

Da tração animal aos carros invisivelmente propelidos:
o transporte público em Lisboa, 1834-1910 - parte I,
o tempo das bisarmas (1834-1873)

From animal traction to invisibly propelled cars: the public
transport in Lisbon, 1834-1910 - part I, the time of the
bisarmas (1834-1873)



RICARDI, Alexandre *

 <https://orcid.org/0000-0003-3306-605X>

RESUMO: Apresentamos a primeira parte da trajetória dos transportes públicos em Lisboa, cuja similaridade com outras cidades se deu pelo protagonismo do bonde à tração animal e elétrico no serviço de transporte de pessoas, bens e mercadorias, necessidade premente com o crescimento industrial e o adensamento urbano do século XIX. A *Carris de Ferro* monopolizou o serviço por 148 anos, desde 1873 com os *americanos*, *tramways* à tração animal, e depois com os *eléctricos*, a primeira carreira com carros invisivelmente propelidos correu a 31 de agosto de 1901. A urgência pelo serviço levou a Câmara Municipal a se ocupar da concessão já em 1834 e ora trazemos a história das companhias criadas com dificuldade. O marco final desse período de intermitência é exatamente a criação da *Carris de Ferro*, celebrada pela população e ainda hoje a concessionária do serviço em Lisboa.

ABSTRACT: We present the first part of the trajectory of public transport in Lisbon, whose similarity to other cities is given by the protagonism of the trams with animal and electric traction in the transport service of people and goods, pressing need with the industrial growth and urban density in the 19th century. The *Carris de Ferro* have monopolized the service for 148 years, since 1873 with the *Americans*, *tramways* with animal traction, and then with electric cars, the first tram with invisibly propelled cars ran on August 31, 1901. The urgency for the service led the City Council to take care of the concession as early as 1834 and now we bring the history of the companies created with difficulty. The final mark of this period of intermittence is precisely the creation of *Carris de Ferro*, celebrated by the population and still the service concessionaire in Lisbon.

PALAVRAS-CHAVE: companhias de serviços públicos; bondes; Lisboa; transporte público.

KEYWORDS: utilities; tramways; Lisbon; urban transport..

Recebido em: 16/07/2021
Aprovado em: 08/10/2021

* Mestre e Doutor em História pela Universidade de São Paulo, São Paulo, SP. E-mail: alexandre.ricardi@alumni.usp.br.



Introdução

A história dos transportes públicos coletivos em Lisboa que pode ter seu início fixado em 1834 é significativa por ter sido protagonizada por uma mesma companhia por cerca de 148 anos, desde seu surgimento em 1873! A *Companhia Carris de Ferro de Lisboa*, mais lembrada como *Carris* ou *Carris de Ferro*, é a concessionária do serviço na cidade, primeiro com os *americanos*, como ficaram popularizados os *tramways* movidos à tração animal. Depois de 28 anos explorando essas linhas com força animal implantaram os *eléctricos* com a inauguração da primeira carreira com carros invisivelmente propelidos a 31 de agosto de 1901 (CASTRO, 1956, p. 109).

Verdade que nem sempre geriu o monopólio que deteve da atividade, uma *holding* de capital britânico, a *Lisbon Electric Tramways*, arrendou as carreiras por cerca de 40 anos no começo do século XX, tendo sido a artífice da eletrificação da rede. Disso decorreu parte substancial e estimulante de sua história, assim como a rivalidade dos concorrentes, as relações com a Câmara Municipal e os lisbonenses, a discordância com a saída do país do enorme lucro proporcionado. As relações oscilaram da excitação com o serviço, visto como modernizador e essencial para os lisbonenses, ao descontentamento com as falhas que ocorriam, habituais para esse tipo de serviço, e a frustração com a riqueza que ia lhe sendo arrancada. Outro ponto original de sua história é sua fundação ter acontecido em 1872 no Rio de Janeiro, feito de dois irmãos lusitanos, Francisco Maria e Luciano Cordeiro de Sousa e sócios, com os trilhos assentados em Lisboa em 1873 e a sede transferida para a Europa em poucos anos.

Visto o longo trajeto da companhia de serviços públicos, o que oferece dificuldades ímpares ao historiador, do estágio investigativo em 2016 no *Instituto Universitário de Lisboa* (ISCTE) resultou farto material, assim como a redação em três partes, que ora trazemos a parte I. Remontamos então ao período mais recuado no tempo, chamado de o tempo das bisarmas, cerca de 40 anos, quando não havia oferta de *americanos* e os lisbonenses sofriam com o serviço intermitente. Foi quando surgiu a primeira concessão de serviços de transporte público em Lisboa, com serviço descontínuo, oneroso para a maior parte da população e de qualidade questionável.

São os primórdios do serviço, de 1834 até a fundação da *Companhia Carris de Ferro de Lisboa* em 1873, após curto período de desorganização. A documentação contábil é rara, mas é período rico em documentos de natureza informativa e descritiva, compilados em dois encadernados pelos engenheiros Silva Bastos e António Paes de Sande e Castro. A partir dessas fontes primárias toda a bibliografia sobre o tema, que citamos adiante, se baseou. O pesquisador é levado então a analisar e reconstituir os fatos relacionados à vida cotidiana das companhias que atuavam em cidade que ia se

adensando com conseqüente demanda por serviços para movimentação de pessoas, bens e mercadorias.

Na parte II, a ser revisada e publicada, abordamos o período em que a *Carris* começou a oferecer o serviço de transportes urbanos sob trilhos de ferro, *tramways* movidos à tração animal, os *americanos*, desde 1873 até cerca de 1901, quando as linhas já estavam arrendadas, tendo sido a eletrificação da rede feita pela *Lisbon Electric Tramways*. Na virada do século, com a efervescência política e cultural e maior circulação de diários e *magazines*, a *Carris* era louvada por alguns, que lembravam dos sucessos ao fazer as parelhas vencerem as difíceis ruas da colinosa Lisboa e estrear o desejado serviço.

Contudo, aborrecia outros, passando a sofrer forte pressão para a atualização do sistema. O cheiro e a sujeira, a lentidão dos *americanos* e os preços onerosos eram tidos como atraso para Lisboa, havendo premência em dotar a *Carris* com a tecnologia mais adiantada e eficaz da eletricidade. A concorrência e a pressão por serviços de transporte público mais baratos, limpos e eficientes levaram a *Carris* a adotar a tração elétrica em 1900, mas somente através do arrendamento à *holding* britânica citada acima.

Na parte III, também a ser revisada e publicada, iniciamos pelo arrendamento da rede à *Lisbon Electric Tramways* em 1900 até 1910, com a República, observando a atuação do operariado e o papel das paralisações do trabalho a partir de então. Com a monarquia estavam submetidos ao código civil de 1866, com penas de prisão de um a seis meses para grevistas. Compunham, porém, parcela maior dos consumidores dos serviços de transportes coletivos urbanos, com peso relevante na geração das receitas e quase nenhum espaço de reclamar aos patrões por melhorias no trabalho. É verdade que podiam ser ouvidos como cidadãos pela Câmara, mas na República é necessário primeiro organizar sua capacidade para se tornarem conscientes de seus deveres e direitos civis.

Os operários passaram a ter voz também como consumidores, de forma incipiente, como no nascedouro, visto a dificuldade de serem ouvidos pelos monopolizadores dos serviços públicos. Claro que não defendemos que ao raiar da República os consumidores eram ouvidos sem entraves pelas companhias de serviços públicos. Contudo, eram o integrante que precisava ser considerado, sendo também eleitores com direitos que, apesar da repressão, acabaram aprendendo a utilizar. Em Portugal, o regicídio pôs fim à monarquia e a República inaugurou um dos períodos mais conturbados da história lusitana, com o novo regime tendo de enfrentar inúmeros obstáculos para se consolidar, com a oposição dos monárquicos. Por isso, por enquanto, a história da *Carris* após esse período não foi contemplada pela investigação, visto as

implicações políticas de um dos mais importantes serviços públicos em cidade que procurava se modernizar rapidamente.

Ampla e destacada bibliografia têm discorrido sobre a influência dessa companhia de transporte público nas evoluções dos dois últimos séculos, com o advento da revolução industrial, suas consequências, a urbanização e adensamento populacional decorrentes. Não são eventos exclusivos de Lisboa, outras cidades tiveram experiências semelhantes e algumas adotaram soluções paradigmáticas que se tornaram referência, como as reformas urbanas do Barão Haussmann em Paris entre 1852 e 1870, modelo para várias cidades corrigirem suas deficiências. Ou como a primeira rede de *tramways* elétricos implantada em 1888 em Richmond, Virgínia, EUA, com 30 carros e 19 quilômetros de percurso construída por Frank J. Sprague, modelo para as cidades que rapidamente procuraram implementar a novidade.¹

Para nosso estudo foram tomadas três referências no tema dos transportes públicos coletivos e as relações com a urbanização em Lisboa. Maria Amélia da Motta Capitão em *Subsídios para a história dos Transportes Terrestres em Lisboa no século XIX*, de 1974, destaca o advento dos *americanos* em Lisboa e traz informações relevantes sobre a criação da *Carris*. O segundo, de 1982, *Os Transportes Públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, é de António Lopes Vieira do *Gabinete de História Econômica e Social do Instituto Superior de Economia*. Com introdução de Vitorino Magalhães Godinho, Vieira compõe diálogo relevante para a história dos transportes públicos coletivos tendo como referência o trabalho de Motta Capitão, se batendo com algumas de suas afirmações.

Para ambos, a infraestrutura de transportes promoveu a expansão e transformação de Lisboa em grande centro industrial e econômico, a começar pelas ferrovias na primeira metade do XIX. Na cidade, os caminhos de ferro metropolitanos foram indispensáveis, tendo precedido ao seu desenvolvimento concreto, instrumento da urbanização ou seu rebento? Vieira adverte também sobre outras questões com tanta ou mais influência no alargamento urbano que preexistiu à rede de transportes públicos, como a estrada de circunvalação, uma expansão artificial, aparentemente de caráter arrecadatório, dos limites de Lisboa.

Antes de citar o terceiro, devemos notar que na coleta da documentação primária a dois arquivos devemos especial agradecimento, o *Arquivo Municipal do Arco do Cego* e o *Museu da Companhia Carris de Ferro de Lisboa*, que guarda seu acervo histórico. No *Arco do Cego* encontramos material de caráter oficial farto e bem organizado, principalmente ofícios e decisões da Câmara Municipal e de companhias de serviços

¹ Para as reformas de Haussmann ver Benchimol (1992). Para Richmond, ver Robbins (1995).

públicos a partir dos anos de 1890. No *Museu da Carris* em Lisboa pode ser encontrada a documentação de quase toda sua trajetória e as principais referências bibliográficas. Os relatórios anuais, escrituras e acordos com a Câmara nas concessões que firmou, os mapas da rede em suas diversas fases, assim como recortes dos diários de épocas variadas que foram consultados.²

É onde a terceira das referências está, relevante para a investigação do tema em Lisboa, que toma-se como fonte primária, visto o ineditismo do que traz à luz e a extemporaneidade zelosa em tornar públicos os documentos que, muitos, viriam a desaparecer. De 1956, *A Carris e a expansão de Lisboa. Subsídios para a História dos Transportes Colectivos na Cidade de Lisboa*, de Antônio Paes de Sande e Castro, robusto relatório datilografado em 5 volumes de antigo engenheiro da *Carris*, nunca publicado. De indiscutível valor que versa sobre a história da companhia, se ressentindo de uma apreciação editorial mais acurada.

Podemos citar ainda a série em três volumes, lançada em 2006 pela *Academia Portuguesa de História* e pela *Carris, História da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Portugal*, 1850-1901, de 1901-1946 e de 1946-2006. Com coordenação de Manuela Mendonça e textos de Antônio Ventura, Francisco Santana e Antônio Pedro Vicente, é obra riquíssima em ilustrações, farta em informações e análises sobre o tema. Aborda conjuntamente a situação econômica e política de Portugal ao longo do século 19, a relação de Lisboa com os transportes, a expansão urbana e seu crescimento populacional.

Da jornalista e olisipógrafa Marina Tavares Dias, *História do eléctrico da Carris*, produção bilíngue de 2001 em comemoração ao centenário da tração elétrica em Lisboa. Engrandecida com seleção feita a partir do acervo fotográfico da companhia, traz dados significativos sobre sua história e a relação com a colinosa capital portuguesa. Mostra como a movimentação dos lisbonenses, de bens e mercadorias de uma vasta região econômica de Portugal foi tremendamente facilitada pelo empreendimento. Olisipo é o maior porto comercial do país e proporciona grande riqueza.

De Eduardo Cintra Torres, *Cem Anos a Ranger nas Calhas. Antologia de textos e fotografias de Lisboa com eléctrico dentro*, de 2001, com extensa seleção de fotografias que nos remetem a uma Lisboa de cem anos atrás, não tão diferente da atual visto ser cidade bem preservada. Começava a ter contato com a tecnologia que dinamizou a

² Agradecemos o auxílio prestado por Vasco Almeida, responsável pela consulta ao material no *Arquivo Municipal do Arco do Cego*, assim como dispensamos também os mais sinceros agradecimentos à curadora Susana Esteves da Fonseca que nos franqueou o acesso ao acervo da *Carris*. A investigação foi realizada em 2016.

movimentação de pessoas, bens e mercadorias quando a cidade crescia a ritmo acelerado. Entremeadada com textos de autores portugueses, como Eça de Queirós, Álvaro de Azevedo, Albino Forjaz de Sampaio, Carlos Malheiro Dias, Raul Brandão entre outros, traz as impressões e eventos que envolveram os *tramways* e os lisbonenses, a relação cotidiana dos passageiros com os eléctricos.

Lembramos ainda do opúsculo de nove páginas de Silva Bastos de 1952, *50 anos de Tracção Eléctrica em Lisboa. Pequena História dos Transportes Coletivos*, uma sucintíssima introdução ao tema também tomado como fonte primária. Serve de norteador para adentrar a história dos transportes públicos de Lisboa e como exórdio, uma homenagem ao autor parece, no exemplar de Sande e Castro citado. Seguindo o tema da investigação sobre os transportes públicos, confirma que a necessidade e urgência de viação acelerada na capital portuguesa veio *pari passu* com a iminência da vida moderna, acelerada pelo capitalismo industrial e financeiro no século XIX.

A ideia se espalhou, outras cidades demandaram companhias de serviços públicos eficientes como importante indutor de riqueza social, industrial e cultural. Esse ânimo na produção de riqueza provinha, naquele momento, em aplicar a eletricidade na movimentação dos carros que levavam passageiros, bens e mercadorias. Os carros iam invisivelmente propulsores diziam, contribuíam para melhor organização, mantendo ruas e passeios bem cuidados, redes atualizadas, coletando grande lucro com o serviço.

Seguindo linha desenvolvida desde o mestrado, devemos refletir sobre sua pujança, como o lucro pode ser exportado quase todo para fora de um país e como se conformou enquanto os trabalhadores-consumidores viviam em condições precárias. O objetivo da análise perpassa por mostrar como um lucro que cresce sempre, cresceria ainda mais se o trabalho fosse melhor protegido e bem pago, mas talvez esteja baldado pela escassez de fontes para o primeiro período lisbonense e pela necessidade em sermos breves (RICARDI, 2013; 2019).

As companhias de serviços públicos surgiram com potencial de lucratividade por ser a condição do monopólio imprescindível, concessão pública dada pela comunidade através da administração municipal. Apesar dos altos custos para se implantar as redes, seja de *carris*, água e esgotos ou eletricidade, os lucros eram substanciais. O retorno foi garantido, uma vez que os municípios vão utilizar as redes a preços razoáveis, pelo menos deveria ser assim. Ampla bibliografia tem mostrado que essa condição é recomendada na concessão dos serviços pelos entes públicos, mas que nem sempre deveriam ser os lucros apropriados apenas por acionistas, tratando-se de riqueza social, melhor seria beneficiar de fato a comunidade. Conhecer a história dessas companhias de

serviços públicos talvez possa ser um primeiro passo para repensarmos seu papel no desenvolvimento das sociedades.

Por fim, agradecemos com saudades ao professor Nuno Luís Madureira que nos recebeu na pesquisa no *Instituto Universitário de Lisboa* (ISCTE), pela orientação, contribuições na investigação, as valiosas indicações bibliográficas e pela primeira leitura do texto produzido com anos de atraso por culpa do aluno que terminava o doutorado. Ao *ISCTE-IUL* por receber tão bem o pesquisador, oferecendo espaço de trabalho organizado e suprido de ferramentas como bibliotecas. Por mais que estejamos tecnológicos, livros físicos ainda são muito procurados em pesquisa científica.

Ao meu orientador na pós-graduação em história social na Universidade de São Paulo, professor Gildo Magalhães, o agradecimento pela associação e intercâmbio com universidades estrangeiras, o que mostra sua ampla visão como educador e cientista, permitindo que parte da pesquisa de doutorado se desenrolasse no estágio no *ISCTE-IUL*, muito proveitoso. Eventuais imprecisões e falhas no texto que ora trazemos são naturalmente de responsabilidade do autor.

Os primórdios

A história dos transportes públicos coletivos em Lisboa tem como marco o ano de 1834 com o privilégio concedido à *Companhia de Carruagens Omnibus de Lisboa*, fundada com capital de 40 contos de réis, 400 ações de 100 mil réis, e com estatutos aprovados a 13 de abril de 1836. E ainda que o termo de concessão tenha se perdido nas brumas do tempo, e na organização falha dos documentos históricos, o marco é dado pela administração oficial como o primeiro privilégio concedido para oferecer aos munícipes serviço público de transportes melhor regrado, anseio modernizador das cidades no século XIX. Assim, não se atrasou Lisboa nesse quesito, visto que os centros urbanos na Europa e nas Américas organizaram esse tipo de transporte mais ou menos por esse período, primeira tentativa de estabelecer um “transporte para todos” (CASTRO, 1956, p. 8).

Apesar dessa fundação ser a data comemorativa, existiram iniciativas pregressas, primeiros sinais da ideia de transportes coletivos urbanos, período marcado por escassez documental para mais adequada reconstituição. Em 1629, Pedro Afonso e o estalajadeiro francês Oleans [sic] colocaram em serviço quatro carrões para sete passageiros, um ao lado do cocheiro, que durou pouco mais de uma década. Em 1789, surgiram as cadeirinhas de Clemente Vasques, em número de cem, transporte não coletivo evidentemente, existindo até o final do século XIX.

De data incerta é o serviço de seges, também transporte não coletivo, espécie de carruagem empoleirada sobre duas grandes rodas e puxada por dois cavalos. Em *História do Elétrico da Carris* há interessante imagem desse modelo que é a sege “moderna” de padrão inglês, com caixa mais larga, pintada, envernizada, sobre quatro molas e dois cavalos. A sege lusitana era puxada somente por um ou dois cavalos, com sistema amortecedor rudimentar e delas Vasco Callixto deixou uma descrição: “[...] bamboleante caixa estreita, resguardada à frente por duas cortinas de oleado, alcandorada sobre duas grandes rodas e puxada por dois cavalos”. (MENDONÇA, 2006b, p. 13-4, 94).

Nesse tipo de transporte dois inconvenientes eram sentidos: o estribo posicionado muito alto, dificultando o acesso aos passageiros, e os solavancos violentos sentidos no seu interior devido ao tamanho das rodas. Desse serviço ficaram eternizados o seu condutor, o boleeiro, com seu típico chapéu bicórnio, paramentado com niza, colete, calções pelo meio da perna e enormes botas e a sua tabela de preços que Júlio César Machado refere que eram um mito, uma fantasia, pois nunca era vista (DIAS, 2001, p. 14).

Conhecidas como “seges de semicírculos” eram oferecidas em seis itinerários, além de outros tipos de carros como carruagens para quatro passageiros, caleches inglesas para seis e carrões para até dez passageiros. O serviço de seges era de natureza turística e não de transporte urbano tendo sobrevivido anúncio no *Diário de Governo* de abril de 1849 desse serviço e outros tipos de transporte que atendiam ao público envolto em atividades lúdicas. Nesse caso era serviço de aluguel de transporte para poucas pessoas, com preços que a maioria não podia pagar, critério importante que precisava ser melhorado se existisse mesmo a pretensão modernizadora, não sendo transporte público urbano coletivo (MENDONÇA, 2006b, p. 92-94).

É, contudo, a citada concessão de 1834, de Luís Francisco Castinel e Aristides Rousseau Fleury de Barros, que inaugura o transporte público coletivo, quando procuravam suplantar em Lisboa o serviço de seges, carrões, carruagens e calexe inglês, ineficientes, insuficientes e onerosos. Em 1835, repassaram a concessão para a *Companhia de Carruagens Omnibus* de Manuel Caetano Viana, Bartolomeu L. Martelli, Francisco A. Ferraz, Vitor Jorge e Augusto X. da Silva, que tinha o príncipe Fernando de Saxe-Coburgo-Gota como sócio honorário. Em regime de monopólio, os estatutos foram aprovados em 1836, expirando em 1840, renovado até 1845 e depois por mais duas vezes, por dez anos, reforçando o sentimento de que o anseio por um serviço público de transportes melhor regrado seria preenchido.

O maior apuro para a companhia foi vencer os difíceis caminhos da colinosa Lisboa, desafio que só a tecnologia suplantaria como veremos, com exceção da Baixa,

quase todos os bairros são praticamente intransitáveis à tração animal. Tavares Dias lembra que, “as calçadas eram íngremes e [as] ruelas estreitas nos bairros tradicionais, esquinas apertadas, piso impróprio e sinalização inexistente [...]” (DIAS, 2001, p. 20), sendo mais atraente explorar as carreiras para as zonas mais afastadas do centro ou fora da cidade. A confirmar, as principais linhas que seguiam para longe: Belém, Poço do Bispo, Lumiar, Sete-Rios, Benfica e Carnide, que eram as mais lucrativas.

Mesmo assim, a *Companhia de Carruagens Omnibus* não teve vida tão efêmera e o aspecto de seus carros a teria eternizado, de forma acerbamente crítica, poucos eram os depoimentos positivos, um do *Jornal do Comércio* (Lisboa, 1853-1911) está citado a frente. O serviço era caro demais, os *omnibus* verdadeiros mastodontes a embaraçar as ruas de Lisboa e troçavam ser preciso testamento antes de circular neles. A autora Tavares Dias exhibe uma imagem desses enormes carroções (2001, p. 17) que recebiam ainda outros epítetos como “bisarmas, arca de Noé puxada por quatro cavalos, veículos feios e incômodos, onde os passageiros iam empremidos como sardinhas, “mal feitões, desairosos e pantafassudos [...]” (CASTRO, 1956, p. 8). À época, Fialho de Almeida ironizava: “esta imensa máquina que era uma aplicação da nau de Vasco da Gama ao trânsito das ruas, movia-se sobre quatro pequeninas rodas, puxadas por uns franzinos cavalos idealmente magros como Sara Bernhardt...” (BASTOS, 1952, p. 6; VIEIRA, 1982, p. 57).

As cocheiras ficavam na rua do Crucifixo, na Baixa-Chiado, e os escritórios, celeiros e armazéns na atual Praça do Município. Silva Bastos informa que os famosos *ómnibus* são de 1837 e podiam transportar ao mesmo tempo quinze pessoas dentro e três na almofada. O acesso era feito pela porta traseira, única, sob estribo, trazendo apuros e aborrecimentos vários. Por cima deles ia o cocheiro, *espendurado como um corvo*, em assento de ferro, e completa, “[...] ia pelas ruas cascalhando ferragens, numa estrupida de cadeias que batiam, vidros soando rachado, siflos de chicotada e imprecações de estrebaria”. (BASTOS, 1952, p. 6).

Outras versões sobre o *omnibus* trazem capacidade para doze passageiros em dois bancos de frente um para o outro, o cocheiro em cima e um sota na parrelha da frente. Na troça popular, quem entrasse podia encomendar a alma a Deus e se mulheres com saias de crinolina sentassem próximas à saída, tomavam três lugares, ninguém saía do carro! Dizia-se que o gigante passava rente aos prédios e arrancava varandas, molestava telhados, mas daquela altura que “[...] majestosa perspectiva de casarias esparsas, o rio espanejando enseada num azul de lhamas cintilantes - a Torre de Belém, o Castelo, a Serra de Palmela”. (BASTOS, 1952, p. 7). Sande e Castro traz outra pertinente

descrição desses *omnibus* com detalhamento e gracejo da lavra de Júlio César Machado, escritor que registrou a rotina de Lisboa no século XIX:

[...] omnibus pequenos, igualmente feios, igualmente incômodos. Voltavam-se de vez em quando, o que não deixava de ser pitoresco; iam pelas ruas cascalhando ferragens, cadeiras que batiam, vidros soando a rachado, estalidos de chicotadas e imprecações de estrebaria. A sua lotação era de 12 passageiros dentro e quatro na boleia. Lisboa para se ver livre dos outros, inventara que os cavalos tinham sarna; e, agora, destes dizia que, antes de os tomar, era prudente fazer testamento. (BASTOS, 1952, p. 7; CASTRO, 1956, p. 8; DIAS, 2001, p. 18).

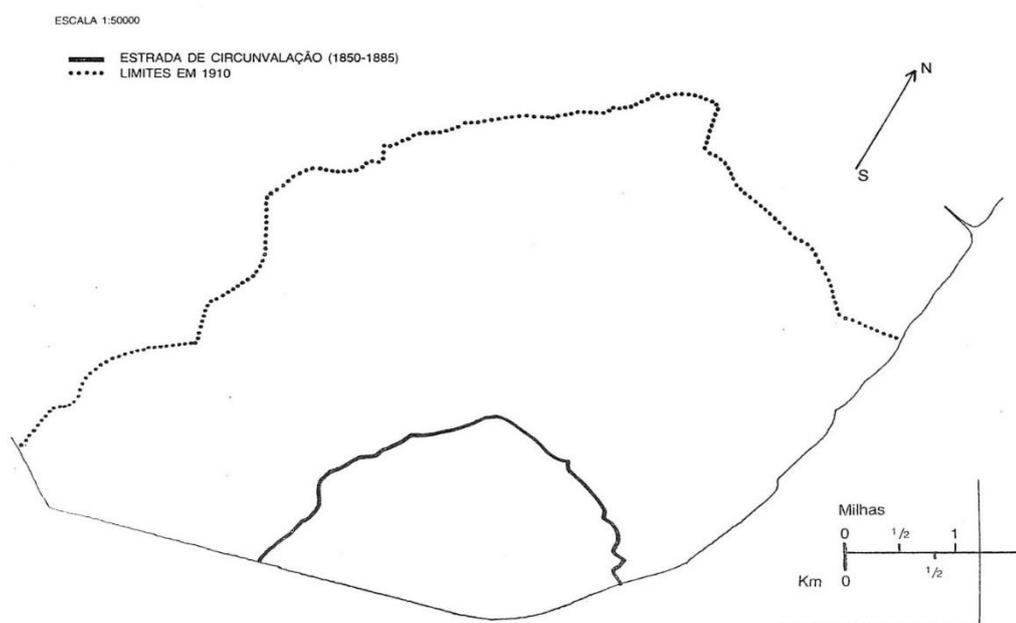
Com essas chalaças eram frequentes as reclamações sobre sua lentidão, tomando muito tempo nos trajetos, mas não de seus atrasos, pois a pontualidade oitocentista era muito condescente, diziam. A 17 de Outubro de 1855, o *Jornal do Comércio* lamentava que no dia 14 passado uma viagem de Lisboa a Belém teria durado quatro horas, sendo possível fazê-la em 53 minutos com gado melhor cuidado. Lembrou ainda que era a carreira mais interessante, por ser a mais rentável, e que o circuito seria viável em meia hora. Finalizava, porém, com simpatia com a companhia, lembrando que os diretores jamais deixaram de atender convenientemente aos rogos dos lisboenses (DIAS, 2001, p. 17).

Sobre a receita da *Companhia de Carruagens Omnibus*, para o ano de 1858 da carreira de Belém, Motta Capitão afirma terem sido 7.006 viagens, transportando 107.088 passageiros, com renda de 12:852\$000 réis. Se, grosso modo, julgarmos 365 dias de funcionamento, difícil certificar os dias exatos em que circulou, são cerca de vinte viagens por dia, pouco menos de 300 passageiros/dia. Os números são bastante divergentes com os apresentados por Vieira que traz que entre 1854 e 1858 a receita da carreira de Belém foi de 20 contos de réis, caindo para 19,7 para o período entre 1858 e 1863 (MOTTA CAPITÃO, 1974, p. 25; VIEIRA, 1982, p. 76).

Acompanhando Vieira, podemos cotejar a receita dessa linha, a mais lucrativa, com as demais que o autor também apresenta: para o primeiro período a carreira para o Lumiar teve uma receita de 6,8 contos de réis; Poço do Bispo, 2,4 contos de réis e Oeiras, 4,9 contos de réis. Apenas uma carreira lucrativa, porém, não sustentaria empreendimento que alcançasse toda a cidade, ficando o serviço de transporte público reduzido e limitado. Eram ainda exploradas as carreiras para Sintra e Mafra desde os anos 1840; para Oeiras, 1851; Carnide, 1852; Loures, 1862 e Cascais, 1863 (VIEIRA, 1982, p. 73). Ao analisarmos somente a partir dos números absolutos, falta o coeficiente de despesas de cada linha, as mais lucrativas eram as que seguiam próximas às margens do Tejo, em terreno plano, e as linhas que levavam aos lugares mais distantes.

Em 1864, Lisboa atingiu a marca de 190 mil almas e tornou-se urgente um serviço de transporte público coletivo mais eficiente e barato. Ainda assim, a *Companhia de Carruagens Omnibus* apresentou movimento deficitário, sem pagar dividendos desde 1862. Para Vieira, isso era devido à Estrada de Circunvalação, finalizada em 1852, imagem abaixo, que teria levado a diretoria a modificar as linhas para aproveitar o que achavam ser vantagem. Entre 1859 e 1863 criaram duas linhas: Praça do Município - Santa Apolônia e Rato - Santo Apolônia, além de uma temporária de alugueis, que representaram 9,38% das receitas anuais do tráfego nesse período. As linhas médias e longas representaram 19,66% e as que iam além ou ao longo da Estrada de Circunvalação, 70,96% das receitas anuais, o que indicaria que a estratégia teria afetado as receitas, pois as carreiras longas eram também as de maior custo por légua percorrida.

Imagem 1 - Limites da cidade de Lisboa (1850 - 1910)



Fonte: VIEIRA, 1982, p. 41.

Priorizando essas linhas de média e longa distância, conclui Vieira, instituindo as carreiras redondas para os limites da cidade, que pareciam mais lucrativas e menos estropiavam o gado, acabaram levando ao declínio contábil. Assim, a companhia não teria aproveitado o aumento de circulação de pessoas, bens e mercadorias em Lisboa, principalmente a ligação do lado oriental e industrial com a estação ferroviária de Santa Apolônia, consequência do crescimento urbano. Não à toa, essa foi a primeira linha que a *Carris de Ferro* explorou em 1873 e o primeiro trecho eletrificado pela *Lisbon Electric Tramways* em 1901 (VIEIRA, 1982, p. 67-69).

Assim, em uma primeira fase, a companhia explorava as linhas que ligavam Lisboa às áreas de entretenimento, passeio e produtoras de cereais, frutas e legumes, como Mafra, Loures e Oeiras, se justificando a ênfase nas carreiras longas. Em segunda fase, os custos de exploração com essas carreiras chegaram a quase 90% das receitas de tráfego, enquanto a transformação que Lisboa vinha sofrendo não era bem aproveitada em linhas entre a parte industrial, as porções oriental e ocidental. Outras críticas seriam: capacidade gerencial inábil, excesso de empregados, descontrole nas rotinas administrativas e encomendas descabidas como 5 novas carruagens em 1863 quando a extensão do monopólio não estava assegurada.

Em março de 1864, após dois anos sem dividendos como citado, a assembleia de acionistas formou comissão com três integrantes para possíveis soluções, produzindo o Parecer para conhecer os motivos que deram lugar ao estado pouco prospero da companhia e avaliar se ella deve continuar ou ser dissolvida. Para a recuperação financeira, aconselhavam: redução ou supressão de linhas longas como Mafra e Sintra, criando outras dentro da cidade, inclusive pelo Rato, evitando linhas cujos carros ficassem embaraçados fora de Lisboa e a criação de uma sede em Belém para a linha de ocidente. Em 1865, porém, a partir das carreiras mantidas, parece que a companhia não seguiu as recomendações feitas pela comissão.

A 24 de fevereiro de 1865 ocorreu o que teria determinado o fim da *Companhia de Carruagens Omnibus*, sua verdadeira causa, na versão tradicionalmente aceita trazida por Sande e Castro. Um incêndio destruiu a maior parte dos carros, os 27 cavalos e as cocheiras na Praça do Município, expondo sua debilidade financeira, sem recursos para o reinvestimento. A estratégia da diretoria, porém, privilegiando as linhas longas, de custos mais pesados, é que indicaria a verdadeira razão do fim.

Seria possível obter o empréstimo, 30 contos de réis segundo Vieira, reconstruir as instalações, renovar o material rodante e manter as carreiras se a situação contábil fosse boa. A conjuntura econômica de Portugal na época e a proeminência dos administradores reforçam a impressão. As tarifas eram consideradas muito altas e o serviço inconstante, com as classes mais desfavorecidas da população sem condições de uso mais frequente, o que poderia ajudar na recuperação financeira se tivesse aumento no número de usuários.

E ainda, a partir de 1855, a *Companhia de Carruagens Omnibus* decidiu-se por comprar mais cavalos do que muares, o que, para Vieira, teria aumentado mais os custos de manutenção. O gado cavalariço comprado em França tinha custo maior de conservação, acima dos equinos espanhol e português, também mantidos em grande proporção, outro fator de deterioração contábil, afora que mais exigentes do que os muares, conforme

vemos na tabela 1, que Vieira compilou a partir da análise do Parecer para conhecer os motivos que deram lugar... citado anteriormente.³

Tabela 1 - Aquisição de gado pela *Companhia de Carruagens Omnibus* (entre 1835 e 1863)

Origem	França	Espanha	Portugal
1. Gado CAVALAR, número de cabeças de gado	142	63	339
Custo total, em contos de réis	26,7	7,8	24,5
Custo médio por cabeça em milhares de réis	187,8	124,6	72,5
Custo médio de manutenção anual, em milhares de réis	83,1	38,7	21,0
2. Gado MUAR, número de cabeças de gado	8	225	198
Custo total, em contos de réis	1,1	38,5	16,3
Custo médio por cabeça em milhares de réis	140,9	171,1	82,3
Manutenção anual, em milhares de réis	22,9	34,1	18,4

Fonte: VIEIRA, 1982, p. 77.

A companhia levou 6.978.289 passageiros em 27 anos de existência, uma média de 258.455 passageiros por ano, 708 passageiros/dia. Vieira lamenta a insuficiência de documentação para melhor avaliar a exploração da rede como a causa que teria sido mais fundamental para a sua ruína que não o incêndio, que teria sido apenas o golpe de misericórdia para a *Companhia de Carruagens Omnibus*. Silva Bastos informa que os *ómnibus* desapareceram oficialmente das ruas de Lisboa em 1865 por não ser mais possível cumprir o privilégio concedido em 1834.

Nos parece que uma soma de fatores foi determinante: 1. prejuízo com a perda do gado e das cavaliças em 1865; 2. lentidão da diretoria diante das deficiências que a contabilidade vinha apontando; 3. dificuldades em aumentar o movimento com tarifas elevadas e serviço irregular; 4. incapacidade de perceber potenciais linhas em áreas mais rentáveis na cidade. A transformação com aumento populacional e concentração industrial apresentou pressões e desafios, estimulando a movimentação de pessoas, bens e mercadorias, e a necessidade de serviços públicos melhor organizados, como transporte, águas e esgotos, gás, força e luz.

³ Prof. Nuno Luís Madureira chama atenção para o fato de que o gado cavalariço tem maior poder de tração do que o gado muar, demonstrando que pode haver equívoco no argumento apresentado.

Com o anseio modernizador no século XIX, como dissemos, era tarefa da administração oficial que deveria preparar a cidade para oferecer aos munícipes serviço melhor regrado, com capital privado ou público. Sem melhores perspectivas, com muitas reclamações e acusada de favorecer só quem pudesse pagar por bilhetes caros, em 1865 a *Companhia de Carruagens Omnibus* teve o serviço suspenso e o monopólio revogado no ano do incêndio. É sua, porém, a primazia por ter iniciado o transporte público coletivo em Lisboa.

Muitas companhias, serviço intermitente

Depois do incêndio em 1865 e o fim da *Companhia de Carruagens Omnibus* parecia que um ambiente favorável à competição iria incentivar outras companhias a explorarem o serviço de transporte público coletivo em Lisboa. Existiram em número considerável nos anos seguintes, mas não atingiram a amplitude da antiga companhia. Entre as primeiras, a *Companhia de Carruagens Lisbonenses* cujos estatutos estavam registrados desde agosto de 1852, oferecendo carruagens para aluguel. Os diretores, Antônio E. de Carvalho, Vicente Marques, Mateus V. Dinis e Ascenso de Serpa Azevedo adquiriram terreno do palácio dos marqueses de Niza para os edifícios da empresa. Vieira exhibe tabela com as tarifas aplicadas pela companhia em 1865 (VIEIRA, 1982, p. 65).

Com estação no Largo de São Roque, oferecia serviços para Dafundo, Ajuda, Calhariz, Benfica, Carnide, Carriche, Ameixoeira, Charneca, Portela e Olivais e, por até um dia inteiro na cidade, um *char-à-bancs* para 9 pessoas por 9 mil réis. Entre as carruagens mais procuradas, os *coupés*, as caleches, os landaus, para casamentos, teatro, batizados, bailes, para o Passeio Público do Rossio e ainda serviços especiais para Sintra, Mafra ou Ericeira, Cascais e Queluz ou Belas. Sua decadência financeira logo foi observada em razão, segundo os diretores, dos altos preços do gado e forragem, da concorrência e da crise política e financeira do país. Procurou ampliar seus serviços com o transporte em cortejos fúnebres, persistindo até quase o século XX (CASTRO, 1956, p. 8).

De 1864 são os carros do Florindo, pequena companhia que explorava os arrabaldes de Lisboa, quando eram cerca de mil os veículos de transporte ao dispor dos lisboenses, predominando os de uso individual, período de descontinuidade do serviço. Com carros fechados, montados sobre quatro grandes rodas de carroça, puxados por parilha com três cavalos e pintados de encarnado, os carros do Florindo faziam sucesso em linhas como São Julião da Barra – Largo do Pelourinho e Oeiras – Belém, seguindo posteriormente até Cascais (MENDONÇA, 2006b, p. 98).

Consta que era bastante apreciada pela qualidade do atendimento e seus veículos, asseados e pontuais, tornando-se incômodo concorrente para a *Companhia de Carruagens Omnibus*. A companhia de José Florindo de Oliveira começou a sentir maiores apuros com a criação de caminho de ferro entre Pedrouços e Cascais em 1889, o que retirou parte considerável de sua clientela. O transporte a vapor por trilhos era mais barato, mais seguro e mais confortável do que os movidos a tração animal. A companhia, porém, sobreviveu até a segunda geração e o filho, de mesmo nome, vendeu à *Carris de Ferro* os 26 animais e os seis carros que ainda circulavam em 1892, marcando o fim dos carros do Florindo, com a imagem de um reproduzido em *História da Companhia Carris* (MENDONÇA, 2006b, p. 98).

As pequenas companhias de transporte não coletivo continuaram a surgir e Lisboa passou vários anos sem serviço que atendesse satisfatoriamente o público. Entre elas estava a companhia dos *char-à-bancs*, veículos menos pesados, abertos com dois bancos de costas para a rua, cobertos por tejadilho com cortinas de lona grossa e suja que eram fechadas para proteger da chuva, sol e poeira. Com estação no Largo do Pelourinho, levavam cerca de oito pessoas. Também os chamados trens de praça, antigas seges para aluguel, procurados por serem ligeiros. Com serviço a qualquer hora, eram facilmente achados, com preços mais baixos, com serviço também a noite, “[...] desde a uma da madrugada até ao romper da aurora” com tarifas que eram duplas em relação às do dia (CASTRO, 1956, p. 8).

A privação de transporte público coletivo, porém, pretendia-se terminada à 31 de janeiro de 1870 com a inauguração do *Larmanjat* entre Arroios e Lumiar, alcançando Benfica e Sintra. A companhia foi fundada pelo engenheiro francês Jean Larmanjat (1826-?), convidado por João Carlos Vicente de Saldanha Oliveira e Daun (1790-1876), o duque de Saldanha, e pelo marquês de Sá da Bandeira (1795-1876), presidente do ministério à época, para organizar seu sistema de transporte em Portugal. O duque de Saldanha tornou-se uma espécie de eminência parda do empreendimento, cuidando para que as concessões para as carreiras solicitadas fossem celeremente providenciadas pela burocracia (MENDONÇA, 2006b, p. 98-99).

As linhas e os carros ficaram conhecidos popularmente como *larmanjat* e o período como a ‘curta era do *Larmanjat*’, com a implantação de interessante inovação. Tratava-se de caminho de ferro monotrilha constituído pelo carril central, com duas passadeiras de madeira pregadas em travessas com tarraxas de ferro, a locomotiva dotada de roda central assentada sobre o carril também central e as carruagens com rodas laterais nas passadeiras. A locomotiva era movida a vapor e havia vagões de 1ª, 2ª e

3ª classes. Duas figuras desse comboio são exibidas na obra *História da Companhia Carris* (MENDONÇA, 2006b, p.103 e 109).

A inovação entusiasmou os lisboetas de início, euforia que logo esfriou, pois, o sistema era considerado barulhento demais. Silva Bastos diz que “ [...] morreram à nascença pois na sua inauguração, a máquina teve que ser puxada por moços de fretes, entre estrepitosas gargalhadas dos muitos convidados, que mesmo assim teriam comido e bebido à saúde da concessionária daquela inconcebível traquitana”. (BASTOS, 1952, p. 7). A viagem dos *Larmanjats* durava entre 50 e 60 minutos e até o rei D. Luís (1838-1889) seguiu no comboio a 5 de fevereiro de 1870.

Havia duas estações terminais, uma na Rua de Arroios e outra no largo Santa Bárbara, e estações de parada como a do Arco do Cego, do Campo Pequeno e nos dois extremos do Campo Grande, mas foi preciso linhas de carruagens para transporte do Rocio e do Terreiro do Paço para essas regiões. Como, na época, eram pouco habitadas e afastadas do centro de Lisboa o serviço ligaria as duas pontas soltas: “[...] para ir até lá o viajante metia-se, em frente da casa nº 121 da Rua das Portas de Santo Antão, num char-à-bancs do Silvestre que, por quatro vinténs, fazia o serviço”. (CASTRO, 1956, p. 9).

O frenesi sentido com o *larmanjat* arrefeceu e foi notado pela diretoria que estabeleceu as carreiras para Sintra e Torres Vedras, um erro esses serviços para fora de Lisboa, o mesmo cometido antes pela *Companhia de Carruagens Omnibus*, segundo Francisco Santana. No campo político, a última ‘saldanhada’ havia sido malsucedida e o Duque expiou doce exílio como embaixador em Londres.⁴ Ficou abalado o apoio político que o francês Larmanjat recebia, afetando a obtenção de créditos não especulativos. Para expandir as linhas, capitais mais vultosos eram necessários e, após a mediação de Albert Grant, conhecido usurário inglês, foi fundada a *Lisbon Steam Tramways Company Limited* em julho de 1871, que ficou mais conhecida pelo nome de *Companhia dos Tramways a Vapor* (MENDONÇA, 2006b, p. 100).

Para Vieira, revelando certo pendor nacionalista, foi apenas mais um investimento fraudulento e especulativo com a aristocracia e a realeza sacrificando o país e o povo aos interesses ingleses, mas era diferente dos demais que rebentavam à época por não envolver capital público. Negociatas, vigarices e corrupção traziam instabilidade política, ameaças ao patrimônio público, carência orçamentária e aumento da dívida pública. Todavia, o investimento foi firmado e a carreira para Sintra foi lançada a fevereiro de

⁴ Golpe militar conservador de 19 de maio de 1870 dirigido pelo Duque de Saldanha, que exigiu do rei D. Luís I a demissão do gabinete do Duque de Loulé. O próprio Saldanha assumiu a direção do Governo e com oposição de todos os partidos políticos, foi derrubado em apenas 100 dias e substituído pelo gabinete de Sá da Bandeira.

1873, tomando 1h55m, e para Torres Vedras, cerca de cinco horas, desde setembro do mesmo ano.

Os lucros com as novas linhas não foram suficientes para cobrir as pesadas despesas e, mesmo com mais uma concessão obtida pelo duque, a carreira Lisboa - Cascais que não chegou a ser implantada, a situação começou a perigar. Um aporte de 30 mil libras foi feito pelos acionistas em fevereiro de 1874 para a *Lisbon Steam Tramways (City Extension)*, que, reunida à existente, exploraria a nova linha. Desde novembro de 1873, porém, a concorrência da *Carris de Ferro* com os americanos, *tramways* à tração animal, não permitiu sucesso para o *Larmanjat*. Os americanos se tornariam o marco definidor para a nova fase, a administração municipal procurava reorganizar o serviço e suprir o anseio modernizador dos lisboenses. Além disso, outros contratemplos, como descarrilamentos e elevação das tarifas, auxiliaram no desdouro do *Larmanjat* (VIEIRA, 1982, p. 90, 119).

Logo os acionistas tentaram a liquidação da sociedade em Londres para resguardar seus capitais de um desastre financeiro, mas a liquidação só foi resolvida em 1877. As carreiras estavam interrompidas desde 1875 e foram obtidas 11.600 libras com a venda do patrimônio em hasta pública. Após as dívidas serem quitadas, um tostão sequer dos investimentos foi recuperado pelos acionistas e o duque de Saldanha falecido em 1876, acabou poupado do embaraço maior ao final da vida por ter participado de empreendimento inculcado de burlista.

Voltando a 1870, surgiu companhia com nome que era conhecido dos lisboenses, criada por Joaquim José Ferreira como *Companhia de Carruagens Omnibus*. Não se tratava da mesma citada anteriormente, dissolvida em 1865 depois do incêndio, e oferecia as carreiras Pelourinho - Arco do Cego por 60 réis e Pelourinho - Lumiar por 120 réis. Por curto tempo uma linha para Campolide, com alugueis de carros para festividades e recreio. Muitas outras companhias se multiplicaram e Motta Capitão refere mais quatro empresas de *ômnibus* que exploravam diferentes linhas, geralmente pequenas para constituir um serviço regular e integrado para a cidade inteira, Nestor Vital cita mais três.

Muitas se notabilizaram entre os lisboenses como a empresa do Luís Salazar, os carros do Simplício, a *Companhia de Carruagens Antoine Ripert*, os choras da *Empresa Eduardo Jorge*, sendo que algumas delas foram absorvidas pela *Carris de Ferro* em seus primeiros anos. Havia ainda os carros do Ganga, do Morgado, do Benjamin, empresa com um só carro de ex-funcionário da *Carris de Ferro*, do Moita, do Leal, do José Luís de Oliveira, A. Gomes & Irmão, Souza & Filho. Muitas tiveram sobrevida, se concentrando

em oferecer serviços nos subúrbios de Lisboa, visto a demora com que a *Carris* integrou toda a cidade (MENDONÇA, 2006b, p. 102).⁵

Considerações finais

A história dos transportes públicos coletivos em Lisboa tem sido dividida entre antes e depois da criação da *Companhia Carris de Ferro de Lisboa* fundada em 1873. O antes, desde 1834 quando a Câmara Municipal se empenhou em resolver as dificuldades da cidade com a primeira concessão feita à *Companhia de Carruagens Omnibus de Lisboa*, como procuramos expor nessa parte I. E o depois, dividido em mais dois tempos, o debute da *Carris de Ferro* em 1873 com a exploração com carros à tração animal e a partir do advento dos carros movidos à tração elétrica em 1901, quando as linhas foram arrendadas à *holding* britânica *Lisbon Electric Tramways*, e que trataremos nas partes II e III, a serem publicadas.

Esse primeiro período, entre 1834 e 1873, é marcado pelo serviço irregular e dispendioso para a maioria da população da *Companhia de Carruagens Omnibus*, o que de certa forma a teria condenado. Sua existência limitada, apesar de longa com três décadas, e um fim com contabilidade mirrada, foi importante para firmar o serviço ainda que de forma espaiada, pouco integrando a cidade. Os serviços de transporte de pessoas, bens e mercadorias se tornavam urgentes com o avançar do século XIX, parte de um anseio modernizador, com a industrialização e expansão urbana acelerada em alguns grandes centros. A diretoria da *Companhia de Carruagens Omnibus* pareceu não conseguir responder aos reclamos por serviço mais eficiente, barato e expandido para atender uma Lisboa com essas necessidades iminentes.

Ao não aproveitar as linhas em que as receitas poderiam aumentar tornou possível a outras pequenas companhias a ocupação desses espaços, que atenderam à demanda crescente, ainda que jamais tivessem alcançado o tamanho da *Companhia de Carruagens Omnibus*. Com o fim dessa pequena gigante, as companhias menores proliferaram durante período em que o serviço foi intermitente ou desassistido por concessionárias mais bem organizadas, cerca de oito anos. Muitas dessas companhias

⁵ Sande e Castro cita meio de transporte importante para cidade com a conformação geográfica de Lisboa, mas que não é nosso objeto de estudo: “Outro transporte, utilizado em grande escala, era o fluvial; havia vapores que tinham a sua estação no aterro do Caes do Sodré; saiam, de meia em meia hora dali para Belém, custando a viagem meio tostão indo na ré e só um pataco indo na proa; isto de dia, porque à noite o preço era único: três vinténs. Os vapores faziam escala em Alcântara para onde os preços se reduziam, respectivamente a 30 réis e a um vintém; mas esta paragem cessava na época da feira de Belém, no verão, o grande chamariz dos lisboetas.” (SANDE e CASTRO, 1956, p. 9). Os inúmeros ascensores instalados pela cidade também são tecnologia que marcaram a história do transporte público em Lisboa.

menores tornaram-se um estorvo para a consolidação da *Carris de Ferro* que logo em seus primeiros anos teve que absorvê-las, após alguns conflitos.

Para alguns autores, a infraestrutura de transportes teria proporcionado a expansão e transformação de Lisboa em grande centro industrial e econômico, a começar pelas ferrovias na primeira metade do XIX, precedendo então essa transformação. Silva Bastos observa que os terrenos e as edificações eram valorizados, surgiam novos bairros e novos logradouros onde antes eram terrenos baldios. Vieira, porém, adverte que a estrada de circunvalação teria firmado tanta ou mais influência no alargamento urbano do que as redes de transportes públicos. Essa estrada, que pode ser vista na imagem 1, teria sido uma expansão artificial feita pela Câmara, aparentemente de caráter arrecadatário, dos limites de Lisboa.

Essa infraestrutura incipiente então ganhou solidez quando a *Carris* inaugurou o serviço com os americanos, quando as relações passaram da excitação com o serviço, tido como modernizador e essencial para os lisbonenses, ao descontentamento com as falhas que ocorriam, como afirmamos. Mais à frente, com os elétricos, já entrado o século XX, viria também a frustração ao verem os lucros sendo exportados, lembramos que a rede foi arrendada a uma *holding* de capital britânico.

Uma rede modernizada e eficiente de transportes públicos resultava em circulação mais rápida e fácil de pessoas, bens e mercadorias, ensejando planos de desenvolvimento de caminhos e vias, fundamental no século XX. Sande e Castro, concordando com Silva Bastos, lembra que em Lisboa se abriam ruas e avenidas, surgiam bairros, preparava-se o plano geral de esgotos, abria-se concurso para a iluminação pública, entrando a capital portuguesa em período áureo de desenvolvimento, ainda que tudo feito com dinheiro emprestado “em condições, por vezes, bem onerosas” (SANDE e CASTRO, 1956, p. 34-37).

Isso parece demonstrar que a viação sobre carris na capital portuguesa veio em simultâneo com a iminência da vida moderna, acelerada pelo capitalismo industrial e financeiro no século XIX. Parece demonstrar também que a Câmara Municipal de Lisboa respondeu à necessidade pública pelo serviço. As companhias de serviços públicos surgiam então com potencial de lucratividade por serem objeto de monopólio, como concessão pública cedida pela municipalidade e a organização inicial da *Carris* teve que enfrentar a recente multiplicação de empresas que procuravam cobrir o serviço com o fim da *Companhia de Carruagens Omnibus*.

Acervos pesquisados

Acervo Municipal do Arco do Cego.

Acervo do Museu da Carris.

Referências bibliográficas

- BASTOS, Silva. *50 anos de tracção eléctrica em Lisboa*. Pequena História dos Transportes Coletivos. Lisboa: [s. n.], 1952.
- BEMIS, Edward W. Street Railways. *In: BEMIS, Edward W (org). Municipal Monopolies*. A collection of papers by American economists and specialists. N. York: Thomas Crowell & Co., 1899, p. 505-583.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.
- CASTRO, António Paes de Sande e. *A Carris e a Expansão de Lisboa – Subsídios para a História dos Transportes Colectivos na Cidade de Lisboa*. Lisboa: [s. n.], 1956.
- DIAS, Marina Tavares. *História do Eléctrico da Carris*. Lisboa: Quimera, 2001.
- MENDONÇA, Manuela (coord). *História da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Portugal (1850-1901)*. Lisboa: Companhia Carris de Ferro de Lisboa, Assírio & Alvim, 2006a.
- MENDONÇA, Manuela (coord). *História da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Portugal (1901-1946)*. Lisboa: Companhia Carris de Ferro de Lisboa, Assírio & Alvim, 2006b.
- MENDONÇA, Manuela (coord). *História da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Portugal (1946-2006)*. Lisboa: Companhia Carris de Ferro de Lisboa, Assírio & Alvim, 2006c.
- MOTTA CAPITÃO, Maria Amélia da. Subsídios para a história dos Transportes Terrestres em Lisboa no Século XIX. Lisboa: [s. n.], 1974.
- RICARDI, Alexandre. *A Formação do Parque Elétrico Paulistano: Relações de Conflito entre a Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo, seus Clientes e seus Concorrentes – 1890-1910*. 2013. 259 f. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- RICARDI, Alexandre. *Usina do Itupararanga e a Brazilian Traction Tramway, Light and Power Co.: monopólio e expansão do capitalismo financeiro no final do século 19*. 2019. 326 f. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.
- ROBBINS, Michel. The early years of electric traction. Invention, development, exploitation. *The Journal of Transport History*, Vol. 27, n. 2, p. 343-365, may 1995.
- VIEIRA, Antônio Lopes. *Os Transportes Públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1982.