enquanto não instalarmos o novo feeder que se acha depositado nos nossos armazéns. Desta deliberação recorreremos para o Supremo Tribunal Administrativo desta cidade, esperando ter em breve uma decisão». Foi este o único incidente que perturbou o funcionamento dos serviços e teve repercussão nos resultados financeiros deste ano.

Dividendo — 8%

*

Como foi a gerência deste ano a última da Companhia velha (pelos motivos que adiante expomos) vamos ajuntar uma estatística dos valores económicos, receitas, despesas, receitas líquidas de exploração e dividendos distribuídos. A estatística dos valores económicos serve para mostrar a evolução dos capitais (fixos e circulantes) empadados na Companhia e cujo produto é expresso pelas receitas líquidas.

EM CONTOS

Anos	Valores económicos	Receita de exploração	Despesa de exploração	Receita líquida	Dividendo %
1877	473	103	76	27	6
1878	474	108	80	28	5
1879	508	98	78	20	3
1880	517	100	87	13	0
1881	538	117	81	36	5
1882	576	130	92	38	5
1883	583	128	90	38	5
1884	584	136	88	48	6
1885	585	142	88	54	6
1886	601	152	89	63	6
1887	611	167	103	64	6
1888	611	173	97	76	6
1889	614	177	99	78	6
1890	618	179	105	73	6
1891	621	174	108	66	6
1892	623	161	104	67	6
1893	933	228	139	89	6
1894	906	224	141	83	6
1895	939	231	142	89	6
1896	975	240	145	95	6
1897	1017	239	143	95	6
1898	1090	247	143	104	6
1899	1244	258	152	106	6
1900	1350	282	155	127	6
1901	1528	287	155	132	6
1902	1656	299	155	144	6
1903	1744	318	156	162	6
1904	1974	345	171	174	8
1905	2042	383	174	209	8
1906	2105	439	209	230	8
1907	2133	449	216	233	8

CAPÍTULO V

RELAÇÕES COM A CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

§ 1 — Primeiro período (10-X-1873 a 31-IX-77)

1874. As relações da Carris com a Câmara começaram nos melhores termos, como era de esperar, visto que esta a preferira, para a concessão, aos cessionários do Barão da Trovisqueira. Assim, em 26 de Março de 1874, a Companhia oferece à Câmara «*a rua-estrada (da Fonte da Moura à Praça de Cadouços), depois de concluída, para que pudesse ser entregue ao gozo do público*». A 28 de Maio do mesmo ano, a Carris oferece à Câmara 1.013 metros quadrados de terreno, na rua da Boa-Vista «*que tantos eram os compreendidos na majestosa praça que ali se está construindo*»⁽¹⁾. Mas esta harmonia foi sol de pouca dura. As divergências começaram logo em Setembro seguinte por causa das expropriações nas ruas da Cancela Velha, de Entreparedes e S. Lázaro a que já nos referimos (págs. 187 e segs.) e que só com pesados encargos financeiros para a Companhia se aplanaram.

*

1875. No ano de 1875 parece que não houve nenhum incidente entre a Câmara e a Companhia pois que o rela-

(¹) Relatório de 1874, pág. 22.

tório apenas faz ezsta referênciã à Câmara: «*Da aprovaçãõ da Ex.^{ma} Câmara acham-se pendentos dois requerimentos, pedindo um, permissãõ para assentamento de segunda linha na rua da Boa-Vista, e acompanhando outro o projecto do complemento de linhas no bairro oriental, destinado especialmente ao serviço do populoso bairro do Bonfim*».

1876. Neste ano, as relações da Companhia com a Câmara tornaram-se tensas... A Câmara só tarde e a más horas permitiu o assentamento da via dupla na rua da Boa-Vista e ainda com o encargo do empedramento da mesma rua até à de Santa Isabel ⁽¹⁾. «*Seria inútil demonstrar, diz o Relatório de 1876, que, se esta concessãõ satisfizes uma necessidade imperiosa para nós, a viaçãõ ordinária lucrou igualmente com ela. Esta convicçãõ está no ânimo de todos e, consignando-a, não podemos deixar de congratular-nos por mais esta vitória do progresso sobre a rotina*» ⁽²⁾.

E em seguida acrescenta: «*Em virtude, contudo, de ir já muito adiantada a estaçãõ de banhos, quando obtivemos esta concessãõ, não pudemos aproveitá-la para aquela época*».

Parece que a Câmara procurava crear à Companhia Carris as maiores dificuldades, pois nem sequer lhe dava autorizaçãõ para fazer os desvios necessários ao movimento dos trens. «*Requeremos à Ex.^{ma} Câmara permissãõ para assentamento de um desvio entre a travessa da Figueiroa e o Campo de Santo Ovídio, na rua da Boa-Vista, com o intuito de transportar directamente para a Foz os moradores do norte da cidade, mas este requerimento foi-nos indeferido. Para regular convenientemente o serviço geral da exploraçãõ requeremos, por mais de uma vez,*

⁽¹⁾ Relatório de 1876, pág. 5.

⁽²⁾ Relatório de 1876 l. c.

um desvio, em qualquer ponto e das dimensões que a Ex.^{ma} Câmara determinasse, entre a rua de D. Pedro e a Viela dos Tintureiros, e não obstante termos evidenciado que ele nos era indispensável, foi-nos igualmente negado» (1).

Ao desprezo pelos interesses do público e dos capitais empatados neste melhoramento local, o mais notável e fecundo que o Porto viu em todo o século XIX, a direcção da Companhia respondeu com o seguinte desabafo (2).

«A ausência absoluta de protecção daqueles a quem corria o dever indclinável de nos auxiliar — à espécie de pavor com que se arrisca uma palavra, nas sessões da Ex.^{ma} Câmara, em nossa defesa; ao terror com que são ameaçados os que acaso tiveram a loucura de imaginar que se deve inteiro e rasgado favor aos capitais perigosamente votados a indústrias fomentadoras do engrandecimento e civilização dum povo: não tem correspondido, com orgulho o declaramos, a opinião pública, esse juízo severo e incorruptível, que, na sua grande maioria, aplaude os nossos esforços».

§ 2 — SEGUNDO PERÍODO (1-VIII-1877 a 12-IX-1895)

1. A Cláusula 18.^a da concessão é alterada

Como vimos na 1.^a parte deste pequeno esboço da história da Companhia Carris, as relações da empresa com a Câmara eram muito tensas no momento em que o gerente José Ribeiro Vieira de Castro assumiu as suas funções, em 1 de Agosto de 1877. Sente-se, através do relatório da gerência deste ano, que o novo gerente entrara com o propósito de mudar de política em relação ao Município. Por

(1) *Op. cit.*, págs. 5 e 6.

(2) *Op. cit.*, pág. 11.

outro lado, os serviços da Companhia começavam a impor-se ao público. É sintomático o que diz a este respeito o parecer do conselho fiscal, publicado neste mesmo relatório: *«Por ele (relatório) vereis que somos entrados em fase mais auspiciosa, não só porque as receitas progridem, como porque, felizmente, vão desaparecendo aqueles atritos filhos de preconceitos e malquerenças que pareciam combinados para darem cabo da Companhia. Hoje não deve haver quem, a sério, lhe conteste a utilidade e que negue que ela tem concorrido para um aumento considerável de muitas fortunas particulares e até das rendas públicas. Aí estão essas muitas propriedades levantadas à beira das linhas da Companhia que são documentos vivos para confirmarem as nossas asserções».*

*

No relatório da gerência de 1878 já se diz (pág. 33): *«Das relações mantidas com a Ex.^{ma} Câmara Municipal, lisongei-me de poder anunciar-vos que elas têm sido o mais respeitadas, por um lado, e o mais dignas e benévolas por parte daquela briosa corporação. Sei que tão agradável resultado é particularmente devido ao carácter bondoso, embora inflexível, do cavalheiro que preside aos negócios municipais, cavalheiro que tive a fortuna de conhecer, e com quem tenho tido a honra de entender-me sobre os negócios da Companhia».*

No relatório da gerência de 1879, nova referência amável à Câmara (pág. 12): *«Porque nas nossas questões é a Ex.^{ma} Câmara o único árbitro, temos encontrado sempre nas suas decisões a imparcialidade e a rectidão que, desde tanto tempo, constituem um dos mais belos títulos de uma corporação tão respeitável».*

No ano de 1881 houve divergência entre a Câmara e a Companhia na forma de interpretar a cláusula 18.^a do contrato de concessão geral de 21 de Agosto de 1873 (ver pág. 177).

A divergência entre a Câmara e a Companhia consistia no seguinte, como diz o relatório da gerência deste ano (pág. 19): «*Pretendia a Ex.^{ma} Câmara que fôssemos obrigados a substituir a faixa do pavimento das ruas macadamizadas por paralelepípedos dando a Companhia este material. Entendíamos nós que a Companhia só era obrigada a fazer a substituição (mão de obra) pertencendo o material ao município. A nossa opinião, acrescenta o gerente, baseava-se no parecer de distintos advogados e no modo porque nos pareceu que as vereações transactas haviam interpretado a referida condição*».

Sobre esta questão representou a Companhia à Câmara em 16 de Março deste ano de 1881 e, na sessão realizada no dia seguinte, a Câmara nomeou uma comissão composta de três vereadores e do engenheiro e advogado municipais, para darem parecer sobre o caso⁽¹⁾. Este parecer é de grande importância para a história da Companhia em virtude da autoridade donde emana. Declara-se nesse documento que no contrato de 21 de Agosto de 1873 se impuseram à Companhia encargos que não só indemnizassem a Câmara dos estragos e prejuízos que o assentamento das linhas e trânsito dos carros poderiam causar nas ruas, mas ainda outros que tinham em vista tornar a Câmara de certo modo participante nos grandes lucros que então se presumia que a Carris viria a auferir «*como o prova a ância com que tal concessão foi disputada*», diz o referido parecer); e que o ónus imposto pela cláusula em questão era desta espécie, pois os encargos relativos à reparação de prejuízos causados nas ruas estavam previstos em cláusulas anteriores. Esta cláusula fora, portanto, redigida na suposição de grandes lucros a auferir. «*Infelizmente para a Companhia, acrescenta-se no dito parecer, os factos não vieram confirmar tão lisonjeiras esperanças*».

(¹) Vem este parecer por extenso em Lucas, o. c., pág. LXVIII e seqs.

Por outro lado, «quando a Câmara impôs tal condição, não se pensava (segundo a opinião da comissão) em fazer a quase completa substituição do pavimento macadamizado de todas as ruas pelo de paralelepípedos num curto prazo, pois ainda a sanção da experiência não tinha trazido o convencimento que hoje existe, que é o único sistema de calcetamento que, nas circunstâncias especiais que aqui se dão de grande movimento em ruas geralmente estreitas, tem as precisas condições de longa duração, pouco dispendiosa conservação e comodidade de circulação», diz-se no mesmo parecer (1). E acrescenta-se «que tal substituição do pavimento das ruas num curto prazo, como se está efectuando, obrigaria a Companhia, dentro do mesmo prazo, a um encargo de tal forma exagerado, que ela o não poderia razoavelmente satisfazer, mesmo em condições mais prósperas de rendimento».

Acrescenta ainda o relatório mais dois considerandos importantes, a saber:

«6.º Que, na opinião da comissão, em tais circunstâncias o município, arruinando a Companhia com a exigência do pleno cumprimento de tal condição, mal poderia esperar que uma futura empresa, que lhe sucedesse, aceitasse como condição o mesmo encargo, tal como se acha imposto, depois da experiência ter demonstrado que a primeira o não pudera satisfazer; 7.º Finalmente que, a terem de se fazer modificações nas condições, elas se devem conceder de preferência à actual Companhia, que com os seus capitais implantou na cidade este melhoramento importante, do qual não tem podido tirar o lucro correspondente».

Para que a Companhia não abraisse falência, a comissão propunha que a cláusula 18.ª em questão fosse substi-

(1) Vê-se por esta passagem deste relatório que o uso do calcetamento por paralelepípedos era recentíssimo à data da fundação da Carris.

tuída por outra em que os encargos da Companhia ficassem os mesmos no que respeitava às despesas de conservação da dita faixa, mas eram reduzidos à terça parte os encargos resultantes da construção das mesmas faixas quando do assentamento de novas linhas, ou da mudança de sistema de pavimento nas ruas em que já haja linhas assentes. A Companhia conformou-se com a resolução da Câmara «*mas não sem protestar que ela era injusta, por isso que nos impunha um ónus que não pesa sobre nenhuma outra empresa desta natureza*», diz-se no relatório da gerência deste ano (pág. 20).

*

Apesar deste incidente desagradável, as relações da Companhia com a Câmara continuaram excelentes. No relatório da gerência de 1896, o gerente dá «*público testemunho de reconhecimento à Ex.^{ma} Câmara*» e dum modo particular ao seu «*digníssimo presidente e ao ilustradíssimo engenheiro vereador encarregado das obras municipais*». Em 1897, a Companhia inicia a construção do prolongamento da linha do Bonfim até S. Roque da Lameira, «*a pedido da Ex.^{ma} Câmara e dos habitantes daquele bairro*», diz-se no relatório da gerência daquele ano. E acrescenta-se: «*Conquanto não esperemos por enquanto resultados remuneradores dessa linha, entendemos que devíamos secundar os desejos da Ex.^{ma} Câmara que tão solícita se tem mostrado em atender às comodidades do público*».

*

As relações da Companhia com a Câmara só começaram a turvar-se em 1903, como vamos ver em seguida.

§ 3 — TERCEIRO PERÍODO (13-IX-95 a 24-VIII-08)

1. Avoluma-se uma campanha que vem de longe

A 2 de Janeiro de 1903 tomou posse uma vereação em cujo quadriénio as relações da Câmara com a Companhia iam ser fortemente agitadas por um grupo de indivíduos que, sob capa de defesa dos interesses da cidade, incitaram a opinião pública contra a Companhia, sendo o verdadeiro fim, para uns, servir interesses eleitorais de certos partidos políticos; para outros, servir os seus interesses *tout court*.

Como sintoma da agitação que se estava levantando, serve o requerimento que Manuel Martins da Rocha⁽¹⁾ dirigiu à Câmara Municipal do Porto, em 19 de Outubro deste mesmo ano de 1903, em cujo preâmbulo o signatário diz *«que vem reclamar e protestar contra a forma como a sobredita Companhia Carris serve o público, não sendo o seu protesto mais do que o eco do clamor geral, apesar desta Companhia estar a receber um tão grande favor sem por isso pagar remuneração nenhuma à Câmara. E considerando que o Município do Porto luta com dificuldades pela falta de rendimentos indispensáveis para o melhoramento dos serviços públicos, vem fazer uma proposta da qual resultam incontestáveis vantagens para a Câmara e para o público»*. O requerente pedia a concessão do *«exclusivo da exploração nas ruas da cidade, do transporte de passageiros e mercadorias por qualquer sistema»* durante o período de 199 anos, em troca de certas vantagens que enumerava no seu requerimento e que não vale a pena transcrever.

(¹) Disse-nos o último director-gerente Santos Monteiro que este Manuel Martins da Rocha era um «testa de ferro» de Vieira de Castro, o que torna ainda mais valioso o seu testemunho sobre o estado da opinião pública naquele momento.

No relatório da gerência deste ano de 1903 vem a primeira referência, embora velada, a essa campanha que, vinda de longe, começara a intensificar-se durante este ano. Diz-se, a pág. 15 do referido relatório, sob o título «As nossas concessões»:

«Nunca tivemos dúvidas acerca do valor das nossas concessões e dos direitos que elas nos conferem; tendo, porém, chegado ao nosso conhecimento que alguns dos nossos accionistas desconheciam esses direitos, resolvemos consultar jurisconsultos distintíssimos, para maior segurança nossa e tranquilidade dos interessados. O seu parecer⁽¹⁾, muito desenvolvido e largamente fundamentado, termina pelas seguintes conclusões:

1.^a *Que as nossas concessões não têm limitação de prazo.*

2.^a *Que sem mútuo acordo não pode a Câmara alterar as condições do contrato, nem impor à Companhia quaisquer ónus ou encargos.*

3.^a *Que não pode a Câmara ordenar a suspensão das linhas; mas se o fizer, incorrerá nas penalidades da lei, sendo obrigada a indemnizar a Companhia por perdas e danos.*

Apesar da situação em que nos colocou este contrato, temos sempre procurado servir o público e a cidade como se tais direitos não existissem, fazendo-lhe todas as concessões possíveis, como a da assinatura anual, por preço de tal forma reduzido, como não existe em parte alguma, e caminhando sempre na vanguarda com a introdução de todos os melhoramentos que a ciência tem descoberto neste sistema de viação. Não deve esquecer-se que temos um serviço a vapor que é modelar e que introduzimos a tracção eléctrica muitos anos antes da capital. Nunca vivemos dos favores do Município; pelo contrário, temos-

(¹) Vem a «consulta» e «respostas» em Lucas, o. c., de pág. CXXXV a CL. É muito interessante o do Doutor Afonso Costa.

-lhe prestado serviços materiais muito importantes, sem ser obrigados pelo contrato.

Não pretendemos ter atingido a perfeição, mas supomos que, atentas as condições excepcionais da cidade, a grande intermitência do seu movimento, principalmente durante alguns meses de verão como se prova pelos gráficos anexos, ninguém seria capaz de fazer melhor, tendo de atender simultaneamente aos interesses públicos e aos da empresa. Temos procurado melhorar e desenvolver sucessivamente todos os serviços, procurando consolidar o crédito da Companhia, para que ela possa continuar a ser parte principal do engrandecimento da cidade, como sucede incontestavelmente há trinta anos».

2. Primeira reacção da Câmara

Na sessão camarária de 21 de Abril de 1904, o engenheiro Machado informa haver cinco requerimentos ⁽¹⁾ pedindo «concessão de viação por tracção eléctrica mecânica em transportes colectivos de passageiros nas ruas da cidade» e lembra a conveniência de ser nomeada uma comissão especial para estudar o assunto. Lima Júnior concorda e propõe para a dita comissão o Presidente Avides (Conselheiro Manel de Sousa), Mendes Correia e Bonifácio, ouvindo o engenheiro e o advogado, o que foi aprovado. Em seguida o vereador Lopes Martins «louva o modo sucinto e completo como está elaborada a informa-

(1) Os requerimentos eram cinco, mas os requerentes parece que eram só três: a C.^a Carris, Manuel Martins da Rocha (com três requerimentos distintos) e, por fim, um requerimento de José Ferreira Dias, Erdmann Schreck e António Pinto de Oliveira, representados por seu bastante procurador o advogado Dr. Afonso Costa. Os constituintes do Dr. A. C. pediam concessão para estabelecer na cidade transportes regulares e permanentes por meio de automóveis eléctricos sem rails, sistema Lamberd-Jirsin (tracção por trolley automotora). Não requeria exclusivo.

Esta informação foi colhida na Câmara do Porto.

ção do engenheiro da Câmara. Julgava que do contrato existente entre a Companhia e a Câmara, auferia o Município quaisquer vantagens, como sucede com a de Lisboa. Queria ver adoptados no Porto, *coeteris paribus*, os mesmos pontos do contrato estabelecido em Lisboa. Que a Câmara de Lisboa recebe por ano da Companhia Carris, doze contos, como indemnização das reparações do pavimento. Há multas de um conto de réis, cada uma, e, quando se derem seis multas, poderá a Câmara rescindir o contrato. A Companhia em Lisboa paga uma taxa de quarenta e oito contos de reis em troca da concessão. Ao cabo de noventa e nove anos de exploração, todo o material fixo e circulante passará a ser propriedade do município. Aqui a concessão é perpétua e sem as menores vantagens em troca. Desejava que no Porto fossem estabelecidas, guardadas as devidas proporções, as mesmas penas e obrigação e por isso aprovava a proposta, esperando que a comissão estudará o assunto» (1).

A proposta do vereador Lima Júnior foi aprovada e a 19 de Maio seguinte a comissão eleita apresentava o seu parecer em sessão camarária.

É documento extenso (2) que, por ser importante, passamos a resumir.

A atenção da comissão incidiu principalmente sobre três pontos, a saber:

1.º Verificar se as concessões ou licenças dadas à Companhia Carris, em face das disposições legais e dos autos, termos e deliberações camarárias correspondentes, devem considerar-se de ilimitada duração ou podem ser cassadas pela Câmara, quando isso convenha aos interesses municipais;

2.º Verificar igualmente se, em qualquer dos casos e, principalmente, no de as sobreditas concessões ou licen-

(1) Lucas, *o. c.*, pág. CLI e jornais do Porto de 22 do mesmo mês.

(2) Ver Lucas, *o. c.*, pág. CLII.

ças deverem considerar-se perpétuas ou ilimitadas, seria lícito à Câmara, atendendo ao estado próspero da referida Companhia, impor-lhe qualquer taxa, imposto ou encargo, em favor do cofre do município; e, finalmente,

3.º Conhecer da conveniência ou inconveniência que, porventura, pudesse resultar da aceitação das propostas constantes dos citados requerimentos, e bem assim da possibilidade de serem levados a efeito os de José Ferreira Dias e outros, e Manuel Martins da Rocha, tanto por parte dos proponentes como em virtude dos preceitos legais dos contratos realizados entre a dita Companhia e esta municipalidade.

Quanto ao 1.º ponto diz o parecer ⁽¹⁾ que «*essas concessões ou licenças devem considerar-se de prazo ilimitado, e, portanto «não podem ser retiradas sem indemnizar a Companhia por perdas e danos, nos termos da 2.ª parte do artigo 2393.º e artigo 702.º e segs. do Código Civil».*

Quanto ao 2.º ponto diz que «*sendo absolutamente indispensável, como se deduz da lei, o mútuo consentimento para alterar ou infringir quaisquer das condições das citadas concessões ou licenças, não pode hoje a Câmara impor directamente à Companhia concessionária, sem acordo prévio, quaisquer ónus ou obrigações além das que constam dos respectivos contratos».*

Quanto ao 3.º ponto, diz que a proposta contida no requerimento da Carris é inaceitável. (Segue-se o parecer sobre os restantes requerimentos que propõe, em última análise, sejam indeferidos). Para resolver o problema de obter para o município mais vantagens, a comissão propõe que se faça um acordo com a Companhia para, em troca do exclusivo ⁽²⁾ na área do concelho, esta assinar um novo contrato, tal como fez a Câmara de Lisboa.

⁽¹⁾ Lucas, pág. CLIII.

⁽²⁾ As razões que justificam e impõem o exclusivo dos transportes colectivos nas grandes cidades, vem expostas com toda

Os considerandos em que a comissão fundamenta esta solução, são em resumo os seguintes: que não são lisonjeiras as condições da Câmara em virtude das concessões feitas à Companhia; que estas abrangem a maior parte das vias públicas e todas as principais; que a Câmara não pode impor novas obrigações sem consentimento da Companhia, nem retirar-lhe as licenças sem indemnização; que as mencionadas concessões são prejudiciais aos interesses do município *«que tem a mais absoluta necessidade de aproveitar todos os recursos de que lhe seja lícito lançar mão para ocorrer aos enormes encargos que pesam sobre o seu cofre»*; que é preferível um acordo razoável com a Companhia à sua expropriação e consequentes indemnizações; que esta só em caso extremo se devia fazer, *«não só pelos inconvenientes que dela poderiam resultar, mas também porque, a realizar-se de outro modo, deixava a Câmara (o que não é justo) de ter em atenção o bom serviço que, pela sua parte, a referida Companhia também tem prestado ao município, pois é incontestável que a ela se deve uma grande parte do desenvolvimento e engrandecimento da cidade; que seria injusto sacrificar, sem motivos justificados, quem arriscou os seus capitais numa empresa de resultados incertos, que tanto melhorou a cidade, para, agora que não pode haver dúvida sobre esses resultados, dar lugar a qualquer outra entidade que não garanta ao município vantagens excepcionais; que, se é lícito ter na conta dum acto de inteira justiça o favor relativo dispensado à citada Companhia desde o seu começo,*

a clareza no relatório de 1932 que diz: «— Dois fins, qual deles mais importante e útil, visou o exclusivo dos transportes colectivos: 1.º — serviço contínuo; 2.º — Liberdade do movimento nas ruas da cidade.

Para ser possível o serviço contínuo terá o concessionário o exclusivo do transporte colectivo de todos os passageiros para que as horas mortas sejam compensadas pelo produto das horas vivas. Para ser contínuo, regular e certo, é preciso o exclusivo da rua».

com o fim de a auxiliar e não prejudicar a comodidade pública, também não pode deixar de achar justíssimo que, agora que essa Companhia está próspera, concorra para o cofre municipal com o máximo possível» etc.

Em resumo, a comissão, seguindo o exemplo da capital, propõe um acordo com a Companhia em bases que apresenta e que em parte foram decalcadas do contrato realizado pela Câmara de Lisboa com a Companhia Carris da mesma cidade, por escritura de 10 de Abril de 1888, mas bastante mais oneroso, em certos pontos. Por exemplo: no contrato de Lisboa não se concede à Câmara o direito de rescisão e, no fim do prazo, a Companhia só é obrigada a entregar as linhas e o material circulante. Pela proposta feita à Companhia Carris de Ferro do Porto, a Câmara poderia rescindir o contrato no fim de 50 anos (base 25.^a) e no fim do prazo de 99 anos a Companhia Carris do Porto seria obrigada a entregar à Câmara as linhas e o material circulante, e *«bem assim as instalações e edifícios necessários à exploração»* (base 2.^a).

E não só era mais oneroso o contrato proposto pela Câmara do Porto, mas muito mais confuso e ambíguo do que o de Lisboa.

Segundo o extracto desta sessão da Câmara, publicado nos jornais do Porto, *«por proposta do vereador Samagaio ficou a comissão autorizada a entender-se com a gerência da Companhia e a estabelecer com ela um acordo que apresentará depois à Câmara»*.

A 21 do mesmo mês de Maio a Câmara officia à Companhia Carris a remeter-lhe cópia do parecer da referida comissão.

3. Intervém a «Voz Pública»

As negociações entre a Câmara e a Carris logo se iniciaram, mas o jornal republicano «A Voz Pública» começou a acusar a Companhia Carris de querer arrancar à Câmara *«o monopólio dos Americanos»*. A 24 do mesmo

mês de Maio, o gerente manda à «A Voz Pública» um comunicado que foi publicado em «O Primeiro de Janeiro» do dia imediato, acompanhado da seguinte carta:

«Sr. Redactor: A um jornal da manhã que se publica nesta cidade e que mais uma vez se vem ocupando das concessões da Companhia Carris, acabo de enviar o seguinte comunicado que rogo a V. a fineza de mandar transcrever no seu muito apreciado jornal. a) José Ribeiro Vieira de Castro».

«Sr. Director: Os artigos que V Ex.^a tem publicado sob a rubrica «a Câmara Municipal e o Monopólio dos Americanos», impõe-me o dever de fornecer ao público a seguinte declaração que rogo o favor de inserir no seu muito acreditado jornal.

1.º Que a gerência da Companhia Carris do Porto não pediu, nem pede, nem precisa do monopólio, visto ter celebrado, há mais de trinta anos, um contrato com o Município que encerra as mais sólidas garantias para os capitais empregados na organização, transformação e desenvolvimento da empresa.

2.º Que a Companhia tem dado muito mais ao município do que aquilo a que é obrigada pelas cláusulas dos referidos contratos, o que documentalmente se prova no escritório desta empresa, a qualquer jornalista ou accionista que o deseje.

3.º Que não temendo a Companhia concorrentes e estando, portanto, no gozo de um perfeito exclusivo, com encargos mínimos garantidos por contratos, seria um erro condenável da parte da administração da empresa solicitar um monopólio inútil e oneroso.

4.º Que, naturalmente, o Município portuense, entendendo que a Companhia não contribuiu para as receitas camarárias com uma importância proporcional ao desenvolvimento que a viação tem assumido, e não tendo, em face do contrato existente, meio de lhe aumentar os encargos, é que, de certo, procura oferecer à Companhia o exclusivo da viação, em troca desse imposto.

5.º Que para ser aceite pela Companhia qualquer alteração nos contratos actuais, terá, primeiro, de reunir-se a assembleia geral de accionistas, a qual discutirá e deliberará publicamente sobre quaisquer modificações, sendo por consequência prematuras e sem base todas as afirmações que se tem formulado acerca do tal pretendido monopólio de que, aliás, a Companhia não carece (a) J. R. V. de C».

As negociações da Câmara com o gerente da Companhia chegaram a bom termo, tendo este aceitado a proposta daquela com ligeiras alterações. A comissão camarária encarregada destas negociações apresentou o seu parecer em sessão de 30 de Junho seguinte.

A 5 de Julho, o súbdito inglês Hermann Lourenço Feuerheerd, residente na Foz do Douro, requere à Câmara que seja aberto concurso público para «o exclusivo da viação na cidade e arrabaldes por meio da tracção eléctrica sobre rails», e faz uma proposta mais favorável ao Município do que a que a Câmara fizera à Companhia Carris.

Pelos considerandos que o requerente fez, se vê que conhecia mal o negócio, de que se afastou a tempo, como depois se dirá.

4. Primeiro comício. A Câmara fraqueja

No dia imediato, 6 de Julho, realiza-se no salão da Porta do Sol um comício convocado pela Direcção local do Partido Republicano, tendo por ordem do dia «apreciar o projecto de contrato de viação que a Câmara desta cidade vai discutir».

Compareceu a fina flor do Partido Republicano e um elemento categorizado do Partido Regenerador Liberal. Foi aprovada uma representação à Câmara, em que é feita a crítica do contrato proposto à Companhia Carris e se pede, em resumo, que a concessão do exclusivo se faça

por concurso público ⁽¹⁾, caso a Câmara não queira fazer a municipalização desses serviços.

A representação foi lida na sessão da Câmara que se realizou no dia seguinte e de que vamos dar notícia, tirada das informações dadas pelo «Comércio do Porto» e pelo «Primeiro de Janeiro», do dia 8.

Sessão agitadaíssima. Presidente Sousa Avides; secretário Dr. Alves de Sousa. Presentes os vereadores Lima Júnior, Alves Bonifácio; Abílio de Figueiredo, Serpa Pinto, Artur José de Sousa e Drs. Mendes Correia e Lopes Martins. Representante da autoridade — Dr. Eduardo Machado, administrador do Bairro oriental. É aprovada a acta da sessão anterior. Durante a leitura nota-se grande sussurro na assembleia, por motivo da enorme acumulação de gente. O presidente pede ordem sob pena de mandar evacuar a sala. Recrudescer a agitação. Lêem-se vários requerimentos e entra-se na ordem do dia — contrato da Carris.

Procede-se à leitura dos requerimentos do solicitador Souto, de Lisboa, do inglês Hermann Feuerheerd, e de Manuel Martins da Rocha, do Porto. O presidente diz que, pela leitura dos requerimentos, se vê que há quem dê mais vantagens à Câmara do que a Carris. Mas que nada garante a seriedade de tais ofertas e por isso propõe em resumo que os requerentes se prestem a depositar 50 contos, no prazo de 15 dias que terminará em 22 do corrente mês; em segundo lugar, que, mesmo que sejam aprovadas as bases para o projectado contrato com a Companhia Carris, cuja discussão não carece de ser adiada, se sobreesteja na realização definitiva desse contrato e na sua redução a escritura pública, até que a Câmara resolva definitivamente sobre os supracitados requerimentos. O presidente acrescenta vários comentários que se resumem

⁽¹⁾ O texto da representação vem por extenso em Lucas, *o. c.*, pág. CLXIV.

nisto: aprovada a sua proposta, nem se perdem as possibilidades oferecidas pelos requerentes, nem se põe de parte a segurança que dá o contrato, em projecto, com a Companhia. É aprovada por unanimidade. Era admitir, em princípio, a ideia da abertura do concurso.

O Dr. Lopes Martins pede a palavra para uma questão prévia. Às primeiras palavras do orador, o presidente interrompe-o para ler a representação votada no comício da véspera, que comentou benèvolamente, diz o relato do «Comércio do Porto». Mas, segundo o relato do «Primeiro de Janeiro», o presidente, lida a representação, começou por dizer que *«aquele documento lhe tinha sido entregue antes da sessão. Via nele que a ilustração e a boa educação nem sempre andam juntas»*. Passou depois a analisar alguns pontos da representação. Sobre o prazo da concessão (99 anos) que era acusado de excessivo, o presidente disse que os do Governo são todos pelo mesmo tempo; que a viação de Gaia, os americanos de Lisboa, os elevadores da mesma cidade, a Companhia das Águas do Porto que não dá remuneração alguma à Câmara, todas essas concessões enfim estão dadas por 99 anos. A Companhia Carris, continuou o presidente, não contribuía com quantia alguma para a Câmara, mas agora passou a dar uma anuidade importante ⁽¹⁾. A regulamentação das passagens prossegue o presidente, está determinada na tabela anexa ao parecer.

(1) Uma das lendas que se crearam em volta da Companhia Carris, era esta de que não contribuía com nada para a Câmara. Isto não era verdade. O contrato de 21 de Agosto de 1873 tornara-se com o tempo de tal modo oneroso que a Companhia Carris teria aberto falência, se a Câmara não alterasse a interpretação que estava dando à cláusula 18.^a do mesmo contrato, como já vimos, pág. 177.

É verdade que a Companhia não estava obrigada a dar à Câmara uma anuidade certa, mas não era isso por culpa sua, mas da câmara. Com efeito, já em 1876 a Companhia havia requerido

Em seguida fala o Dr. Lopes Martins que combate o contrato em projecto, dizendo em substância que é ilegal a concessão do exclusivo sem concurso público. Por fim

à Câmara que de futuro mandasse fazer pelos seus operários os precisos reparos, quando houvesse deterioração nas ruas, pagando a Companhia anualmente por quilómetro a importância que a Câmara designasse a título de conservação da faixa de 50 centímetros de largura por cada lado dos carris, ficando a cargo da Companhia a conservação da faixa entre os carris (Lucas, *o. c.*, pág. CLXXVII). Na sessão de 6 de Novembro de 1879 é lido um officio da Companhia Carris renovando o pedido feito três anos antes. Por mais de uma vez a Companhia voltou a insistir no caso, sem resultado e ainda em 19 de Novembro de 1903 foi lido em sessão um requerimento da Companhia pedindo, além de certas autorizações para prolongamento de linhas, que fossem substituídos os seus actuais encargos a que é obrigada pelos contratos vigentes, por uma quantia anual (*o. c.*, pág. CXIV).

E para se fazer ideia do montante destes encargos, bastará ler o relato que o «Primeiro de Janeiro» de 6 de Fevereiro de 1903 faz da sessão da Câmara realizada no dia anterior:

«Lida e aprovada a acta, foi presente um officio da Companhia Carris lembrando a conveniência de que o engenheiro da Câmara estabeleça o local para onde deve ser mudada a linha que actualmente corta o Passeio Alegre, à Foz, como se deliberou na sessão última. Aproveitando o ensejo, a Companhia aponta a necessidade de se estabelecer no referido passeio duas linhas.

Usando da palavra, o vereador sr. Laranjeira entende que no officio há, não claramente expresso, um pedido de licença. E servindo-se do pedido, afirma que o serviço da linha marginal nunca poderá ser bem feito enquanto se não estabelecerem duas linhas. Com esta modificação lucraria a Companhia que evitava os cruzamentos, e o público, pela brevidade das carreiras. Crê, pois, que a Câmara deve aprovar a petição. Como, porém, a Companhia lucra, julga ser oportuno para o município que se aproveite o ensejo para exigir da companhia, em troca, a obrigação para ela de macadamizar todo o pavimento, na extensão de 500 metros e de passeio a passeio. Como, além disso, o local é concorrido e um dos passeios favoristos, entende e propõe que a Companhia assente as duas vias a meio da rua, e que entre elas coloque postos diferentes dos empregados actualmente, que sejam decorativos, ornamentais e que tenham também globos para iluminação

manda para a mesa uma moção que é rejeitada. (A assembleia manifesta-se contrária à rejeição, estabelecendo-se tumulto. A polícia intervém). O presidente objecta que a Câmara de Lisboa celebrara o seu contrato sem concurso.

«O vereador Artur José de Sousa increpa o orador Dr. L. Martins, diz o relato do «Comércio do Porto, afirmando que S. Ex.^a só aparece na Câmara em ocasiões que julga próprias para armar ao efeito». (Novo protesto da assembleia. O presidente pede ordem).

Lima Júnior ⁽¹⁾ propõe um voto de louvor à comissão encarregada de dar parecer sobre o acordo em discussão. «Se se tratasse, diz, de uma concessão que representasse um exclusivismo, seria uma indignidade que a Câmara a sancionasse. (Confusão de aplausos com assobios). O presidente levanta-se, agitando a campainha e pedindo a intervenção da autoridade. Lima Junior continua com as suas considerações, no meio do sussurro da assembleia, declarando não se importar com tais manifestações. (Principia a ler a condição 25.^a do parecer, sendo interrompido por vezes). O presidente afirma que na sala se encontra alguém que ante-hontem fez acusações à Câmara e que não quer ouvir a resposta. «É assim, exclama, que eles compreendem os princípios liberais; querem a liberdade para eles e negam-na aos outros».

O Dr. Lopes Martins usa de novo da palavra e compara os serviços de Lisboa com os do Porto (como se fossem coisas comparáveis) e por fim manda para a mesa uma moção no sentido de que os serviços fossem municipalizados.

O vereador Bonifácio combate a ideia, terminando por

eléctrica. Mais conviria exigir-lhe iluminação servida por zona particular da Arrábida, mas, no momento, bastará que a Companhia o faça na época balnear e dias festivos. Estas propostas foram aprovadas».

⁽¹⁾ Lima Júnior era amigo íntimo de V. de Castro.

dizer: «*Quanto à municipalização dos serviços, entendo que a Câmara do Porto não pode seguir esse sistema, por circunstâncias muito especiais; segui-lo seria provocar a ruína do municipio (muitos apoiados)*. A moção foi rejeitada. Seguiu-se a discussão das bases e a discussão das emendas, vindo a ser aprovado o texto primitivo do contrato proposto à Companhia Carris. A sessão foi encerrada no meio de grande tumulto.

5. É aberto concurso. A Carris recorre

A vereação, querendo aparentar força, fraquejara na questão principal, admitindo em princípio a ideia do concurso. O único caminho admissível para aumentar os proventos a auferir, pela Câmara, da viação americana, sem arruinar a Companhia Carris, era o que a mesma Câmara tinha deliberado seguir na sessão de 19 de Maio deste mesmo ano de 1904, em pleno acordo com a doutrina do considerando 7.º do parecer da comissão de vereadores nomeada em sessão de 16 de Março de 1881 e que teve aprovação da vereação da época (ver pág. 257). Era aliás o caminho que a Câmara de Lisboa tinha seguido a respeito da Carris daquela cidade, apesar de ser companhia estrangeira, ou talvez por isso mesmo. Abrir concurso público para concessão do exclusivo dum serviço que já estava montado, pondo em pé de igualdade uma empresa que estava trabalhando há mais de trinta anos; depois de ter vencido as maiores dificuldades que eram de esperar em negócios daquela espécie, tendo posto em risco avultados capitais de que ainda não estava indemnizada, nem sequer talvez quanto à justa remuneração, com quem quer que estivesse disposto a arriscar um depósito de 50 contos, era abrir a porta aos especuladores para impunemente assaltarem uma empresa que honrada e laboriosamente tinha servido e continuava a servir a cidade.

*

Como vimos, a Câmara, ao mesmo tempo que aprovava o acordo feito pela comissão com a Companhia, declarava pela boca do presidente que abriria concurso público para o exclusivo, caso os proponentes depositassem 50 contos. Não obstante o acordo foi mandado ao Governo para aprovação que foi obtida.

*

Informado o gerente de que fora feito um depósito de 50 contos, nos termos da deliberação tomada pela Câmara na sua sessão de 6 de Julho, apresentou à mesma Câmara uma representação, protestando contra tal deliberação, a qual foi lida na sessão de 28 do mesmo mês de Julho. Como resposta, a vereação deliberou nessa mesma sessão, pôr a concurso a concessão do exclusivo da viação eléctrica no concelho do Porto.

A 11 de Agosto seguinte reúne a assembleia geral da Companhia Carris, constando a 1.^a parte da ordem do dia, da apreciação das bases do contrato acordado pela gerência com a Câmara e aprovado por esta com modificações na sua sessão de 7 de Julho último. Foi aprovada esta parte da ordem do dia e dado um voto de confiança ao gerente para continuar as negociações com a Câmara.

A 2.^a parte da ordem do dia era constituída pela apreciação do protesto apresentado à Câmara pelo gerente contra qualquer deliberação que esta pretendesse tomar acerca da abertura do concurso para o exclusivo da viação. Foi dado um voto de confiança ao gerente para tratar deste caso como do antecedente.

Tendo um accionista apresentado uma moção para que se procedesse contra certa imprensa que andava difamando a Companhia, foi considerada a sua doutrina englobada nas autorizações anteriores.

*

Em consequência da deliberação tomada na sessão de 28 de Julho, a Câmara pediu autorização ao Governo para abrir o concurso do exclusivo da viação eléctrica e encarregou a repartição técnica de elaborar as bases em que assente a adjudicação do referido exclusivo.

*

Na sessão de 24 de Novembro seguinte é lido um officio do Governador Civil comunicando que «o Senhor Ministro do Reino, conformando-se com o parecer da Procuradoria-Geral da Coroa e Fazenda, resolvera aprovar a deliberação da Câmara relativa à adjudicação da viação eléctrica, mas sob cláusula de que o adjudicatário da exploração daqueles serviços ficará expressamente obrigado a pagar a importância das indemnizações em que porventura a Câmara Municipal possa vir a ser condenada pelos tribunais em razão das concessões e acordos feitos à Companhia Carris ou dos seus actos ou deliberações posteriores, neste assunto». Foi deliberado que se comunicasse à Repartição Técnica a cláusula imposta pelo Governo a fim de com ela se conformarem as bases que estava elaborando.

*

A 1 de Dezembro realizou-se sessão da Câmara, estando na ordem do dia a leitura das bases do concurso para a adjudicação do exclusivo da viação eléctrica. «O Primeiro de Janeiro», em extenso e circunstanciado relato, diz que «a sessão da Câmara prometia, a avaliar pelos boatos propalados, um excepcional interesse. Dizia-se que sucederiam acontecimentos idênticos aos da

sessão de 7 de Julho passado e por isso foram tomadas precauções a fim de os evitar».

Aberta a porta, a multidão precipitou-se, a fim de ocupar as cadeiras, diz o mesmo relato. À frente, sendo a primeira pessoa a entrar na sala, o senhor Hermann Lourenço Feuerheerd. Os soldados da guarda municipal impediam que a multidão entrasse precipitadamente, produzindo-se um ligeiro tumulto. Na multidão viam-se, entre outras pessoas de categoria, os membros da comissão de defesa dos interesses da cidade. Lidas as bases do concurso, *«ouviu-se um ligeiro susurro, saindo da sala grande número de pessoas».*

As condições do concurso vêm publicadas em alguns jornais do dia 2 do mesmo mês, designadamente no «Comércio do Porto».

São as seguintes:

«O Comércio do Porto» — 2-12-1904.

Concurso para viação pública.

«Condição 1.^a — A Câmara Municipal do Porto abre concurso por espaço de 90 dias que terminarão em 15 de Março de 1905, às 3 horas da tarde, para a concessão do exclusivo da exploração das linhas férreas americanas para transportes colectivos de passageiros, bagagens e mercadorias, em todas as vias públicas municipais actuais e futuras, que a isso se prestem ou em leito próprio dentro dos limites do concelho do Porto.

Condição 2.^a — Para ser admitido ao concurso é necessário provar ter feito na Caixa Geral de Depósitos, e à ordem da câmara do Porto, o depósito provisório de cento e cinquenta contos de réis (150 000\$000) em dinheiro ou em títulos da dívida pública portuguesa ou em obrigações da câmara do Porto, uns e outros ao preço do mercado.

Condição 3.^a — O concurso será feito por meio de propostas em carta fechada e lacrada, tendo no sobrescrito: «Proposta para a concessão da exploração das linhas americanas, estabelecidas e a estabelecer nas vias públicas municipais e mesmo em leito próprio dentro dos limites

do concelho do Porto; assim como o nome e residência do proponente.

Condição 4.^a — As propostas serão apresentadas na secretaria da câmara e aí numeradas pela ordem de entrada, registando-se o dia e hora do recebimento e passando-se recibo ao apresentante.

Condição 5.^a — Findo o prazo do concurso e na primeira sessão que se realizar, a Câmara procederá à abertura das propostas e, devidamente apreciadas, adjudicará provisoriamente nessa ou em outra sessão a concessão, ao concorrente que mais vantagens ofereça ao município, tendo-se em conta principalmente: 1.^o, a duração do prazo da concessão; 2.^o, as percentagens sobre as receitas brutas; 3.^o, a renda anual fixa. No caso de aparecerem duas ou mais propostas com igualdade de vantagens, haverá entre os respectivos proponentes licitação verbal com respeito ao quantitativo da renda anual fixa, sendo neste caso feita a adjudicação ao licitante que maior renda ofereça.

Condição 6.^a — A câmara reserva-se a faculdade de rejeitar todas as propostas que não convenham aos interesses do município, sem direito a reclamações.

Condição 7.^a — Os depósitos provisórios poderão ser em seguida levantados pelos concorrentes, excepto por aqueles a quem houver sido feita a adjudicação provisória.

Condição 8.^a — As bases do concurso são as deste programa e as que foram aprovadas pela câmara em sessão de 7 de Julho do corrente ano, relativas à renovação dos contratos realizados com a Companhia Carris de Ferro do Porto, com as alterações feitas pelo Governo e que vão anexas a estas condições, bases sobre as quais foi já apresentado à câmara em 5 de Julho o requerimento de Herñann Lourenço Feuerheerd.

Condição 9.^a — O adjudicatário fica expressamente obrigado a pagar a importância das indemnizações, em que porventura a câmara municipal possa vir a ser condenada pelos tribunais, em razão das concessões e acordos feitos à Companhia Carris de Ferro do Porto, ou dos seus actos.

ou deliberações posteriores neste assunto. Igualmente fica obrigado ao pagamento de todas as despesas judiciais ou extrajudiciais, a que a liquidação dessas indemnizações der causa.

Condição 10.^a — É concedido ao adjudicatário o prazo de 60 dias, a contar da data da adjudicação provisória, para apresentar à câmara documento legal, em que a Companhia Carris de Ferro do Porto expressamente declara estar paga e satisfeita de tudo quanto lhe era devido, desistindo de recorrer aos tribunais e de fazer qualquer reclamação contra a câmara.

Condição 11.^a — Na falta de apresentação do documento, a que se refere a condição anterior, fica o adjudicatário obrigado a prestar à câmara, no prazo de 10 dias depois dos 60 estipulados na mesma condição, a caução necessária para garantir a liquidação das indemnizações e mais importâncias, a que se refere a condição 9.^a

Essa caução será igual ao valor das acções da Companhia pela cotação do mercado e deverá ser prestada por meio de depósito de valores de igual natureza iguais aos consignados na condição 2.^a, levando-se em conta o depósito provisório. A falta de prestação desta caução importa para o adjudicatário a perda do depósito, que reverterá em favor do município, e a anulação da adjudicação.

Condição 12.^a — Determinado judicialmente o valor das indemnizações, a que porventura a Companhia Carris de Ferro do Porto tenha direito que a câmara tenha de pagar-lhe nos termos da condição 9.^a, o adjudicatário fica obrigado, para se efectuar esse pagamento, a entrar nos cofres do município com essas somas no prazo de 15 dias, a contar da data da sentença, que as tiver determinado, em troca da caução, quando esta tenha sido em papéis de crédito.

Se o depósito, a que alude a condição anterior, tiver sido feito em dinheiro, poderá o município levantá-lo para lhe dar aquela aplicação, devendo o adjudicatário entrar

com as somas, que porventura faltem, dentro do mesmo prazo de 15 dias, sob pena de perder todos os depósitos realizados, que reveterão em favor do município, ficando sem efeito a adjudicação.

Condição 13.^a — Apresentado o documento legal, que prove acharem-se extintas e solvidas pelo concessionário as responsabilidades do município para com a Companhia Carris de Ferro do Porto, em virtude de acordo ou por sentença dos tribunais, será lavrado o contrato definitivo, ficando hipotecados à câmara como garantia do cumprimento do contrato, todo o material fixo e circulante e mais bens imobiliários, que façam parte da exploração, e continuando sem interrupção com o serviço.

§ único. A câmara não cassará as licenças e concessões em vigor sem estar inteiramente livre e isenta de responsabilidade para com a Companhia Carris de Ferro do Porto.

Condição 14.^a — O adjudicatário submeterá à aprovação da câmara o regulamento dos serviços da exploração.

Condição 15.^a — O adjudicatário provisório ou definitivo pode com autorização da câmara, ceder os seus direitos a qualquer pessoa, Companhia, sociedade ou empresa, a qual assumirá a situação jurídica do cedente, com todos os direitos e obrigações, que lhe disserem respeito.

Condição 16.^a — O adjudicatário fica obrigado a garantir, pelo menos, as condições em que actualmente se encontra o pessoal da Companhia Carris de Ferro do Porto, devendo conservar as caixas de socorros e aposentações creadas pela mesma Companhia.

Condição 17.^a — O adjudicatário ou a Companhia, sociedade ou empresa, a quem seja transferida a concessão, não poderá sujeitá-la em qualquer época e por qualquer motivo, ou seja por meio de obrigações, ou por qualquer outra forma, a encargos cujos juros e amortizações não sejam satisfeitos e liquidados integralmente dentro do prazo da mesma concessão.

Condição 18.^a — O concessionário, qualquer que seja a sua nacionalidade, será reputado português, e tanto ele como os seus agentes, empregados e operários, ficarão sujeitos em tudo o que disser respeito à execução desta concessão aos tribunais e às leis e regulamentos portugueses, e considerar-se-ão domiciliados na cidade do Porto e aqui responderão para os efeitos deste contrato, podendo ser citados nas pessoas daqueles que na mesma cidade exerçam a administração da concessão.

Condição 19.^a — Todas as dúvidas ou questões, que se suscitarem, serão resolvidas pelos tribunais portugueses nos termos das leis portuguesas em vigor».

*

O sr. Alves Bonifácio, concordando com as bases, propõe que o § da condição 13.^a fique assim redigido: A «câmara não cassará as licenças e concessões em vigor sem estar inteiramente livre e isenta de responsabilidade para com a Companhia Carris de Ferro do Porto pela forma da condição 10.^a ou sem estar a coberto dessa responsabilidade pela forma da condição 11.^a

Que a condição 14.^a seja assim modificada: «A câmara prestará ao concessionário toda a cooperação que esteja dentro das suas atribuições, já solicitando, nos termos legais, todas as aprovações, autorizações ou outros actos da competência do governo, já usando dos meios judiciais adequados, para mais fácil e rapidamente se chegar a assinar o contrato definitivo».

E finalmente, que as condições 14.^a a 19.^a passem a ser respectivamente 15.^a a 20.^a

O sr. presidente informa que as condições foram elaboradas de modo a salvaguardar o município das responsabilidades que lhe pudessem resultar dos contratos celebrados em 1873.

Foram também redigidas em harmonia com os ter-

mos da aprovação concedida pelo governo à deliberação que a câmara tomou de abrir concurso. Com elas deixa a câmara a mais ampla, a mais completa liberdade aos concorrentes, para poderem apresentar nas suas propostas as maiores vantagens sob todos os pontos de vista.

Não se fez um novo caderno de encargos para manter estrita imparcialidade, não estabelecendo, para outros, condições diversas das que se estabeleciam no acordo com a Companhia Carris de Ferro. Sobre essas bases há um requerimento (de H. L. Feuerheerd) que assegura a vinda de uma proposta ao concurso, mas deve deixar-se campo aberto para outras que possam aparecer ainda com mais vantagens.

Nestas bases não se limitam as vantagens; pelo contrário, fica ampla liberdade para outras que se ofereçam.

São em seguida aprovadas as bases sem mais discussão.

No dia 4 do mesmo mês de Dezembro de 1904, «O Primeiro de Janeiro» publica o recurso que a Companhia Carris apresentou no Tribunal do Comércio contra a deliberação tomada pela Câmara na sua sessão de 2.

6. Segundo comício

Neste mesmo dia, novo comício, agora convocado por *um grupo de proprietários e assinantes de bilhetes anuais*. O comício de 5 de Julho tivera carácter acentuadamente republicano, o que podia comprometer o negócio. Era preciso tirar-lhe essa cor e para tanto, não só os componentes foram outros, mas os próprios figurantes. Já no primeiro comício aparecera, entre os republicanos, um franquista em evidência, mas neste de agora o seu número subiu notavelmente. O Conselheiro João Franco tinha dito que «*caçava no mesmo terreno dos republicanos*». Os seus correligionários do Porto estavam fazendo o mesmo. Tinha o comício em vista protestar contra as bases do

concurso estabelecidas pela Câmara, com a alegação de que, no fundo, não passavam de uma combinação feita por detrás da cortina com a Companhia Carris.

Pelo que dizem os jornais do tempo, a concorrência foi pequena, mas foram muitas as adesões por cartas e ofícios: Da Associação Comercial, do Centro Comercial, Associação Industrial Portuense, Associação Comercial dos Logistas do Porto, Associação da Classe dos Industriais de Tecidos de Algodão, União dos Empregados do Comércio do Porto, Associação União dos Agricultores Portuenses, Associação da Classe dos Cabeleireiros do Porto, Associação dos Litógrafos do Porto, União Geral dos Trabalhadores do Porto, Associação da Classe dos Empresários de Açougues do Porto, Liga dos Lavradores do Douro e Federação das Associações Operárias. Tutti quanti... excepção feita das instituições bancárias. É visível que mão oculta manejava estes títeres.

De positivo saiu deste comício eleita uma comissão com os mais amplos poderes para promover todos os actos indispensáveis a evitar que fosse avante o concurso nas condições em que a Câmara o abrisse. A comissão eleita ficou constituída por um republicano e dois franquistas e agregou a si mais oito membros, ficando assim reconstituída a chamada «comissão de defesa dos interesses da cidade» que desempenhou nesta questão um papel importante.

*

A sua primeira resolução foi apelar para o Governo contra a deliberação da Câmara por meio de uma representação que redigiu e foi aprovada em comício para tanto convocado para o dia 11 do mesmo mês. Por ser muito extensa, os jornais de 13 publicam apenas a parte final que passamos a transcrever:

«Mas outro tanto não sucederia, se este concurso assentasse nas suas verdadeiras bases, que são aquelas que

aconselham a lei, o bom senso administrativo e a justa compreensão dos interesses do Município. Essas bases vamos expô-las sucintamente:

a) Abertura de concurso com o respectivo programa modelado na proposta Feuerheerd, tendo como base de licitação a redução nuns tantos por cento sobre os preços da tabela anexa ao projecto do contrato entre a Câmara e a Companhia, ou de outra qualquer que se adoptar, fazendo-se a adjudicação a quem oferecer maior redução.

b) Organização de um caderno de encargos, em que se especifiquem todas as obrigações do concessionário, e entre elas a de observar e fazer observar a lotação dos carros, sob determinadas penas.

c) Redução de 100 contos de réis da garantia a exigir de cada um dos proponentes que seja admitido ao concurso.

d) Obrigação, por parte da Câmara, de escolher ou preferir, em seguida à abertura das propostas, aquela que oferecer maior redução nos preços das passagens.

e) Se a Companhia se prestar a ceder todo o seu material fixo e circulante e todos os seus direitos, mediante o preço correspondente a 150\$000 reis, por exemplo, por cada uma das suas acções, o que já envolve um prémio de 50% para o seu capital, o concessionário será obrigado a liquidar com ela nessas condições, no prazo de três meses, a contar da sua resposta afirmativa, a qual deve ser dada no prazo de um mês, a contar da adjudicação. Deve expressamente declarar-se que esta cláusula não envolve o reconhecimento de que à Companhia caiba o direito de receber qualquer indemnização, além do valor dos bens por ela cedidos, e que tão somente se adopta como um meio de fácil e equitativa liquidação.

f) No caso contrário, seguir-se-á a expropriação urgente, por utilidade pública, de todos os bens imobiliários, incluindo o material fixo, da actual Companhia, requerida pela Câmara, com a assistência do concessionário, que pagará o preço dessa expropriação, e para garantia desta

obrigação ele depositará, à ordem da Câmara, dentro de 60 dias, a contar da adjudicação, a quantia de 1 000 contos de reis, destinada ao pagamento do preço dessa expropriação; se esse preço for além daquele limite, o concessionário satisfará, dentro de 15 dias, o excedente, sob pena de perder aquele depósito. Realizada a expropriação, todos os bens expropriados ficarão hipotecados ao município, para garantia da importância em que ele porventura venha a ser condenado por indemnização à actual Companhia.

g) *Como, segundo a lei, a expropriação por utilidade pública não abrange bens mobiliários, mas como seria menos equitativo privar a Companhia das seus bens imobiliários, deixando em seu poder o material circulante que para nada lhe serviria, deve impor-se também ao concessionário a obrigação de o adquirir por justa avaliação, desde que a respectiva proprietária se preste a cedê-lo.*

h) *Realizada a expropriação, serão retiradas à Companhia as licenças de que ela está gozando».*

7. A Carris resolve não concorrer

A 17 do mês de Dezembro, a assembleia geral da Companhia reúne em sessão extraordinária com a seguinte ordem do dia:

«Dar conhecimento do procedimento da Câmara, a qual, retratando-se da proposta que havia feito, deliberou abrir concurso».

O presidente explica que a Companhia recorrera para os tribunais (Tribunal do Comércio).

É posta a questão à assembleia geral se a Companhia deve ou não ir a concurso. A gerência e o Conselho Fiscal são de opinião que se não vá. A assembleia geral concorda, com excepção do Dr. Soares Franco que opinou pela ida ao concurso.

Para tratar de quaisquer negociações com os novos

concessionários, foi nomeada uma comissão composta por:

Dr. António Simões dos Reis

Dr. Forbes de Magalhães

Henrique Kendall

Alfredo Meneres

José da Silva Pimenta.

Para o efeito da passagem da Companhia ao novo concessionário falou-se em valorizar as acções em 200\$000 réis cada uma. Esta valorização não era excessiva, pois que coincide com a que lhe foi atribuída pela comissão de defesa na representação que veio a fazer ao Governo a 18 de Março de 1905, como adiante veremos.

*

A 15 de Março de 1905 terminava o prazo do concurso e a 16 houve sessão camarária. O presidente informa que havia três concorrentes, todos estrangeiros: Ernest Leon Savoyer, norte-americano; H. L. Feuerheerd, inglês; e François Reinemund, belga⁽¹⁾ (?). Foi nomeada uma comissão para estudar o «melindroso assunto».

O extracto da sessão publicado em «O Comércio do Porto» termina assim: «*A sala achava-se cheia de curiosos, os quais se comprimiam fora da teia. Entre eles via-se a comissão de defesa da cidade, nomeada no primeiro comício⁽²⁾ público que o ano passado se realizou para estudar a questão da viação*».

(¹) As respectivas propostas vêm publicadas em «O Comércio do Porto», de 17.

(²) Aliás no segundo.

8. Intervém a Comissão de Defesa da Cidade

Logo no dia imediato, 18 de Março, a comissão de defesa da cidade envia ao Governo a seguinte representação ⁽¹⁾:

«Il.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. A comissão nomeada para a defesa dos interesses da cidade do Porto, na questão da viação, tem a honra de levar ao conhecimento de V. Ex.^a que o prazo do respectivo concurso terminou no dia 15 do corrente, aparecendo três propostas, que foram abertas na sessão de ontem, deliberando a Ex.^{ma} Câmara nomear uma comissão para dar sobre elas parecer.

Os resultados do concurso vieram plenamente justificar as arguições feitas perante o Governo contra as respectivas bases, pois que um dos concorrentes, o sr. Feuerheerd declarou na sua proposta que não se sujeitava a parte das obrigações impostas nessas bases ao adjudicatário e os outros dois concorrentes representam uma única entidade, que, segundo é público e notório, está de pleno acordo com a Companhia Carris de Ferro, e nem se abalancharia a vir ao concurso noutras condições, pois que ninguém se sujeitava ao depósito imediato de 3.000 contos ⁽²⁾, durante todo o tempo em que à actual Companhia aprouvesse sustentar pleitos em juízo sobre indemnizações a que pretendesse ter direito.

Com o resultado deste concurso também se pôs em evidência o seguinte facto: Era bem legítimo e justificado o movimento de protesto da cidade contra o contrato entre a Ex.^{ma} Câmara e a actual Companhia para a concessão, à porta fechada, do exclusivo da viação.

Pondo de lado a proposta Feuerheerd, não obstante as vantagens nela oferecidas, por não se sujeitar a todas as

⁽¹⁾ Vem publicado em «O Comércio do Porto», de 19-3-1905.

⁽²⁾ Cálculo feito na base de 200\$000 réis por acção.

bases do concurso e atendendo à mais vantajosa das outras duas, vemos que ela tem grande superioridade sobre aquele contrato, como se vê pela simples inspecção do seguinte quadro:

	Contrato com a C. ^a	Proposta Reinemund
Prazo de duração	99 anos	75 anos
Renda anual fixa	242 contos	6 contos
Percentagem nas receitas... ..	4 % até 500 contos e 8 % daí para cima	5,10 e 10,10 %
Mínimo da renda	16 contos	25 contos nos primeiros cinco anos, 30 contos no 2.º período de 5 anos, 35 contos no 3.º período de 5 anos e 40 contos até ao fim da concessão
Preço das passagens... ..	Tabela anexa	Diminuição de 20 % sobre os preços dessa tabela

Ora, se num concurso aberto nas absurdas, ilegais e onerosíssimas bases em que este o foi, bases que não permitiam a ninguém concorrer sem ser mediante prévio acordo com a actual Companhia, já se obtiveram para o município e para o público todas estas vantagens, o que não se conseguiria num concurso aberto em bases leais e razoáveis, que o tornassem acessível a qualquer empresa congénere nacional ou estrangeira?

Diversos representantes de empresas estrangeiras vieram ao Porto estudar a questão; mas desistiram de concorrer, perante as bases em que o aludido concurso foi aberto.

Assim, a comissão, felicitando-se com os resultados já

obtidos e que só por si representam a plena justificação da campanha aberta contra o contrato entre a câmara e a actual Companhia, insiste no seu protesto contra um concurso aberto, como este, em bases inaceitáveis e afugentadoras da livre concorrência, e vem de novo lembrar ao governo o seu compromisso no sentido de intervir, no uso da acção tutelar, por forma a defender legítimos interesses do município.

E esses interesses só se podem garantir rejeitando-se qualquer adjudicação ou contrato celebrado mediante um concurso aberto em bases condenáveis e incompatíveis com a livre concorrência e abrindo-se novo concurso em bases justas e equitativas. Deus guarde, etc.»

*

O que resultou deste arrazoado vê-lo-emos em breve. Mas o que desde já se pode pôr em evidência é que a comissão de defesa da cidade se esqueceu de provar, que a C.^a Carris ou qualquer empresa que a viesse substituir, teria margem para aguentar com os enormes encargos que lhe queriam impor.

Ora foi justamente o contrário que o futuro veio demonstrar, dando plena razão ao gerente que fora de opinião que a C.^a Carris abandonasse o concurso.

No contrato projectado entre a Câmara e a Carris, esta já tinha ido ao máximo das concessões que o Município podia obter sem expoliar os accionistas da Companhia dos seus legítimos interesses. Tudo mais era loucura ou especulação.

*

Na sessão da Câmara do dia 13 de Abril é lido o parecer da comissão nomeada em 16 de Março que propõe que este concurso seja anulado, o que é aprovado ⁽¹⁾, delibe-

(¹) Vem o parecer em «O Comércio do Porto», do dia 14.

rando-se que o novo concurso seria oportunamente anunciado.

**9. Falecimento de Vieira de Castro,
vitimado por uma tuberculose galopante.**

A 4 de Julho deste mesmo ano de 1905, vitimado por uma tuberculose galopante, morre em Fafe, na sua terra natal, José Ribeiro Vieira de Castro, com pouco mais de 60 anos, tendo dirigido os destinos da Companhia Carris durante perto de 30 e servindo-a desde a sua função. A perda deste administrador de extraordinária envergadura ia ser, não só irreparável, mas fatal à Companhia, como veremos pelos sucessos que vão seguir-se.

*

Sucedeu-lhe na gerência da Companhia Carris seu filho, o engenheiro Américo Augusto Vieira de Castro, que já desempenhava as funções de sub-gerente.

10. É aberto novo concurso em bases iníquas

Na sessão camarária de 1 de Setembro foram postas sobre a mesa as condições e bases do novo concurso, para serem lidas pelos vereadores a fim de serem discutidas na sessão imediata que se realizou a 8 do mesmo mês. O concurso foi aberto em Janeiro de 1906 sendo as condições e bases publicadas no *Diário do Governo* (1).

É útil frisar as reclamações feitas pela comissão de defesa dos interesses da cidade na sua representação ao Governo, aprovada no comício de 11 de Dezembro de 1904 (ver pág. 275). Nesta representação há pontos que

(1) Vem em Lucas, o. c., pág. 1, anexo 1.º

interessam dum modo especial aos futuros concorrentes e, conseqüentemente, ao grupo de indivíduos ⁽¹⁾ que eram a mola real dos acontecimentos que vimos relatando para esclarecimento desta complicada questão; outros diziam respeito aos interesses do público; e ainda outros aos interesses da Companhia.

A primeira vista parece que os interesses do público ocupavam lugar cimeiro no espírito da comissão de defesa dos interesses da cidade, pois lhe diziam respeito logo as duas primeiras alíneas da referida representação (ver págs. 276-277) e ainda a alínea *d*). Com efeito, na alínea *a*) pedia-se que a base da licitação fosse a redução nuns tantos por cento sobre os preços das passagens; e na alínea *d*) pedia-se que se desse a preferência ao concorrente que fizesse nesses preços maior redução.

Ainda a alínea *b*) zelava os interesses do público, pois nela se pedia, entre outras coisas, *a de observar e fazer observar a lotação dos carros, sob determinadas penas.*

Analizando as bases em que a Câmara abriu o novo concurso, vê-se que aos pedidos formulados pela comissão de defesa nas alíneas *a*) e *d*), a Câmara respondeu estabelecendo para base de licitação (condição 2.^a) às percentagens sobre a receita bruta que a mesma Câmara havia de cobrar; quanto ao da alínea *b*), no que respeita à questão da lotação, nem nela fala, no que mostra mais conhecimento do assunto do que a comissão de defesa; e no respeitante ao caderno de encargos, é insignificante o que acrescentou em benefício do público, que mais uma vez ficou ludibriado.

Aos interesses dos futuros concorrentes diziam respeito a alínea *c*), que pedia a redução do depósito a fazer

(¹) Segundo nos disse Luís dos Santos Monteiro, último administrador-gerente da Companhia Carris, foram os políticos os responsáveis por todos estes sucessos. O grupo financeiro só aproveitou a ocasião.

pelos concorrentes de 150 contos para 100; e a alínea *f*) que pedia a redução da caução a prestar pelo adjudicatário dum montante calculado em 3 000 contos (ver representação ao Governo transcrita a pág. 277) a 1 000 contos. Ambas estas reclamações foram satisfeitas.

Onde as alterações foram grandes, mas justamente em sentido contrário ao das rectas intensões dos homens de bem que compunham a comissão de defesa da cidade, foi no que respeita à salvaguarda dos legítimos interesses da Companhia que a comissão de defesa nunca deixou de respeitar e a cuja salvaguarda se referia nas quatro últimas alíneas da sua representação.

A matéria em causa nessas quatro últimas alíneas, regulou-a a Câmara nas condições 10.^a, 11.^a e 12.^a. Comparemos o que a comissão de defesa pedia na sua representação ao Governo, com o que a Câmara estipulou nas suas novas condições de concurso.

Na alínea *e*) da representação pede-se que se imponha ao adjudicatário a obrigação de se entender com a Companhia Carris a fim de esta lhe ceder o seu material fixo e circulante, bem como os seus direitos, sendo o adjudicatário obrigado a comprar-lhos, se a Companhia Carris lhes cedesse por um preço razoável, apresentando a mesma representação a base de 150\$00 por acção, ou sejam 2 250 contos de reis.

As alíneas *f*) e *g*) diziam que, no caso de a Companhia Carris não querer entrar num acordo ou pedisse uma indemnização exagerada, fossem os seus haveres expropriados por utilidade pública.

A alínea *h*) diz que só depois de feita a expropriação, sejam cassadas à Companhia Carris as licenças de que está gozando.

Deve-se notar que esta necessária garantia pedida pela comissão de defesa para os interesses legítimos da Companhia Carris, não fazia mais do que reforçar com a grande autoridade que a dita comissão tinha sobre a opinião pública, o disposto nas condições 9.^a, 10.^a, 11.^a 12.^a

e 13.^a do concurso que acabava de ser anulado e, dum modo especial, na parte final da condição 13.^a, que dizia:

A Câmara não cassará as licenças e concessões em vigor sem estar inteiramente livre e isenta de responsabilidade para com a Companhia Carris de Ferro do Porto.

Ao elaborar as condições do seu 1.^o concurso, a Câmara cumpriu o dever de salvaguardar os interesses legítimos duma Companhia que através das maiores dificuldades conseguira estabelecer na cidade um serviço de transportes colectivos que tinham sido a mola real do seu desenvolvimento durante 30 anos. A comissão de defesa dos interesses da cidade, na sua mencionada representação ao Governo, pedia expressamente que essa garantia fosse mantida nas condições do novo concurso, como era da mais elementar justiça. E não obstante a opinião tão claramente manifestada pela comissão de defesa dos interesses da cidade e os princípios estabelecidos pela Câmara nas condições do seu primeiro concurso, e ainda em outras ocasiões já mencionadas, procedeu agora de modo muito diferente. Os honrados signatários da referida representação salvaguardavam os legítimos interesses da Companhia e só admitiam a hipótese da expropriação depois de fracassadas as negociações dos concessionários com a Companhia para que esta lhes cedesse, por preço razoável, todo o seu material fixo e circulante. O depósito de 1 000 contos tinha em vista garantir o pagamento da expropriação, caso se tornasse necessária. E neste caso, far-se-ia a dita expropriação, mas só depois é que seriam retiradas as licenças à Companhia. A Câmara em nenhuma conta teve os interesses da Companhia e nem mesmo os interesses nacionais vistos na sua totalidade. Deixou a liquidação das indemnizações a cargo dos tribunais e quanto à revogação das licenças concedidas à Carris, regulou-as pela

Condição 12.^a *Decorrido o prazo de 60 dias de que trata a condição 10.^a, será lavrado o contrato; e a Câmara revogará sucessivamente as licenças e concessões ainda*

subsistentes, feitas à Companhia Carris de Ferro do Porto, e fará levantar os rails, ainda existentes, à medida que o adjudicatário o for requisitando, segundo a necessidade gradual do assentamento das suas linhas, para que este se possa realizar sem nenhum embaraço; e para tal fim o concessionário fará essa requisição com antecedência de um mês em relação a cada cinco quilómetros a levantar.

Quer dizer, a Câmara tornava possível que, em futuro próximo, a Companhia Carris não só estivesse por tempo indeterminado à espera de uma indemnização de quantitativo incerto, mas ainda a sujeitava à vexatória obrigação de desfazer à sua custa uma obra que tantos capitais e esforços lhe tinham custado!

Esta disposição, absolutamente injustificável debaixo do ponto de vista dos interesses não só da Câmara, mas da nação na sua totalidade, só podia ter um fim em vista: pôr a Companhia Carris nas mãos dos futuros concessionários que o mesmo é dizer, dos seus inimigos, pois os concursos seriam sucessivamente anulados, até que a concessão lhes fosse parar às mãos. A Câmara transformara-se em humilde serventúria do grupo adverso da Companhia Carris!

11. A Carris resolve não concorrer

Publicadas as bases do concurso do exclusivo da viação no *Diário do Governo*, é convocada a assembleia geral da Companhia Carris para o dia 16 de Fevereiro, a fim de deliberar sobre o caminho a seguir. O presidente, Alfredo Kendall, lembra que, em 17 de Dezembro de 1904, a assembleia geral tinha deliberado não ir ao concurso aberto pela Câmara, mas como as bases agora são outras, o gerente e o concelho fiscal resolveram convocar de novo a assembleia. A opinião dele, presidente, é de não ir. O Dr. Soares Franco insiste pela ida ao concurso, sem prejuízo dos direitos da Carris. António Luiz da Fonseca diz que se deve ir ao concurso, de contrário dentro de pouco tempo

as acções da Companhia estarão abaixo do par (e foi o que veio a suceder). A gerência e o conselho fiscal resolveram não apresentar proposta e aceitar o que a assembleia deliberasse.

Repetiram-se os lugares comuns do costume contra a ida ao concurso, mas a concordância primitiva pela não ida (só um voto contra) desfizera-se. A assembleia estava dividida em dois grupos, um que opinava pela ida ao concurso e outro que defendia a opinião contrária.

Por proposta do Dr. António Centeno que declarou estar ali mais por curiosidade, do que por interesse, pois era dono de um número insignificante de acções, resolveu-se que a sessão se declarasse de carácter permanente e se nomeasse uma comissão com plenos poderes para tratar da questão. Foi reconduzida a comissão nomeada para idêntico fim em assembleia geral de 17 de Dezembro de 1904, sendo substituído o vogal falecido, Dr. Simões dos Reis, por José de Moura Soares Veloso. A comissão tinha plenos poderes para:

a)

entrar em entendimento com os demais concorrentes a fim de passar a Companhia na base de 200\$00 réis por acção; ou

b)

ir ao concurso.

A cotação das acções era na ocasião de 168\$000 réis.

*

A sessão foi suspensa em seguida, para aguardar os resultados dos trabalhos de que a comissão reconduzida fora encarregada. A 17 de Março a dita comissão apresen-

tou à assembleia geral um «parecer», cujas conclusões foram as seguintes:

1.º

Que a Companhia se abstenha de ir ao concurso que deve ser considerado ilegal e atentatório dos seus direitos;

2.º

Que use de todos os recursos administrativos e judiciais para defesa dos direitos da Companhia;

3.º

Que se nomeie uma comissão com plenos poderes para transigir, caso, aparecendo algum concorrente que queira tratar com a Companhia, oferecendo vantagens que justifiquem a desistência das acções intentadas contra a Câmara.

*

Foi discutido o parecer e em seguida apresentada proposta para que fosse nomeada uma comissão para efectivar as deliberações que viessem a ser tomadas. Foi tudo aprovado em conjunto, o parecer e esta proposta, e foi eleita uma comissão composta por membros de ambos os grupos.

*

Parece que nenhum dos accionistas se tinha ainda apercebido da situação melindrosa criada à Companhia Carris pelas condições do novo concurso. Pelo menos é essa a impressão que se colhe da leitura das actas desta sessão e da anterior.

12. É feita a adjudicação. A Carris reclama

A 30 de Março terminou o prazo do concurso e a 31 foram abertas as propostas. Foi preferida a de Paiva Irmãos & Mathieu Lugan.

A 5 de Maio é feita a escritura de concessão provisória a Paiva Irmãos & Mathieu Lugan, sendo presidente da Câmara João Baptista de Lima Júnior.

*

Dias depois a Companhia faz uma reclamação ao Governo contra a adjudicação feita pela Câmara (1) alegando, entre outras coisas, que a Câmara fizera concessão de assentamento de linhas em vias públicas que lhe não pertencem.

A 18 do mesmo mês, a Companhia Carris fazia publicar nos jornais (ver, por exemplo, o *Comércio do Porto*), o seguinte comunicado:

«Tendo a Ex.^{ma} Câmara Municipal do Porto adjudicado o exclusivo da exploração de linhas ferreas americanas, em todas as vias municipais, dentro dos limites do concelho do Pôrto, convem citar as linhas que a Companhia Carris possui, concedidas pelo Governo, umas em estradas reais, outras em estradas, que, embora sejam actualmente vias municipais, eram contudo do Estado à data das concessões:

a) *Linha marginal desde a rua do Infante D. Henrique até Matosinhos — concedida por decreto de 25 de Agosto de 1870;*

b) *Linha da rua de Santa Catarina ao Largo da Cruz das Regateiras, na estrada real n.º 32, do Pôrto a Vila*

(1) Vem transcrita no Livro das Actas a págs. 35 e 36.

Pouca de Aguiar — concedida por alvará de 23 de Dezembro de 1875;

c) *Linha desde o taboleiro superior da Ponte D. Luiz I às Vendas de Grijó e ponte de Tabuaço — concedida por alvará de 4 de Maio de 1893;*

d) *Linha da rua do Bomfim, Praça das Flores e Rua de S. Roque da Lameira, na estrada real n.º 33 — concedida por alvará de 24 de Outubro de 1893;*

e) *Linha desde o taboleiro inferior da Ponte de D. Luiz I até à rua de Camões, em Vila Nova de Gaia — concedida por alvará de 20 de Junho de 1895;*

f) *Linha desde a nova Avenida superior esquerda da Ponte de D. Luiz I até à estação das Devezas, seguindo pelo ramal da estrada n.º 10 — concedida por alvará de 31 de Maio de 1897;*

g) *Linha desde a nova avenida superior da ponte de D. Luiz I, lado do Pôrto, até à rua Chã — concedida por portaria de 12 de Janeiro de 1901».*

13. Uma carta esclarecedora

A 2 de Junho, H. Kendall publicou em «O Comércio do Porto» uma carta violenta da qual vamos transcrever algumas partes que lançam luz sobre esta embrulhada questão. Diz H. Kendall, entre outras coisas que por brevidade omitimos:

«Tenham em consideração que a obra dos que pretendem menoscar os seus justos interesses (da Companhia) e a honra alheia, acobertados, no princípio com falso pretexto de defender os interesses do município, está desmascarada, desde que se soube que se tratava apenas de um manejo tenebroso para satisfazer ambições e ódios inconfessáveis. Os respeitáveis cavalheiros que se prestaram, em tempo e em boa fé, a consentir que os seus valiosos nomes fizessem parte de uma comissão de defesa dos interesses da cidade, nunca deixaram, como homens de bem que são, de se pronunciar por uma expropriação equi-

tativa, pois sabiam que na Companhia Carris estão interessados muitos órfãos, muitas viúvas e várias instituições de beneficência, inclusive a Santa Casa da Misericórdia, e que não era digno desatender os interesses de tantos accionistas que haviam arriscado milhares de contos de reis para dotar a cidade com um melhoramento importantíssimo, de que resultou um considerável alargamento da área municipal, cujos benefícios a municipalidade tem fruído em larga escala.

Depreende-se desta passagem da carta de H. Kendall que o grupo adverso da C.^a Carris andava agitando a ameaça, ou pelo menos aventando a hipótese, de uma expropriação da C.^a equivalente a uma expoliação.

As condições do último concurso abriram a porta a essa violência, como vimos, e foi por isso que não houve mais comícios, nem mais manifestos ao público, nem mais representações ao Governo.

Outra passagem importante da carta de Kendall é a seguinte: «*Se a ambição induziu indivíduos respeitáveis pelos seus haveres a associarem os seus capitais aos manejos dos inimigos da C.^a, numa proposta absurda por eles preparada sobre bases pouco seguras, sem terem em atenção que não se tratava de um concurso para um melhoramento novo, em que todos licita e dignamente podem concorrer, mas sim de uma verdadeira tentativa de exploração de interesses legitimamente creados à sombra de antigos contratos, também a C.^a tem por seu lado quem a acompanhe dedicadamente nos meios de obter justiça.*

Vê-se por esta passagem que o grupo adverso à C.^a tinha consigo, desde o princípio, capitalistas dispostos a financiarem o lançamento de uma nova empresa que viesse a fazer frente à Carris.

A C.^a, porém, preparava-se para resistir, como se depreende do último período da mesma carta de H. Kendall: «*E confiemos os Srs. accionistas em que, felizmente, não estamos em país de cafres e que justiça lhes será feita nas instâncias superiores*». Depois veremos que era exa-

gerado este optimismo do presidente da assembleia geral da Carris.

**14. Os novos concessionários
completam o seu depósito na C. G. D.**

No dia 5 do mês de Junho, o «O Comércio do Porto» trazia a seguinte notícia:

«Viação Eléctrica: Os Srs. Paiva Irmãos e M. Lugan, concessionários do exclusivo da viação eléctrica, realizaram na Caixa Geral o depósito de 900 contos para completar o de 1.000. Esse depósito constou de 750 contos em bilhetes do tesouro, 138 contos em papeis de crédito e 12 contos em dinheiro».

*

Entre os «papeis de crédito» a que esta notícia se refere, figuravam letras, como se depreende do relato da sessão camarária de 28 do mesmo mês, segundo o qual foi «lido um requerimento de Paiva Irmãos e M. Lugan pedindo autorização para trocarem várias letras com que entraram, ao fazerem o depósito para o concurso, por títulos de análogo valor». Foi respondido que a Câmara se não opõe, mas que o caso é com a Caixa Geral de Depósitos.

Mostra este incidente que o grupo financeiro que se propunha substituir a C.^a Carris, não era muito forte em capitais...

**15. A Carris reforma os estatutos
e elege novos corpos gerentes**

A 18 de Julho seguinte reunia a assembleia geral extraordinária da C.^a Carris para reformar os estatutos. O gerente, Américo Augusto Vieira de Castro, em exposição muito bem fundamentada, pede a reforma dos estatu-

tos a fim de a gerência, composta de um gerente e um sub-gerente, ser substituída por um conselho de administração composto de cinco membros. A assembleia aprovou a proposta do gerente e os estatutos foram modificados nesse sentido.

*

Deu-se nesta assembleia um incidente que mostra bem como os accionistas da C.^a Carris estavam ainda iludidos àcerca da situação que lhes tinha sido criada pelas condições do concurso aberto pela Câmara. Foi o caso que, tendo um accionista declarado que as acções da C.^a estavam sem cotação, os presentes protestaram enèrgicamente!...

*

A 30 de Agosto reuniu novamente a assembleia geral, para eleger os novos corpos gerentes, sendo eleitos para o conselho de administração os seguintes senhores:

Dr. José António Forbes de Magalhães

Américo A. Vieira de Castro, Administrador-Delegado

Gaspar José Tavares de Castro

Visconde da Gândara

Raul Tavares Basto.

O conselho escolheu para ser presidente o Dr. Forbes de Magalhães.

Para o conselho fiscal foram eleitos:

José de Moura Soares Veloso

António Joaquim Correia.

João Lopes Correia.

16. O Governo dá razão à Câmara. Discurso elucidativo

Em resposta às reclamações que tinham sido feitas ao Governo contra a deliberação da Câmara do Porto, na sessão de 5 de Abril, de conceder o exclusivo da viação

eléctrica a Paiva Irmãos & M. Lugan, o *Diário do Governo* de 19 de Novembro deste mesmo ano de 1906 publicou o seguinte despacho:

«Sendo-me presente o processo da deliberação da Câmara Municipal do Porto de 5 de Abril último, acerca da concessão a Paiva Irmãos & Mathieu Lugan do exclusivo de exploração de linhas ferreas americanas para transportes colectivos de passageiros, bagagens e mercadorias;

Considerando que os termos desta adjudicação foram conformes às condições e bases do respectivo concurso, aprovadas superiormente;

Considerando que, como consultou a Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda, não são de receber as reclamações deduzidas perante o Govêrno contra a dita adjudicação, quer pela Companhia Carris de Ferro do Pôrto, quer pelo concorrente Tomás Joaquim Dias, quanto à capacidade jurídica dos concessionários, aos quais aliás nenhuma disposição legal impedia de concorrerem àquela adjudicação com uma só proposta;

Considerando que são igualmente improcedentes as reclamações da referida Companhia àcêrca da latitude da concessão, arguindo-a de compreender terrenos alheios, quando pelo contrário, como se vê do programa do concurso, a cujas bases e condições expressamente se sujeitaram os adjudicatários, ela é claramente restrita às vias públicas municipais dentro do concelho, e portanto o traçado das respectivas linhas só pode ser o actual em terrenos do município ou adquiridos por êste ou pelos concessionários, e só neles podem assentar as linhas que hajam de servir os pontos indicados nas tabelas, a que se refere a base 7.^a do mencionado programa;

Hei por bem aprovar, nos termos do artigo 55.^o, n.^o 5, do Código administrativo, a sobredita deliberação de 5 de Abril último, sem prejuízo do cumprimento do estabelecido na condição 15.^a do concurso.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e

Secretário de Estado dos Negócios do Reino, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de Novembro de 1906 = Rei — João Ferreira Franco Pinto Castello Branco».

*

Não é possível entender claramente a questão do concurso do exclusivo, neste momento crucial para a antiga Companhia Carris, sem fazer referência aos sucessos políticos que se deram nesta ocasião.

A 19 de Maio de 1906, o Conselheiro João Franco constituia governo e a política eleitoral do Porto passou a fazer-se em volta da questão da Carris, continuando os franquistas e os republicanos a caçar no mesmo terreno.

Houve em 1906 eleições administrativas e a 2 de Janeiro de 1907 tomaria posse a nova vereação. Então como hoje a vereação era eleita, mas o presidente era designado pelo Governo. O vice-presidente era escolhido pelos seus pares. Para a vereação do Porto, o presidente designado foi o Dr. Jacinto da Silva Magalhães; e o vice-presidente escolhido foi o Dr. Cândido de Pinho. Do discurso feito por este no dia da posse, respigamos as seguintes passagens que dão clara ideia do que se tinha passado: «A vereação a que V. Ex.^a é chamado a presidir, foi eleita numa crise vivíssima de opinião, em cuja corrente os homens que hoje ocupam estas cadeiras, se encontram quasi todos pela primeira vez na sua vida, trabalhando em meios diferentes, afastados por preocupações diversas, professando mesmo alguns deles princípios políticos opostos, encontraram-se, reunidos e enlaçados pela mesma simpatia e pelo mesmo esforço, no momento em que a onda do sufrágio erguia mais alto a sua crista. Conheceram-se alguns só então; mas tal era a confiança que todos depositavam na sinceridade das suas convicções, na limpeza dos motivos que os moviam, na abnegação em que se acendrava o seu civismo que desde logo, sem a mais ligeira hesitação, se deram as mãos para marcharem bem

unidos na realização dum dever que lhes era claramente indicado pela vontade expressa dos seus constituintes». E mais adiante: «Agora que vai extinto o fragor da luta e a acção principal se pode isolar dos episódios, eu creio poder afirmar que o intento que tiveram em vista os que nos trouxeram a estas cadeiras, era mais o de consagrar a aspiração reformadora e progressiva duma cidade que de há muito se vê extraordinariamente distanciada das suas congéneres no que diz respeito a melhoramentos de toda a ordem, do que o protestar contra erros passados».

A plataforma eleitoral que levou estes cavalheiros a ocupar aquelas cadeiras fora... a campanha contra a Companhia Carris.

17. Funda-se a Companhia Viação Eléctrica do Porto

No entretanto os concessionários do exclusivo tratam de fundar uma companhia a quem possam vender a sua concessão. E de facto, a 12 de Dezembro deste mesmo ano de 1906, eram publicadas no *Diário do Governo* os estatutos da «Companhia de Viação Eléctrica do Porto» para esse fim organizada.

A 22 do mesmo mês de Dezembro, a Câmara torna definitiva a concessão do exclusivo dos transportes colectivos dentro do concelho do Porto, a António Lopes de Paiva e a seu irmão Joaquim Lopes de Paiva, moradores na Rua das Pedras Negras, em Lisboa, e Mathieu Lugan, morador na rua do Príncipe, da cidade do Porto, por escritura lavrada nos Paços do concelho.

*

A 3 de Janeiro de 1907 é lido em veneração um requerimento dos concessionários Paiva Irmãos e M. Lugan pedindo autorização para trespassarem à Companhia

Viação Eléctrica do Porto a sua concessão. Resolveu-se dar despacho condicional, impondo-se aos requerentes a obrigação de trazerem à Câmara o contrato definitivo.

*

A Companhia Viação Eléctrica procurou entrar logo em negociações com a Companhia Carris e a 14 de Janeiro enviou a esta um ofício com as bases de um acordo que já tinha sido proposto verbalmente. Segundo o relato da assembleia geral da C. V. E., realizada a 15 de Fevereiro de 1907, publicado em *O Primeiro de Janeiro*, de 16 do mesmo mês, a dita Companhia, *com o fim de arredar a possibilidade de litígios prejudiciais a todos, ofereceu (à Carris) um plano que nas suas linhas gerais se resumia no seguinte:*

Formar-se-ia uma nova empresa que viria substituir a C. V. E. do Porto e a Companhia Carris.

O capital desta empresa seria constituído:

1.º pelos haveres da Companhia Carris avaliados por qualquer processo que desse garantias de uma apreciação exacta do seu valor;

2.º por dinheiro que seria fornecido pela C. V. E. em quantidade igual à que fosse determinada pela avaliação precedente. Se este capital fosse reputado insuficiente para o cumprimento integral das cláusulas da concessão municipal, o que faltasse seria fornecido em partes iguais pelas duas companhias a fusionar.

Finalmente, se a Companhia Carris quizesse atribuir aos seus haveres qualquer valor estimativo, acima da avaliação aludida, a C. V. E. avaliaria em igual quantia a sua concessão de exclusivo.

Estas ideias encontraram a princípio um acolhimento que se afigurou propício para uma solução conciliatória, mas a breve trecho as disposições mudaram e a proposta foi rejeitada formalmente».

A Companhia Carris rejeitou as bases propostas ofi-

cialmente, mas declarou «*que essa recusa não implicava o propósito de rejeitar outra qualquer solução que ressaltasse os seus interesses*», diz-se no mesmo relato.

*

É claro que na Companhia Carris continuavam as duas correntes: a que opinara pela ida ao concurso e que era agora favorável ao entendimento; e a que preferia o abandono do concurso e que agora se mostrava contrária ao entendimento.

Os que seguiam a primeira opinião, julgavam que a exploração dos transportes colectivos no concelho do Porto, com os encargos resultantes das condições e bases da concessão do exclusivo, era ainda um negócio vantajoso para os capitais nela empregados e a empregar.

Entendiam os outros que os encargos da concessão tornavam o negócio ruinoso, e que por isso o melhor para os accionistas da Companhia Carris seria receber as indemnizações a que tinham direito. Era este o ponto de vista do antigo gerente e do novo, e o futuro veio dar-lhes plena razão.

*

A 21 de Fevereiro, os concessionários transferem os seus direitos à C. V. E. do Porto.

A 7 de Março, a vereação defere o requerimento de Paiva Irmãos & M. Lugan em que estes pediam a passagem para a C. V. E. do depósito que os requerentes tinham na Caixa Geral.

A operação consistiu, em última análise, na venda por mil contos de reis, dos papeis de crédito e outros valores que os concessionários Paiva Irmãos & Mathieu Lugan tinham depositado na Caixa Geral de Depósitos.

Devia tratar-se neste momento de um simples jogo de escrita, visto que o grupo financeiro que apoiava os concessionários Paiva Irmão & M. Lugan foi o mesmo que fundou a C. V. E.

18. Assembleia geral da Carris

A discussão do relatório, feita na assembleia geral ordinária realizada em 20 de Março de 1907, decorreu mais do que animada. O Dr. Soares Franco faz a crítica do relatório, o 1.º assinado pelo conselho de administração, dizendo que é a reprodução do do ano anterior (assinado ainda pelo antigo gerente). Que promete factos e nada diz, como se tudo corresse à maravilha. Levantou-se uma campanha contra a Companhia, pedia-se a abertura do concurso para a viação, houve comícios, nomeou-se uma comissão chamada de defesa dos interesses da cidade, diz o orador. Dela saíram um actual ministro (Conselheiro José Novais), um actual governador civil, o presidente da Câmara Municipal e mais três vereadores. Essa comissão pedia o seguinte: Que o concessionário ficasse obrigado a pagar à Companhia 150 mil réis por acção, ou sejam dois mil e duzentos e cinquenta contos (15 mil acções) pelos seus haveres, por ser a média da cotação nos últimos três anos, e só no caso de a Companhia não aceitar, seria expropriada. Ora, se a Câmara tivesse aceitado o alvitre e feito isto, em vez de deitar fora a água do capote, empurrando o trabalho da decisão para os tribunais... satisfazia ao pedido da comissão e aos desejos da cidade e não nos atirava a nós para o atoleiro, como fez. Bastava-lhe substituir as três condições do concurso aberto (9.ª, 10.ª e 11.ª) que são embroglio pouco claro, por estas duas simplíssimas: 1.ª Os concessionários são obrigados a adquirir o material e mais haveres da Companhia por 150 mil réis por accção, tomando sobre si o activo e o passivo; 2.ª A Companhia tem direito de opção. E aqui está a prova da grande verdade do Relatório: que se podia chegar a idênticos resultados sem prejudicar o público, nem os legítimos interesses dos accionistas. O orador lembra que no passado foi ele o único a ter razão e que vai fazer uma proposta (e por isso o lembra).

Passa o orador a analisar a pág. 18 do Relatório onde se diz: «Sobre o concurso e a situação criada... nenhum acontecimento se deu...» O orador protesta e diz que se deram pelo menos quatro factos gravíssimos:

1.º *facto*: A adjudicação de 5 de Abril de 1906. Houve a representação ao Governo contra a adjudicação que foi entregue em 8 ou 10 de Maio, que não assinou por não concordar com as razões nela apresentadas. Nessa representação pedia-se que no decreto de aprovação viesse declarado que não entravam na concessão do exclusivo as concessões do Governo, porque não estavam na alçada da Câmara. O orador lê a reclamação (1).

2.º *facto*: O Decreto de 16 de Novembro, aprovando o contrato provisório que consta de três partes, na 3.ª das quais «*se põe fora do contrato as concessões do Estado em terrenos que ainda hoje pertençam ao Estado*». É este o grande trunfo da Companhia.

3.º *facto*: A assinatura do contrato provisório de 22 de Dezembro de 1906 que foi assinado nos termos do citado Decreto e portanto sujeito ao 3.º considerando. Esse contrato tornou-se depois definitivo. Resulta que têm concessões não só os concessionários mas a Companhia por isso se diz que nas propostas de acordo não entrava o valor da concessão do exclusivo.

4.º *facto*: As propostas que *O Primeiro de Janeiro* publicou em 16 de Fevereiro, mas de que não falarei por serem águas passadas, diz o orador (ver pág. 298).

Da frase do Relatório — «...quando por outro meio não seja possível acautelar os nossos interesses, usaremos de todos os recursos que a lei nos confere» — o orador depreende que isto significa que só em último caso a Companhia recorrerá aos tribunais. Diz estar de acordo. A admitir que a justiça se pusesse ao lado da razão, quantos anos duraria tal questão? E no entanto os capitais da

(1) Vem por extenso na acta (págs. 35 e 36).

Companhia ficariam a arder... O orador passa a analisar a hipótese da Companhia ir para os tribunais e continuar a explorar o que lhe fica das antigas linhas e mostra que a despesa se tornaria muito grande e a receita diminuiria a menos de metade. A situação do pessoal também seria muito piorada com essa solução porque muito teria de ser despedido e tudo perderia. O orador termina por mandar para a mesa uma proposta a fim de que seja nomeada uma comissão para procurar um entendimento com os concessionários.

Isto é um resumo do que vem na acta atribuído ao Dr. Soares Franco e é curioso que só agora se ponha no crivo da crítica a hipótese do recurso aos tribunais para se chegar à conclusão de que estes nenhuma garantia davam de facto à Companhia para o efeito de não ser expoliada dos seus haveres!...

Usa em seguida da palavra o Dr. Forbes de Magalhães, presidente do Conselho de Administração, que disse, entre outras coisas, que «... no tocante às instalações dos novos concessionários, a sua realização vinha ainda tão longe, tão longe, que não valia a pena ter receios por enquanto».

Quanto à proposta não a podia pôr à votação por a isso se oporem os artigos 29.º, § 1.º, e 31.º dos estatutos, mas que o conselho de administração a tomaria na devida conta.

19. Dificuldades financeiras da C. V. E.

Neste mesmo dia 20 de Março de 1907, a Companhia de Viação Eléctrica abre ao público a subscrição das suas acções nas casas bancárias da cidade, segundo noticiam os jornais do dia 21 que dizem que a subscrição fora muito concorrida⁽¹⁾. A fama dos grandes lucros da

(¹) Deve ter-se tratado da emissão da 2.ª série de acções, visto que a 1.ª série tinha sido subscrita pelo grupo financeiro que fundou a dita Companhia e este parece tê-la mantido em carteira até mais tarde.

Companhia Carris tornava propícia a maré para lançamento duma empresa destinada a explorar o exclusivo do mesmo negócio. Até houve accionistas da Companhia Carris, como o Dr. Soares Franco, que subscreveram acções da C. V. E., jogando assim nos dois tabuleiros...

A afluência de subscritores de acções da C. V. E. veio modificar profundamente os termos da questão em que a Companhia Carris involuntariamente se achava envolvida, visto que agora já se não tratava de uma luta com um pequeno grupo adverso, cujos interesses eram de legitimidade discutível, mas de uma companhia, regularmente constituída, cujos accionistas, em grande parte pelo menos, nada tinham com a questão, cujos interesses eram tão respeitáveis como os da Companhia Carris. De facto, a questão deixara de ser de pessoas e passara a ser simplesmente de interesses e de interesses legítimos.

*

Apesar da afluência de subscritores para as acções da C. V. E., a situação financeira desta empresa não ficou desafogada, segundo os boatos que corriam no público e na imprensa e que mais tarde se confirmaram.

Assim, em artigo publicado em *O Primeiro de Janeiro* de 3 de Abril, intitulado «A Viação Eléctrica do Porto» e com o sub-título — «O Tutti da C. V. E.» — fazem-se insinuações claras à falta de meios e de crédito da C. V. E., como se vê das seguintes passagens que dele vamos respirar: «Assim, diz-se (mas não acreditamos) que a Companhia só deligencia comprar o material a crédito e que, apesar de grandísimos esforços, não o tem conseguido. Diz-se «que, apesar de ter já terminado a 23 de Março o prazo para o começo dos trabalhos — no prazo de três meses a contar da assinatura do contrato — a Companhia apenas tem arrancado, com o geito que uma obra de arte exige, algum azulejo do muro dum terreno de Massarelos. Claro que o respeito que temos por nós próprios, continua

com ironia o articulista, *não nos permite acreditar em tal. Também se diz «que a C. V. E., desgostosa com a população, tem tentado passar o preciosissimo exclusivo a uma empresa estrangeira, com grande pesar patriótico; mas de lá dizem que se tal negócio não convém à Companhia Carris, a estrangeiros muito menos». E o articulista comenta: «Continuamos fieis ao nosso caracter: não acreditamos nisto». E mais adiante: Comentando a frase do último artigo do sr. Tutti — «...considerando os corpos gerentes da C. V. E. capazes de darem applicação criminosa aos dinheiros dos seus accionistas»—ouvimos esta simples pergunta: «Se, como se diz, uma parte do capital inicial da Companhia Viação Eléctrica é constituído por letras⁽¹⁾, será criminoso pagá-las com dinheiro da própria Companhia?»*

*

A falta de dinheiro da C. V. E. explica-se facilmente. Como dizemos a pág. 299, os antigos concessionários Paiva Irmãos & M. Lugan tinham passado para a C. V. E. o seu depósito na Caixa Geral de Depósitos, no valor de 1.000 contos. O primeiro dinheiro dos subscritores da C. V. E. (se dinheiro chegou a entrar) foi naturalmente destinado a saldar esa conta. O dinheiro dos subscritores da 2.^a série é que ficaria disponível para pagar despesas feitas e a fazer, mas as sobras seriam de pouca monta, tanto mais que a concessão tinha custado 200 contos à C. V. E. E como o depósito de 1.000 contos estaria immobilizado até que se arrumasse a questão com a Companhia Carris, explicado fica o motivo da falta de meios com que lutou desde o princípio a C. V. E. A fraqueza da Câmara em comprazer com os comicieiros até ao ponto de abrir a porta do concurso a um grupo sem capacidade financeira, levou a esta situação.

(¹) Comparar com o que se diz a pág. 293.

*

Na sessão camarária de 4 de Julho, são apreciados os documentos apresentados pela C. V. E. para instalação das suas linhas: Plano Geral da cidade, planta das oficinas e remises, etc. É de notar, pela importância que isso teve no futuro, que a bitola proposta para o afastamento dos rails era diferente da da Companhia Carris (1). Daqui resultaria que se chegassem a ser executados esses projectos aprovados pela Câmara, todas as linhas da Companhia Carris teriam de ser levantadas e ficaria perdido todo o capital que a mesma companhia empatara no assentamento das suas linhas!!!

*

Foi notada a falta de projecto da geradora eléctrica, o que deu ocasião a uma troca de ofícios que acabou em áspera contenda. Não tardou muito que a vereação adoptasse para com a C. V. E. a mesma agressividade de que vinha usando com a Companhia Carris e é possível que este facto viesse também a contribuir para a aproximação que veio a dar-se entre as duas empresas.

20. Uma notícia

É digna de nota a seguinte local inserta em *O Primeiro de Janeiro* de 14 de Novembro: «*Confirmando a notícia que aqui demos há dias, publicavam hontem os jornais da tarde: «Por parte de um importante grupo financeiro inglês foi apresentada à Companhia Carris de Ferro do Porto uma proposta para a compra das suas acções nos seguintes termos: Cada acção da Companhia Carris receberá £ 10 em acções de preferência de 6% ouro;*

(1) Ver Relatório da Companhia Carris — 1908, pág. 6.

£ 20 em uma obrigação de 5 %. £ 400.000 em acções de 6% preferenciais; £ 200.000 em acções ordinárias. O saldo do capital depois da aplicação à Companhia Carris é destinado à execução de obras, de acordo com as condições da concessão, etc. A proposta é apresentada pelos procuradores especiais e legalmente autorizada pela casa Daw Fischer & C.^o, banqueiros em Londres e que para tal fim os enviou expressamente a esta cidade. Como se vê, esta proposta dá a vantagem aos accionistas de receberem o seu capital em títulos, em ouro, cotados nas praças estrangeiras, sendo uma parte absolutamente garantida, pois é paga em obrigações.

Consta-nos que à C. V. E. vai ser apresentada proposta para a compra das acções. Caso as propostas sejam aceitas, veremos liquidada esta questão que parece querer eternizar-se sem solução e terá a cidade um bom serviço, pois nos consta que a casa proponente tem-se ocupado de operações desta natureza tais como: São Paulo Tramway, Ligth & Paver & C.^o, Rio de Janeiro Tramway, etc».

21. Projecto de fusão das duas Companhias

Apesar dos preparativos da C. V. E. para montar as suas instalações, as negociações com a Companhia Carris continuavam. Em Abril deste ano de 1907, José Augusto Dias, um dos maiores interessados na C. V. E., procura Kendall para entabolar negociações para a fusão das duas companhias. A 7 de Outubro seguinte, a maioria dos conselhos de administração ⁽¹⁾ das duas companhias chegaram a acordo sobre umas bases de fusão que foram apreciadas em assembleia geral da Companhia Carris, realizada em 20 de Novembro do mesmo ano de 1907, e simultâneamente pela assembleia geral da C. V. E.

Vamos dar ideia do que se passou de mais importante

⁽¹⁾ Vieira de Castro assinou vencido.

nesta sessão, fazendo uso do relato de *O Primeiro de Janeiro* e transcrevendo da acta as passagens mais elucidativas do conteúdo do contrato em vista.

O presidente da assembleia geral, Henrique Carlos de Meireles Kendall, explica que a ordem do dia consta de duas partes, sendo a primeira discutir e votar o projecto de junção com a Companhia Viação Eléctrica do Porto, apresentado pelo conselho de administração da Companhia Carris de Ferro do Porto; e a segunda, no caso de ser aprovado o projecto de junção, eleger a comissão que tem de realizar definitivamente a junção nos termos de uma das bases do projecto.

Como a afluência de accionistas fosse muita, o presidente Kendall pediu a Izequiel Vieira de Castro o salão do Centro Comercial para lá continuar a sessão. O pedido foi imediatamente atendido, sendo postos à disposição dos accionistas seis carros eléctricos para os transportes. Conta «O Primeiro de Janeiro» que a inesperada passagem dos seis carros, completamente cheios e com o letreiro «reservados», causara sucesso nas ruas do percurso.

Reaberta a sessão, foram lidas as bases da fusão que eram as seguintes:

Primeira: O capital das Companhias reunidas será de 3 400 contos, sendo 1 950 em acções para a Companhia Carris e 1 450 contos em acções e 217 500\$000 réis em dinheiro para a C. V. E. do P., sofrendo estas quantias, em acções e dinheiro, a entregar à C. V. E., a redução que for proporcional à soma que faltar para estarem integradas 120 000 acções e para terem entrada de 60 % as restantes 40 000 e sem atenção a entradas superiores a 60 %.

Segunda: As duas Companhias reúnem todo o seu activo e passivo tal como forem em 31 de Dezembro p. f., ficando, porém, reservado à C. V. E. retirar do rendimento do seu depósito de garantia a quantia de 28 contos de réis para distribuir entre os seus accionistas que, por isso, não participarão nos lucros da Companhia Carris relativos a 1907.

Terceira: Logo que estas bases obtenham a aprovação dos corpos gerentes das duas Companhias, designar-se-á, por acordo entre os respectivos conselhos de administração, o mesmo dia para serem reunidas as assembleias gerais, às quais os membros do conselho apresentarão e recomendarão a aprovação destas e proporão a nomeação duma comissão de três membros cada uma, com o mandato de elegerem um sétimo membro escolhido fora da lista dos indivíduos interessados nas duas Companhias e de, sob a sua presidência, trabalharem conjuntamente na redacção do contrato definitivo, projecto de reforma dos estatutos e deliberar sobretudo quanto não dependa da assembleia geral e de propor a esta quanto dela dependa, até conclusão final da junção das duas Companhias.

Quarta: Embora a junção das duas Companhias só fique ultimada depois de 31 de Dezembro p. f., os lucros, despesas e encargos das duas Companhias reputar-se-ão comuns e desde 1 de Janeiro de 1908.

Quinta: Desde a referida junção a administração será constituída pelos indivíduos que forem designados nos estatutos reformados, atendendo-se quanto possível, na sua escolha, à proporção do capital das duas empresas — Porto, 7 de Outubro de 1907.

(aa) Roberto Alves—Francisco de Paula Azeredo — M. Lugan — José Augusto Dias, Filho & C.^a

22. Críticas ao projecto da fusão

As duas 1.^{as} bases desta proposta mal se compreendem se não fossem os comentários que em seguida à sua leitura lhe fez o accionista Manuel Martins da Rocha e que passamos a transcrever da acta desta assembleia geral. Diz: «*Analizando o projecto de acordo para a fusão das Companhias, tal como foi subscrito pelas maiorias dos respectivos conselhos de administração e que têm de ser discutido e votado na presente reunião de assembleia geral,*

vê-se que se propõe na base 1.^a que o capital acções das duas Companhias reunidas seja de 3 400 contos, attribuindo-se à parte da Companhia Carris a verba de 1 950 contos e à C. V. E. 1 450 contos; recebendo esta mais, em dinheiro, a quantia de 217 500\$000 réis, acrescida com a de mais 28 contos a título de compensação pela distribuição já feita pela Companhia Carris aos seus accionistas por conta do dividendo de 1907.

Depreende-se da redacção da 2.^a parte da mesma base 1.^a que a C. V. E. toma o compromisso de integrar a importância de 1 200 contos e mais 60 % sobre 400 contos, percentagem esta correspondente às entradas feitas sobre 40 000 acções de 10\$000 réis que emitiu como 2.^a série de capital.

Assim temos que à C. V. E. compete entrar para a fusão com dinheiro ou acções integradas 1 200 contos e mais 60 % sobre 400 contos ou sejam 240 contos o que dá uma soma de 1 440 contos de réis e receber em acções integradas 1 450 contos e em dinheiro 245\$8000 réis o que perfaz uma soma de 1 695 800\$000 réis. Parece, pois, à 1.^a vista que receberia de bónus 255 800\$000, mas não é assim. Porque, tendo as duas Companhias de reunir o respectivo activo e passivo, como se propõe na base 2.^a, os encargos que a C. V. traria para o bolo comum, além daquele bónus, onerariam gravemente a Companhia Carris. A demonstração é fácil. O passivo da Companhia Carris, derivado da conveniência de fazer uso de capital alheio a juro relativamente módico, em vez de emitir acções para ocorrer aos dispêndios exigidos por aumento de material fixo e circulante e outras despesas de primeiro estabelecimento, tem a contra-partida no activo, em valores reais e realizáveis, ao passo que no activo da C. V., tal como se pretende que passe para o bolo comum, em 31 de Dezembro p. f., além de gastos feitos com a aquisição de terreno, construções, e encomendas de material, figuram valores negativos de considerável importância, como sejam: Duzentos contos de réis em que esta se mostra

obrigada a pagar aos concessionários Paiva e Lugan; depreciação e encargos do depósito de 1 000 contos em valores, feito na Câmara Municipal que, segundo é voz geral, não serão inferiores a 150 contos de réis; muitas outras despesas aleatórias que a C. V. há-de ter feito desde o princípio da sua campanha contra a Carris; e por último, a soma de dez mil libras, ou 50 contos de réis que pagou à casa J. G. White & C.^a, de Londres, para se libertar de um contrato ⁽¹⁾ onerosíssimo, baseado na emissão de obrigações pagáveis em ouro; contrato que se fosse realizado, com a perspectiva de um ágio elevado, importaria a ruina da Companhia logo no seu começo.

Temos pois a considerar que se o acordo fosse aprovado nas condições propostas, a C. V. viria a receber:

Bónus acima descrito	255 800\$000
Preço da concessão... ..	200 contos
Encargo do depósito de 1 000 contos ...	150 »
Outras despesas	10 »
Multa do contrato White	50 »
	<hr/>
Total	665 800\$000

Não pode haver grande diferença nas verbas inumeradas; creio que não estará no ânimo de nenhum accionista da Companhia Carris que deseje defender os seus interesses, sancionar o acordo nas condições propostas.

Fazendo a devida justiça ao carácter e ilustração do nosso digno conselho de administração, cujo zelo pelos interesses da Companhia se tem evidenciado em muitas ocasiões, quero-me parecer que o digno conselho foi iludido na sua boa fé, não prescrutando o alcance da forma solerte como foi redigida a base 2.^a do projectado acordo na qual se faz referência ao activo e passivo das duas Companhias sem aludir sequer de leve ao preço da con-

(¹) Aprovada na sessão camarária de 5 de Setembro de 1907.

cessão e outras verbas negativas acima referidas; e que, tendo em mente apenas a soma de mil contos depositada na Câmara Municipal, a tomou como dinheiro em que a C. V. E. havia de substituir os valores depositados, ignorando por certo que a administração daquela Companhia havia preparado as coisas em tempo para transformar aqueles valores em activo seu para passarem nas mesmas espécies para a sociedade resultante da fusão das duas».

Segue-se a análise da 3.^a base, que não tem interesse e acaba por propor que se nomeie uma comissão de três membros encarregada de examinar por miúdo, conjuntamente com o conselho de administração, o activo e passivo da C. V. E., aceitando-se, porém, em princípio, a ideia da fusão.

A proposta é assinada pelo orador e por H. Kendall.

Fala em seguida o Dr. Forbes de Magalhães, presidente do conselho de administração, dizendo que a proposta não podia ser discutida por estar fora da ordem. «Desejava que o assunto, por ser da máxima importância, fosse tratado com a maior serenidade e desapaixonadamente. Estava pronto a responder a todas as perguntas que lhe fizessem desde que a assembleia se mantivesse tranquila. Quando o actual conselho de administração tomou posse dos seus cargos, foi assediado por pretendentes estrangeiros de toda a parte que desejavam entrar na transacção com a Companhia. Houve um esboço de acordo com a C. V. E. que fracassou. Veio depois o projecto que acaba de ser lido e, conquanto não fosse inteiramente vantajoso, estava dentro dos limites do aceitável, mas, abaixo daquilo, nada. Sem estar a discutir que os direitos fossem despresados por quem os devia respeitar, o conselho apresentava aquele projecto que, embora não fosse bom, era o melhor de todos. Houve uma época em que todos os accionistas estavam dispostos a fazer a transacção; e se houvesse quem lhes oferecesse 100\$000 réis por acção, teriam aceitado, ficando muito satisfeitos (apoiados e não apoiados). Podem enredar a proposta como quiserem,

mas a verdade é que ela é a melhor de todas. Fazendo a destrinça das bases da fusão, disse que elas eram preferíveis à entrada de intermediários no negócio que ganharam centos de contos (apoiados). A Companhia está envolvida numa rede de perseguições, tanto no Porto como em Lisboa. É preferível, portanto, o contrato porque os tribunais são constituídos por homens e estes acertam umas vezes e erram outras. O seu único fim era salvaguardar os direitos e interesses dos accionistas. Apareceu há dias nos jornais uma proposta que lhe fora feita (pág. 305); mas o conselho rejeitou-a por unanimidade, visto já ter rejeitado outra igual, embora esta seja paga em ouro, com o que nada são beneficiados os accionistas. Esta proposta era para ficar nas mãos de portugueses. Até nisto é preferível (apoiados). Se puder ser, pede que o dispensem de falar porque o seu estado de saúde não lho permite»⁽¹⁾.

O presidente Kendall contesta que a proposta de M. M. da Rocha e sua, esteja fora da ordem, pois apenas se pede que sobreesteja na resolução até que se verifique o activo e passivo da C. V. E. (O accionista António Luiz da Fonseca defende a proposta. O Dr. Alvaro de Vasconcelos diz que a proposta está fora de ordem).

O Dr. Forbes de Magalhães, volta a falar e diz que o compromisso do conselho de Administração terminava hoje com a C. V. E.; se lá não fosse votada a junção no dia indicado, ficaríamos nós desligados, ficando a C. V. E. desligada de nós se essa junção não fosse hoje aqui votada. Termina afirmando que, de todos os maus caminhos a seguir, o menos mau era votar desde já a junção. O presidente Kendall insiste em pôr à discussão em 1.º lugar a proposta do M. M. da Rocha. O Dr. Mário Esteves lembra que 1.º está a do conselho de administração. António da Silva Cunha requer que se dê a matéria por discutida

⁽¹⁾ Este relato do discurso do Dr. F. de Magalhães é de «O Primeiro de Janeiro», mas parece ser também omissa, como a acta.

e se passe à discussão da proposta do conselho de administração. Votado por grande maioria. Procede-se à votação nominal da proposta do conselho de administração e é aprovada igualmente por grande maioria. Passa-se à eleição da comissão prevista na base 3.^a do projecto de junção e são eleitos :

Dr. José António Forbes de Magalhães

Dr. Gaspar José Tavares de Castro.

João Lopes Correia.

Martins da Rocha e Kendall apresentam um protesto contra a deliberação tomada pela assembleia e consequente alienação de direitos, etc. O Dr. Francisco Joaquim Fernandes apresenta um contra-protesto. Segue-se um «dize-tu, direi-eu» que mal se entende e que pouco interesse tem por isso.

A acta desta sessão foi assinada pelo presidente Kendall só na sessão seguinte, com a declaração de que não assinou a acta da sessão de 20 de Novembro *«porque, quando me foi apresentada, já exarada no livro, notei que estava omissa e inexacta, por não mencionar o facto de ter sido admitida à discussão a proposta de aditamento apresentada pelo sr. Manuel Martins da Rocha, nem as graves declarações feitas pelo sr. presidente do conselho de administração na defesa do projecto de fusão. Assino, portanto, hoje, por acautelar a inserção desta declaração»*.

Isto vem assim mesmo no fim da acta (livro correspondente, pág. 59), em letra de Kendall, com a sua assinatura seguida da dos dois outros membros da mesa...

*

De positivo saiu desta assembléia geral a eleição da comissão acima referida, nos termos da base 3.^a da proposta de fusão que foi aprovada em princípio e bem assim as bases em que havia de fazer-se o contrato de fusão.

No mesmo dia 20 de Novembro de 1907 reunia a assembleia geral da C. V. E. a cuja aprovação era apresentada a mesma proposta, assinada pelos membros do conselho de administração da Companhia Carris, tendo Vieira de Castro assinado vencido. Claro que foi aprovada.

23. Compasso de espera

Apesar da esmagadora maioria que votou a fusão com a C. V. E., a crítica feita por M. M. da Rocha às bases aprovadas em princípio na assembleia geral de 20 de Novembro não podia deixar de surtir efeito. Demais a mais o balanço da C. V. E. que tão acerbamente criticado tinha sido por M. M. da Rocha na mencionada assembleia, não havia maneira de vir a público. A 12 de Março de 1908, um accionista da Companhia Carris, em carta publicada em *O Primeiro de Janeiro*, estranha que o dito balanço ainda não tenha sido publicado, estando-se já perto da assembleia geral que vai deliberar sobre a fusão.

No dia seguinte, o presidente Kendall responde no mesmo jornal à carta na véspera publicada. Em resumo diz que, ao ser-lhe pedida a convocação da assembleia geral feita em 29 de Fevereiro, lhe tinham dito que o balanço da C. V. E. seria distribuído com as cartas convocatórias mas que até à data o não tinham feito. Fora saber da causa e averiguara que o empregado encarregado do expediente estava demorando a impressão e distribuição das propostas e acrescenta: «É evidente que, desde que a maioria do Conselho de Administração, aproveitando uma ausencia do digno administrador delegado, deliberou capitular com a C. V. E., se tem procurado dificultar aos accionistas o estudo da questão, com o fim de os induzir a votar sem conhecimento de causa, como sucedeu na reunião de 20 de Novembro. Porém eu espero, conti-

nua Kendall, *que os accionistas ainda tenham tempo e elementos para serem convenientemente elucidados e podem rectificar a sua primeira deliberação, da qual poderiam advir grandes perdas morais e materiais para a Companhia...»*

No dia 15 do mesmo mês de Março, nova carta de Kendall, a completar a anterior. Diz, em resumo, que as convocatórias e o projecto de fusão serão distribuídos em breve, mas que o balanço e a lista das acções a resgatar só serão apresentados no momento de ser aprovada a fusão. Acrescenta que o projecto é confusíssimo e acaba por dizer que deve ser tudo rejeitado para começar de novo.

A 15, um accionista, comentando o projecto de fusão que acaba de ser distribuído, mostra que o balanço da C. V. E. só será apresentado na outorga do contrato de fusão, quer dizer, os accionistas da C. V. E. teriam de votar... em branco. É também da opinião de Kendall — voltar ao princípio.

No dia 17, o mesmo accionista volta à carga para pôr em evidência a confusão de algumas das disposições do projecto de fusão e diz: *«A cláusula que se refere ao resgate de acções que não figurava nas bases votadas na assembleia geral de 20 de Novembro último, está nesse caso. Nenhuma dúvida temos em afirmar — e conosco naturalmente quasi todos os accionistas que queiram ser francos — que, por mais esforços que tenhamos empregado, ainda não nos foi possível percebê-la».*

A 19, outro accionista vem ao mesmo jornal (*O Primeiro de Janeiro*) estranhar a ignorância em que os accionistas da Companhia Carris vão votar a fusão.

A assembleia geral extraordinária convocada para o dia 21 de Março, não se realizou por falta de número.

A 25, a C. V. E. publica, finalmente, o seu balanço.

A 2 de Abril outra carta sobre a *confusão* das companhias.

A 3, outra com o mesmo título.

24. Novos projectos de fusão e novas críticas

A 10 do mesmo mês de Abril, reúne a assembleia geral extraordinária para apreciar a proposta de fusão elaborada pela comissão eleita na assembleia geral de 20 de Novembro.

O Dr. António José de Oliveira Mourão faz uma crítica cerrada das bases propostas à assembleia pela mencionada comissão e que não transcrevemos por brevidade. Entre outras coisas diz que a cláusula do resgate das 40 000 acções da C. V. E. não fora prevista nas bases aprovadas em 20 de Novembro e que a comissão exorbitara, aceitando-as. Disse também estranhar que o Dr. F. de Magalhães, sabendo antes de 20 de Novembro que a C. V. E. queria o resgate de tais acções, não tivesse prevenido a assembleia. Que nos haveres da C. V. E. apenas chegariam à Carris cerca de 160 contos, sendo as despesas a fazer orçadas em perto de mil contos. Que o relatório da C. V. E. era confuso e perigoso e por isso propunha que se rejeitasse por completo a proposta em discussão e se elaborasse outra.

Em seguida foram para a mesa várias propostas. A 1.^a a ser votada foi a do Dr. F. de Magalhães que propunha «*que a apreciação e votação do projecto de contrato apresentado pela comissão eleita em 20 de Novembro, se dividisse em duas partes, etc.*» Foi rejeitada.

Em seguida foi suspensa a sessão que continuou no dia seguinte.

*

Reaberta a sessão, é posta à votação a moção do Dr. António Mourão (que propunha a rejeição do projecto em discussão e que se elaborasse outro) que é aprovada.

A comissão que elaborara o projecto demite-se imediatamente.

O Dr. Mário Esteves protesta contra as deliberações

tomadas, por ilegais. O Presidente da mesa contra-protesta e o Dr. António Mourão também.

O presidente do conselho de administração declara que, visto a comissão ter deposto o seu mandato, competia ao Conselho de Administração adoptar o expediente a seguir em harmonia com as resoluções da assembleia geral. E foi encerrada a sessão.

*

No mesmo dia 10 de Abril realizou-se para idêntico fim a assembleia geral da C. V. E. que aprovou o projecto de junção que a assembleia geral da Companhia Carris veio a rejeitar no dia seguinte.

25. Acordo final

Apesar da rejeição do projecto de fusão das duas companhias por parte da assembleia geral da Companhia Carris, a verdade é que, em princípio, a fusão estava assente e era desejada pela imensa maioria dos acionistas de ambas as empresas, embora por motivos diferentes.

Da parte da Carris militavam em favor da fusão as razões apresentadas pelo Dr. Soares Franco na assembleia geral de 20 de Março de 1907, agravadas pela ameaça de a C. V. E. começar o assentamento das suas linhas e a Companhia Carris se ver obrigada a arrancar as dela.

Da parte da C. V. E. impunha a fusão a dificuldade de obter os meios financeiros necessários para levar a cabo as suas instalações, tendo empatado por tempo indeterminado o depósito de mil contos e ainda com o encargo de indemnizar a Companhia Carris no montante em que fosse condenada pelos tribunais. A situação da C. V. E. era crítica e se a Companhia Carris persistisse na primitiva intransigência, a falência da sua rival seria certa.

Mas a quanto montariam os prejuízos da Companhia Carris no final das contas? A continuação da luta podia

ser a ruína de ambas as empresas. O Dr. Forbes de Magalhães tinha razão quando disse que de todos os maus caminhos a seguir, o menos mau era o da fusão. E este resultado é a prova cabal de quanto foi absurda a abertura dum concurso para a concessão do exclusivo dum serviço que já estava a ser prestado pela Companhia Carris há mais de 30 anos!

Fossem quais fossem os novos concessionários, o entendimento com a Companhia Carris era fatal, sob pena de incalculáveis prejuízos para ambas as partes. O procedimento da Câmara serviu apenas para abrir a porta a intermediários que vieram locupletar-se à custa dos accionistas da Carris e ainda dos da C. V. E. com avultadas quantias que, na moeda de hoje, equivaliam a algumas dezenas de milhares de contos.

*

Mas reatemos o fio dos acontecimentos. A 11 de Junho reunia de novo a assembleia geral da Carris para substituir a comissão que se demitira na assembleia geral anterior, sendo eleitos:

Bernardino F. de Azevedo Campos

Isidoro da Fonseca Moura

Dr. Mário Esteves de Oliveira.

O fim de esta comissão era o de elaborar dois projectos: um, de fusão das duas companhias; outro, de estatutos para a empresa resultante das duas companhias reunidas.

A comissão eleita começou logo no dia imediato os seus trabalhos e já os tinha ultimado no dia 15 do mesmo mês de Junho quando recebeu a comunicação oficial da sua eleição. Logo que tal comunicação recebeu, a comissão acima referida dirigiu-se à comissão da C. V. E., eleita para o mesmo fim, à qual apresentou os projectos que tinha elaborado, que os aceitou na sua generalidade e prontificou-se a levá-los à sanção da assembleia geral da

Companhia que representava, a despeito de não concordar com a conservação do nome de «Companhia Carris de Ferro do Porto» e com a supressão do resgate apresentado pela anterior comissão.

Por circunstâncias fortuitas que é inútil relatar, a primeira assembleia geral a reunir para analisar os projectos aprovados pelas duas comissões, foi a da C. V. E., que se realizou a 4 de Julho seguinte: Foi resolvido nesta sessão autorizar a emissão de obrigações até ao limite máximo compatível com o capital realizado, em séries de 400 contos; e que a sessão se suspendesse para aguardar a resolução da assembleia geral da Companhia Carris sobre os projectos de fusão e de estatutos, ultimamente elaborados.

O fim desta assembleia foi apenas o de ameaçar a Companhia Carris com o começo das obras de instalação da C. V. E.

A 6 do mesmo mês de Julho reúne a assembleia geral extraordinária da Companhia Carris, no Centro Comercial do Porto, para apreciar os projectos elaborados pela comissão eleita em 11 de Junho.

Presentes: 192 accionistas. Presidente: Henrique Kendall; secretários, Álvaro Areias e António Baptista Alves de Lemos. Capital representado: 7 604 acções.

O presidente diz que a 1.^a parte da ordem do dia era votar e apreciar os trabalhos da comissão nomeada na assembleia geral de 11 de Junho, sobre as bases do contrato de fusão e os novos estatutos. É dispensada a leitura por estes trabalhos terem sido publicados e distribuídos com antecipação.

O vogal da comissão, Isidoro da Fonseca Moura, dá conta dos trabalhos efectuados de que resultaram os projectos em discussão.

O presidente Kendall diz que, sendo o trabalho da comissão formado de duas partes, uma referente às bases da fusão e outra, aos novos estatutos, lhe parecia conveniente que a discussão se fizesse em conjunto.

Aprovado por unanimidade. Houve várias propostas de alteração que foram todas rejeitadas, para não complicar as relações com a C. V. E. Posto o projecto à votação, foi aprovado por maioria visto que só uma accionista votou contra.

*

Em seguida foi escrita, lida e assinada a acta.

26. O contrato da fusão

As bases ou cláusulas do projecto de contrato são as seguintes:

Cláusula 1.^a É mantida a sociedade hoje existente sob a denominação de Companhia Carris de Ferro do Porto que subsistirá com a mesma denominação, reforçando o seu capital actual de 1 500 contos com a quantia de 1 900 contos e regendo-se pelas disposições estatutárias constantes da cláusula 11.^a ao diante.

Cláusula 2.^a A Companhia Carris de Ferro do Porto reconstituída nas bases a que alude a cláusula 1.^a, efectua a sua junção com a C. V. E. do P., pela aquisição de todos os bens mobiliários e imobiliários, direitos e acções que constituem o património desta última e fazem parte do seu activo, constante do respectivo balanço, referido a 31 de Dezembro de 1907, que na outorga deste contrato será, pelos membros do conselho de administração da C. V. E. do P., entregue aos representantes da Companhia Carris de Ferro do Porto, e deste contrato fará parte integrante.

Mas dessa aquisição fica excluída a quantia de 28 contos que o conselho de administração da C. V. E. retirará do rendimento do seu depósito de garantia para aplicar em conformidade com o disposto na cláusula 3.^a e esclarece-se que o único imobiliário que se compreende naquele activo é o prédio descrito na segunda Conservatória desta cidade com o n.º 37.916, com as benfeitorias que nele se estão fazendo e cujo valor actual é de 50 contos de réis.

sem embargo de somarem maior quantia as verbas do balanço que lhe respeitam, o que provém de que sob a designação de Obras se incluem materiais a elas destinados e que ainda não estão empregados.

Cláusula 3.^a Em pagamento da aquisição estipulada na cláusula anterior, a Companhia Carris de Ferro do Porto, reconstituída na forma expressa, obriga-se a:

1.^o Tomar a seu cargo todas as obrigações, encargos e dívidas que nesta data competem à C. V. E. do P., em resultado de contratos constantes do balanço acima referido e da nota indicativa dos mesmos contratos que juntamente com o balanço e para os mesmos efeitos, será na outorga deste apresentada pelo conselho de administração da C. V. E. do P. (1).

2.^o Entregar ao conselho de administração da C. V. E. do P.: a) 145.000 acções da companhia reconstituída, do valor nominal de 10 mil réis cada uma; b) a quantia de 217.500\$00 réis, o todo para ser distribuído pelos seus accionistas em conformidade com as deliberações da respectiva assembleia geral.

Cláusula 4.^a A Companhia reconstituída realizará a entrega da quantia mencionada na cláusula anterior, logo que tenha a livre disposição do depósito existente na Caixa Geral de Depósitos em cumprimento da condição 10.^a do programa do concurso da adjudicação do exclusivo da viação, realizado perante a Excelentíssima Câmara Municipal do Porto.

Cláusula 5.^a Logo que tenham sido registados e publicados legalmente os estatutos a que a cláusula 11.^a deste contrato se refere, fica a C. V. E. dissolvida, o seu activo liquidado e o seu passivo a cargo da Companhia Carris de Ferro do Porto, sem prejuízo do que se estipula em o n.^o 2.^o da cláusula 3.^a e na cláusula 10.^a.

(1) Estes encargos somam 30 604\$435 segundo nota da Companhia Carris. Ver no fim destas bases o inventário dos Valores da C. V. E.

Cláusula 6.^a As 15.000 acções de 100\$000 réis cada uma que actualmente representam o capital da Companhia Carris de Ferro do Porto serão desdobradas em 150.000 acções reunidas a 45.000 das que hão de ser emitidas para o reforço do capital indicado na cláusula 1.^a, resgatará a Companhia as suas 15.000 acções, mediante a entrega de 13 novas acções de 10\$000 réis cada uma em troca de cada acção actual de 100\$000 réis cada uma (¹).

Cláusula 7.^a O capital de 3.400 contos de réis que há-de ter a distribuição determinada na alínea a) do n.º 2.º da cláusula 3.^a e na cláusula 6.^a, acha-se integralmente realizado e representado nas formas seguintes:

1.º Quanto a 1.450 contos de réis, por todos os bens mobiliários, direitos e acções que, em conformidade com o balanço já referido, constituem o património da C. V. E. do P.;

2.º Quanto a 1.950 contos de réis, por todos os bens mobiliários e imobiliários, direitos e acções que à Companhia Carris de Ferro do Porto pertencem, em conformidade com o seu balanço de 31 de Dezembro de 1907, que será apresentado na outorga deste contrato e dele fará parte integrante, à excepção, porém, da quantia autorizada para dividendos de 1907, em distribuição.

Cláusula 8.^a Reputam-se pertencer à Companhia Carris de Ferro do Porto, já reconstituída, conforme este contrato, todos os lucros, encargos e despesas das duas companhias contratantes desde 1 de Janeiro de 1908 em diante.

Cláusula 9.^a Este contrato, desde que obtenha a aprovação das assembleias gerais das duas sociedades e desde que tenham sido feitos o registo e publicações legais de estatutos, importa e vale o documento legal a que se refere a condição décima do programa do concurso da adjudica-

(¹) Das 340 000 acções novas, iam para os accionistas da C. V. E. 145 000. Sobravam para os da Companhia Carris 195 mil e que dá 13 das novas por cada uma das antigas de 100\$000.

ção do exclusivo da viação para os efeitos de a Companhia Carris de Ferro do Porto desistir de recorrer aos tribunais e de fazer reclamação contra a Câmara quanto às indemnizações a que dizem respeito a condição 8.^a do mesmo programa e a cláusula 37.^a da condição definitiva e de ficar por isso a mesma Companhia habilitada, por si e pela C. V. E. do P., a requerer e obter a entrega do depósito efectuado, para garantia dessa indemnização.

Cláusula 10.^a Para inteiro cumprimento do estipulado na cláusula 3.^a deste contrato, fica entendido que a assembleia geral e os conselhos de administração e fiscal da C. V. E. do P. conservarão pelo tempo indispensável os poderes que lhe são conferidos pelos seus actuais estatutos.

Cláusula 11.^a Desde que este contrato obtiver a aprovação das assembleias gerais das Companhias Carris de Ferro do Porto e Viação Eléctrica do Porto, a Companhia Carris reconstituída reger-se-á pelos estatutos que sejam aprovados nas assembleias gerais das duas companhias e nos quais não poderá ser consignada disposição alguma que contrarie, modifique ou afecte as cláusulas do contrato definitivo de 22 de Dezembro de 1907 entre o Município do Porto e Paiva Irmãos & M. Lugan.

*

Segue o inventário dos valores que, para a Companhia Carris de Ferro do Porto, transitaram da Companhia Viação Eléctrica do Porto, conforme lançamentos no «Diário» da primeira companhia, em Dezembro de 1908, a págs. 126, 127 e 128, assim descritos:

Importância de todos os bens mobiliários e imobiliários, direitos e acções que constituíam o património da Companhia Viação Eléctrica do Porto, constantes do respectivo balanço referido a 31 de Dezembro de 1907, conforme a cláusula 2.^a do contrato de junção outorgado

em 24 de Agosto de 1908 por escritura lavrada nas notas do notário Dr. Luís Novais = 1 726 104\$435, assim discriminados :

1 — Concessão do exclusivo		200 000\$000
2 — Encargos da junção:		
Dinheiro a distribuir pelos accionistas da C. V. Eléctrica, conforme a cláusula 3. ^a do contrato de junção... ..	217 500\$000	
Despesas de constituição da Companhia... ..	11 610\$155	
Indemnização a J. W. White	49 967\$470	279 077\$625
Estação de Massarelos:		
Propriedades, terrenos, remises, terraplanagens, obras, estudos e projectos		71 952\$900
3 — Depósito na Caixa Geral de Depósitos		1 000 000\$000
4 — Armazéns Gerais — Carris, ferramentas e mais material não discriminado		110 828\$390
5 — Móveis e Utensílios		1 432\$470
6 — Dinheiro em Caixa... ..		2 027\$195
7 — Depositado em Bancos:		
J. Augusto Dias, F. ^o & C. ^a	5 170\$770	
J. Pinto Leite, F. ^o & C. ^a	2 093\$710	
C. ^a Filial do Banco do Minho	4 888\$450	
Borges & Irmão	266\$000	
J. Martins Fernandes Guimarães & C. ^a	4 681\$910	
Banco Comercial do Porto	5 659\$015	22 759\$855
8 — Acções em Carteira:		
Diversos papéis de crédito		10 026\$000
9 — Ganhos e Perdas:		
Verba a retirar do rendimento do depósito para os accionistas da C. V. E., conforme cláusula 2. ^a do contrato		28 000\$000
		<hr/>
		1 726 104\$435

*

Importâncias que, pelo n.º 1.º da cláusula 3.ª do contrato de junção ficaram a cargo da Companhia Carris de Ferro do Porto reconstituída e em conformidade com a cláusula 8.ª do referido contrato :

1 — Letras a pagar	11 014\$305	
2 — Rendimento do depósito — juro líquido até 31-12-1907... ..	19 590\$130	30 604\$435
	<hr/>	

*

Dois dias depois, a 8 do mesmo mês de Julho, prossegue a assembleia geral da Companhia Viação Eléctrica que aprova os projectos de fusão e de estatutos já aprovados pela assembleia geral da Companhia Carris.

*

A 16 do mesmo mês, a Câmara resolve «aceitar a passagem do exclusivo da viação a qualquer entidade, com todos os encargos, direitos e deveres que resultam do contrato de concessão e do princípio da sua execução» como lhe fora solicitado pela C. V. E., depois de expostas as cláusulas do contrato de junção.

*

A 24 de Agosto deste mesmo ano de 1908, é lavrada a escritura de junção das Companhias Carris de Ferro do Porto e Viação Eléctrica, no cartório do Dr. Ponce de Leão.

*

Assim terminou este incidente na vida da Companhia Carris, com o que se fecha a história da Companhia velha. Vejamos agora, para terminar este período da vida da Carris, o preço por que ficou o incidente aos accionistas das duas empresas.

A Companhia Carris deu à C. V. E., nos termos da 2.^a parte da cláusula 3.^a:

a) Em acções da nova Companhia ...	1 450 000\$000
b) Em dinheiro	217 500\$000
Pela 1. ^a parte da mesma cláusula, mais	30 604\$435
	<hr/>
Ao todo	1 698 104\$435

E recebeu, nos termos da cláusula 2.^a do mesmo contrato, os valores reais que constam do inventário transcrito a págs. 324 e 325 e que são os que se seguem, com as avaliações constantes do mesmo inventário:

Estação de Massarelos	71 952\$000
Depósito na Câmara	1 000 000\$000
Armazéns gerais	110 828\$390
Móveis e utensílios	1 432\$470
Dinheiro em caixa	2 027\$195
Depósitos nos bancos	22 759\$855
Acções em carteira... ..	10 026\$000
	<hr/>
	1 219 025\$910

A Companhia Carris perdeu no incidente o melhor de 479 contos, não contando já com a desvalorização do depósito que, segundo as declarações do accionista Manuel Martins da Rocha, na assembleia geral de 20 de Novembro de 1907 (pág. 310) andava por 150 contos. Ao todo, os prejuízos da Companhia deviam de ter ido muito acima

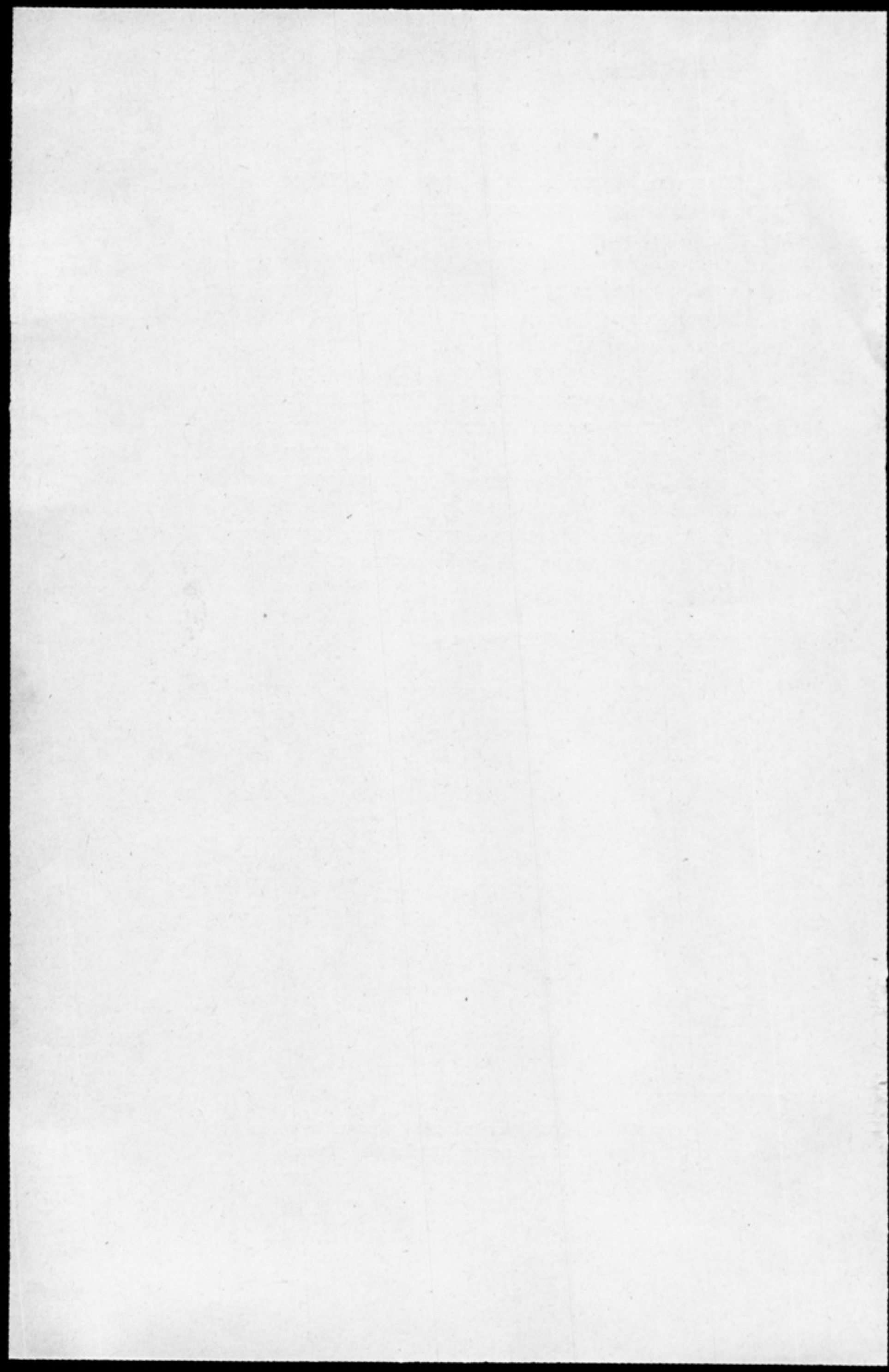
de 600 contos daquele tempo; mais de 60 000 contos de agora. Mas isto foi apenas um começo.

No fim do ano de 1907, as 15 000 acções da Companhia Carris achavam-se na posse de 205 accionistas dos quais 478 cavalheiros, com 8 222 acções; 363 senhoras, com 4 810 acções; e 64 menores, com 1 868 acções (1). Destes accionistas, só se salvaram os que venderam a tempo as suas acções, ou por mais afortunados, ou por estarem mais ao par da situação criada à Companhia pelo novo contrato. Para os outros, a perda foi total, como se verá na segunda parte deste trabalho. Os dois irmãos Paivas e o francês Mathieu Lugan, esses é que foram os contemplados nesta lotaria... com batota, que levaram de mão beijada o melhor de 200 contos — uma grande fortuna para aquele tempo. Em moeda de hoje, seriam mais de 20 mil contos.

Coimbra, Junho de 1964.

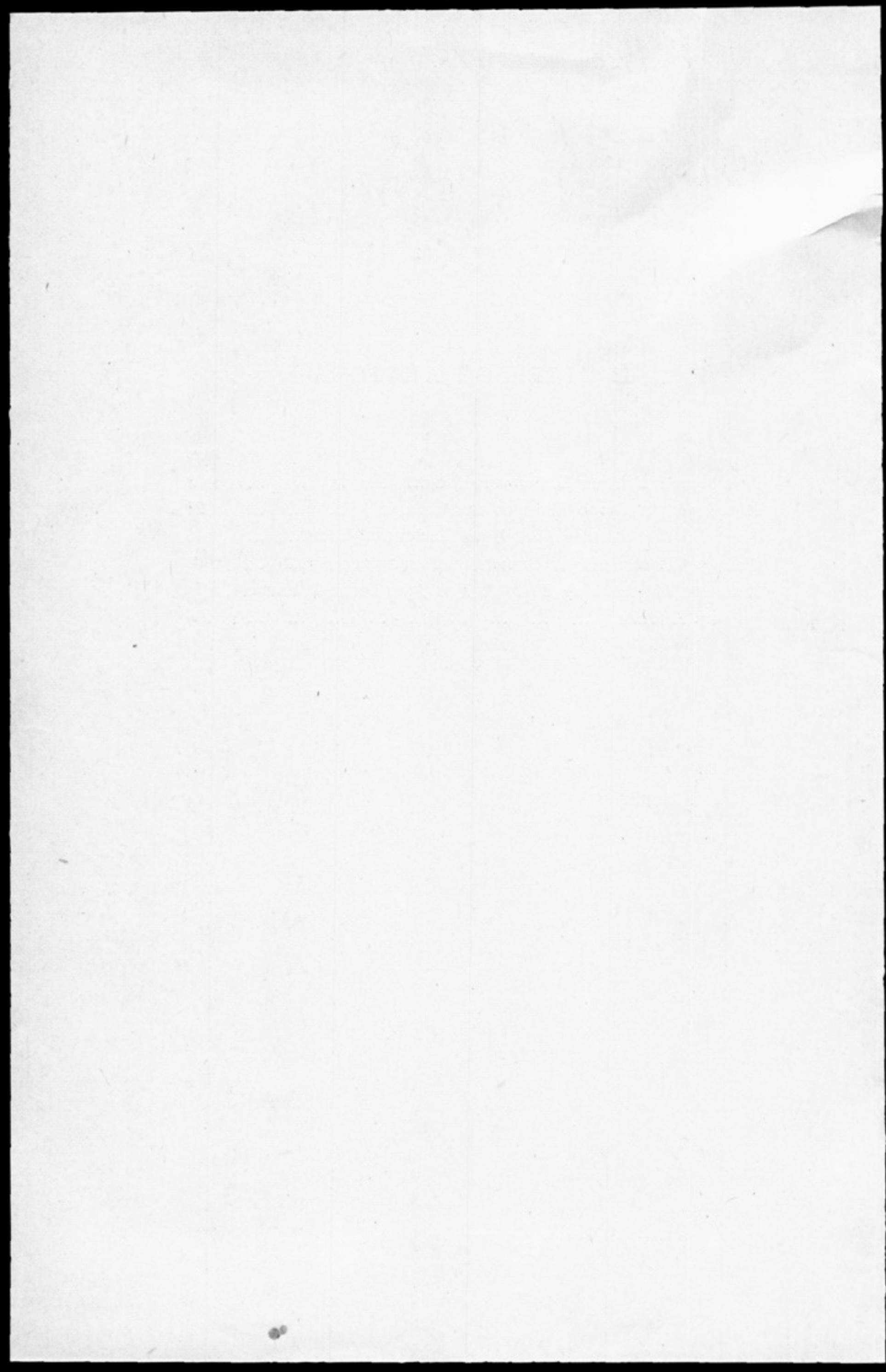
DIOGO PACHECO DE AMORIM

(1) As acções da Carris eram todas nominativas e a lista dos accionistas era publicada nos relatórios da gerência.



ÍNDICE POR ARTIGOS

	Págs.
<i>Le masque social</i> , por E. SCHAUB-KOCH... ..	1
<i>Algarismo</i> , por DIOGO PACHECO DE AMORIM... ..	21
<i>Le cheval dans l'arte occidental</i> , por E. SCHAUB-KOCH... ..	45
<i>Poeme of Innocence</i> , por CAMPOS DE FIGUEIREDO	69
<i>A Companhia Carris de Ferro do Porto</i> , por DIOGO PACHECO DE AMORIM	139



ÍNDICE POR AUTORES

	Págs.
CAMPOS DE FIGUEIREDO — <i>Poeme of Innocence</i>	69
DIOGO PACHECO DE AMORIM — <i>Algarismo</i>	21
DIOGO PACHECO DE AMORIM — <i>A Companhia Carris de Ferro</i> <i>do Porto</i>	139
E. SCHAUB-KOCH — <i>Le masque social</i>	1
E. SCHAUB-KOCH — <i>Le cheval dans l'art occidental</i>	45

