

# Algumas questões sobre os transportes públicos da cidade de Lisboa nos finais do século XIX\*\*

## I

Esta comunicação tem dois objectivos:

- 1) Analisar os condicionalismos políticos, económicos e financeiros que, a partir de 1892, conduziram à eliminação das companhias de ónibus e proporcionaram à Companhia Carris de Ferro de Lisboa (CCFL) a progressiva monopolização da rede de transportes públicos;
- 2) Discutir a decisão tomada pela CCFL em 1899, ao arrendar a exploração das linhas por tracção eléctrica a uma empresa inglesa — a Lisbon Electric Tramways Limited —, no contexto das relações de dependência da economia portuguesa nos finais do século passado.

---

\* Gabinete de História Económica e Social, Instituto Superior de Economia. Actualmente bolsheiro do INIC na Universidade de Leicester, Inglaterra.

\*\* Os aspectos aqui apresentados não ambicionam mais do que sublinhar alguns dos pontos já tratados em trabalho anterior, realizado em 1978-79 na London School of Economics and Political Science e utilizado como dissertação final do curso de Master of Science (M. Sc.) em História Económica, sob o título *From the Horse-Omnibus to the Electric Tramway — A Survey of the Lisbon Transport Between the 1830s and the 1900s*.

Tendo em vista os objectivos e o funcionamento do Colóquio sobre o Século XIX em Portugal, bem como a futura publicação em Portugal deste trabalho, condensou-se substancialmente o conteúdo da comunicação, não se apresentando notas de pé de página. Tentou-se, no entanto, fornecer uma informação estatística tão necessária quanto resumida para um enquadramento mais perceptível do texto que a seguir se apresenta — daí a inclusão de quadros estatísticos referentes à actividade da Companhia Carris de Ferro de Lisboa entre os anos de 1870 e 1900. Por outro lado, e com o objectivo de pelo menos situar os eventuais interessados quanto às fontes disponíveis, igualmente se inclui uma orientação bibliográfica referente aos documentos oficiais, manuscritos e periódicos consultados.

## II

Entre os anos de 1860 e o princípio da década de 1890, os transportes públicos da cidade de Lisboa foram assegurados por aproximadamente 15 companhias de ónibus e 1 companhia de *tramways*, a CCFL.

Numa cidade cuja população aumentava a taxas de crescimento anual inferiores à taxa média das principais cidades da Europa ocidental (no último quartel do século passado, a taxa de crescimento anual da população de Lisboa rondou 1% a 1,5%) e cuja área oficial de longe ultrapassava a área realmente urbanizada, a procura de transporte público revelava-se francamente modesta — nos treze anos anteriores a 1892, a média anual do número de passageiros transportados pela CCFL atingiu apenas 5,6 milhões, isto é, cada habitante da cidade de Lisboa utilizou o *americano*<sup>1</sup> à volta de 19 vezes por ano. Estes dados, os únicos disponíveis, dada a ausência de fontes para os restantes operadores, permitem estimar qual o impacto das companhias dos ónibus sobre a população viajante da capital, as quais, segundo informações de ordem qualitativa, nunca atingiram a dimensão e o volume de passageiros da companhia dos *tramways*. A Lusitana, por exemplo, uma das poucas que resistiram até ao advento da tracção eléctrica, em 1901, limitava-se a ser um operador marginal (quer na rede que explorava, quer na frequência dos serviços) e em 1898 transportou apenas 14 % do número de passageiros transportados pela CCFL, o que significa uma utilização dos seus carros por parte dos habitantes da cidade de Lisboa em média cinco vezes por ano.

Na generalidade dos casos, as empresas dos ónibus reduziam-se a empreendimentos individuais sem qualquer contrato assinado com a Câmara Municipal, obrigando-se apenas ao pagamento anual de uma taxa por cada carro em circulação. O serviço era oferecido em carros normalmente sujos e desconfortáveis, puxados por uma parelha de pitecas de aspecto doentio, e as companhias operavam uma rede limitada ao centro da cidade ou a áreas onde a CCFL tardava em assentar os carris.

A concorrência feroz que persistiu até 1892 (e, no caso da Companhia de Carruagens Antoine Ripert, até 1894), largamente discutida na imprensa e frequentemente atacada pela CCFL como desonesta, era, da parte dos empresários dos ónibus, tão-só uma luta pela sobrevivência do negócio. Não estava em

---

<sup>1</sup> O termo, popularmente consagrado nos princípios da década de 1870 (Eça fala do *americano* na última página de *Os Maias*), refere-se às carruagens puxadas por mulas e rodando sobre carris pertencentes à Companhia Carris de Ferro de Lisboa. A sua origem reside tanto no facto de a inovação ser americana, como no de todas as 32 carruagens «das mais elegantes e bem acabadas que tinham saído das suas oficinas» (segundo o *Jornal do Comércio* de 18 de Novembro de 1873), terem sido compradas à firma John Stephenson and Company, de Nova Iorque.

causa a expansão das respectivas empresas, o aumento do parque de viaturas ou do número de cavalos e mulas, ou o alargamento da rede de transportes respectiva. O objectivo era simplesmente (tentar) aguentar o impacte da inovação técnica trazida pelo *americano*, o que se traduzia numa constante guerra de tarifas, num atropelar de serviços e numa confusão ou inexistência de horários, enfim, uma situação caótica que a imprensa atacava diariamente e em relação à qual a CCFL calmamente preparava o lance decisivo.

Era assim uma guerra perdida, pois o conflito não se desenrolava apenas entre os empresários dos ónibus e a CCFL, mas também entre os primeiros entre si. A falta de espírito empresarial e a preguiça e a timidez conjuntas da burguesia nacional perante uma conjuntura de profunda crise financeira e política pareciam estar, mais uma vez, bem presentes num campo onde a concentração empresarial e o conseqüente aumento da propriedade móvel (carros e cavalos) e da rede de transportes constituíam, em princípio, uma solução possível (mas nunca equacionada pelas partes eventualmente interessadas) para combater a crise e evitar a eliminação em favor da CCFL.

Mas, para além do ponto de vista da inovação (isto é, das vantagens de carácter técnico-económico) que o *americano* oferecia em relação ao ónibus, para além da diferença significativa entre a dimensão de uns e de outros, as relações pecuniárias entre accionistas e directores da CCFL e a Câmara Municipal revelaram-se factor decisivo para a eliminação das companhias dos ónibus, ou, de acordo com um matutino de Lisboa, «de todos esses carros velhos, sujos, fedorentos, pessoal desleixado e malcriado, gado esfomeado e doente».

#### CCFL, indicadores financeiros (1878-92)

[QUADRO N.º 1]

Ano	Lucro líquido	Lucro líquido	Receita bruta	Dividendos
	$\frac{\text{Capital realizado}}{\times 100}$	$\frac{\text{Receita bruta}}{\times 100}$	$\frac{\text{Capital realizado}}{\times 100}$	$\frac{\text{Capital realizado}}{\times 100}$
1878	11,16	31,37	35,58	4,00
1879	8,87	26,61	33,32	3,67
1880	10,37	26,82	38,65	3,67
1881	11,40	25,57	44,58	3,80
1882	7,87	16,51	48,37	3,80
1883	6,27	13,23	47,38	3,80
1884	11,43	21,78	52,42	3,80
1885	8,78	16,12	54,48	3,80
1886	6,48	11,58	56,00	4,00
1887	6,68	11,68	57,20	4,00
1888	8,17	13,02	62,72	4,00
1889	5,81	11,58	50,20	2,63
1890	3,80	9,06	41,81	2,40
1891	défice	défice	41,05	2,19
1892	défice	défice	35,69	

Fonte: dados calculados a partir do *Relatório e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal, C. C. F. L.*, vários anos.

## COFL, indicadores económicos (1878-92)

QUADRO N.º 21

Anos	Receita bruta (contos de réis)	Custos de exploração		Em percentagem para 2	Lucro líquido (contos de réis)	Extensão da rede em milhas	Receitas por milha (contos de réis)	Custos por milha (contos de réis)	Lucro por milha (contos de réis)	Número de passageiros	Passageiros por milha	Receitas por passageiro por milha (mil réis)	Custos por passageiro por milha (mil réis)	Lucro por passageiro por milha (mil réis)	Número de veículos	Passageiros por veículo por dia	Número de cavalos	Cavalos por veículo
		(3)	(4)															
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = (2):(6)	(8) = (3):(6)	(9) = (5):(6)	(10)	(11) = (10):(6)	(12) = (2):(11)	(13) = (3):(11)	(14) = (5):(11)	(15)	(16) = (10):(15) /365	(17)	(18) = (17):(15)	
1878	195,7	134,3	68,63	61,4	20,8	9,4	6,5	2,9	3 642 181	175 105	1,1	0,7	0,4	61	164	434	7	
1879	199,9	146,7	73,39	53,2	20,8	9,6	7,0	2,6	3 745 233	180 060	1,1	0,8	0,3	70	147	485	7	
1880	231,9	169,7	73,18	62,2	22,9	10,1	7,4	2,7	4 383 432	191 416	1,2	0,9	0,3	82	146	572	7	
1881	267,5	199,1	74,43	68,4	22,9	11,7	8,0	3,0	5 046 836	220 388	1,2	0,9	0,3	91	152	616	7	
1882	290,2	242,3	83,49	47,2	23,9	12,1	10,1	2,0	5 496 533	229 980	1,3	1,1	0,2	103	146	700	7	
1883	284,3	246,7	86,77	37,6	24,0	11,8	10,2	1,6	4 814 716	200 613	1,4	1,2	0,2	113	117	777	7	
1884	314,5	246,0	78,22	68,6	24,0	13,0	10,2	2,8	5 119 955	212 446	1,5	1,2	0,3	121	116	838	7	
1885	326,9	274,2	83,88	52,7	24,2	13,5	11,3	2,2	5 186 218	206 098	1,5	1,3	0,2	136	105	878	7	
1886	336,0	297,1	88,42	38,9	24,2	13,9	12,3	1,6	4 987 565	206 098	1,6	1,4	0,2	146	94	986	7	
1887	343,2	303,1	88,32	40,1	25,0	13,7	12,1	1,6	4 648 844	185 954	1,8	1,6	0,2	147	87	1 014	7	
1888	376,3	327,3	86,98	49,0	25,8	14,6	12,7	1,9	4 924 612	190 876	1,9	1,6	0,3	151	89	1 085	7	
1889	401,6	355,1	88,42	46,5	25,9	15,5	13,7	1,8	6 233 203	240 857	1,7	1,5	0,2	154	111	1 085	7	
1890	418,1	380,2	90,94	38,0	38,4	10,9	10,0	0,9	7 291 849	189 879	2,2	2,0	0,2	176	113	1 240	7	
1891	410,5	418,4	101,92	(7,9)	40,2	10,2	10,4	0,9	6 792 149	168 959	2,4	2,5	(0,1)	176	106	1 127	6	
1892	464,0	505,1	108,86	(41,1)	39,8	11,7	12,7	(1,0)	8 204 576	206 145	2,2	2,5	(0,3)	309	73	1 349	4	

Fonte: dados calculados a partir do Relatório e Contas da Direcção e Parceres do Conselho Fiscal, C. G. F. L., vários anos.

CCFL, indicadores económicos (1893-99)

[QUADRO N.º 3]

Anos	Receita bruta (contos de réis)	Custos de exploração		Lucro líquido (contos de réis)	Extensão da rede em milhas	Receitas por milha (contos de réis)	Custos por milha (contos de réis)	Lucro por milha (contos de réis)	Número de passageiros	Passageiros por milha	Receitas por passageiro por milha (mil réis)	Custos por passageiro por milha (mil réis)	Lucro por passageiro por milha (mil réis)	Número de veículos	Passageiros por veículo por dia (10):(15) /365	Número de cavalos	Cavalos por veículo
		Contos de réis	Porcentagem (3):(2)														
1893	484,7	511,6	105,55	(26,9)	39,4	12,3	13,0	(0,7)	8 951 259	227 189	2,1	2,3	(0,2)	314	78	1 250	4
1894	448,9	480,6	107,06	(31,7)	39,4	11,4	12,2	(0,8)	8 955 774	227 304	2,0	2,1	(0,1)	316	77	1 190	4
1895	453,8	483,6	106,57	(29,8)	39,1	11,6	12,4	(0,8)	9 420 217	240 926	1,9	2,0	(0,1)	280	92	1 198	4
1896	534,8	564,0	105,46	(29,2)	39,5	13,5	14,3	(0,9)	11 686 871	295 870	1,8	1,9	(0,1)	315	102	1 585	5
1897	572,8	611,8	106,81	(39,0)	39,5	14,5	15,5	(1,0)	12 096 647	306 244	1,8	2,0	(0,2)	330	100	1 412	4
1898	521,6	550,0	105,44	(28,4)	40,4	12,9	13,6	(0,7)	11 225 487	277 859	1,9	2,0	(0,1)	329	93	1 261	4
1899	251,4*	N/A	N/A	N/A	40,4	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	284	N/A	1 197	4

Fonte: dados calculados a partir do Relatório e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal, C. C. F. L., vários anos.

\* Só segundo semestre.

Essas relações ficaram bem vincadas na sessão camarária de 7 de Abril de 1892, quando a minoria republicana votou vencida a celebração do contrato que proporcionava à CCFL a monopolização progressiva dos transportes públicos da cidade de Lisboa. A questão não se baseava apenas em relações de amizade e laços familiares. Tão ou mais importante do que isso era o facto de a Câmara Municipal — na altura com uma dívida acumulada de aproximadamente 11 000 contos de réis — contrair regularmente empréstimos a indivíduos que simultaneamente eram accionistas da CCFL — ao banqueiro belga Henri de Burnay, por exemplo, um dos principais accionistas da Companhia e, mais tarde, director da Lisbon Electric Tramways, devia a Câmara, em 1890, 544 contos de réis. As relações eram de tal maneira íntimas que, antes da discussão e aprovação pela vereação municipal do contrato de 1892, a Companhia já tinha assinado contratos com diversas companhias dos ónibus para aquisição dos respectivos patrimónios.

Enfrentando uma opposição que se dizimava a si própria pela actuação suicida de apenas procurar reduzir tarifas (numa altura em que, ainda por cima, os custos das forragens e do gado importado revelavam claras tendências para aumentar), actuando em relação ao poder local mais ao nível de grupo de pressão do que em bases de amizade ou relação familiar, a Companhia logrou concretizar o seu objectivo. O contrato, assinado com a Câmara em 28 de Março de 1892 e ratificado pelo Governo em finais de Junho do mesmo ano, privilegiava de tal forma a Companhia como operadora de transportes públicos urbanos que, só nesse ano, 12 das 15 companhias dos ónibus em serviço foram eliminadas. Do ponto de vista da CCFL, o negócio representou mais uma eliminação física da concorrência do que uma absorção e consequente incorporação do respectivo parque móvel na frota da Companhia — dos 156 carros comprados em 1892, 24 foram logo vendidos como sucata e dos 713 cavalos adquiridos, 491 morreram até ao final do ano.

É contudo legítimo argumentar contra o carácter «monopolista» do contrato de 1892, já que, por exemplo, nenhuma das 16 cláusulas estipulava a impossibilidade de se fundar qualquer outra empresa de transportes públicos, fosse ela de ónibus ou de *americanos* — e prova bem clara disso é o facto de, em 1896, se ter criado a sociedade cooperativa A Lusitana. Para mais, a CCFL não tinha autonomia para decidir unilateralmente do aumento de tarifas e do preço dos bilhetes de assinatura (cujo número, aliás, se elevou por imposição camarária), alterar os horários e o número de carreiras, ou prolongar a rede de transportes. Pelo menos no papel, a política da CCFL teria de ter o acordo da Câmara. Talvez que o termo *monopolizante* seja então mais apropriado, já que a Companhia não absorveu a totalidade dos restantes operadores e o contrato não impedia a formação de novas companhias.

Em termos práticos, contudo, apenas uma nova companhia se fundou (em 1896) e, conjuntamente com a Empresa Eduardo

Jorge (Chora), limitou-se a ser um operador marginal, suportando a taxa de circulação anual de 500 mil réis por carro; além disso, não consta das actas das sessões camarárias que a vereação tivesse rejeitado qualquer das propostas apresentadas pela companhia.

Afinal, situação de privilégio ou situação monopolista? Ou, pondo a questão noutros termos: por muito limitativo que fosse o contrato em relação aos «apetites» da CCFL, na prática, o privilégio transformou-se em monopólio virtual, tendo em vista quer o número de companhias em operação, quer a aceitação (sempre garantida, por muito veementes que fossem os protestos da minoria republicana) das propostas da Companhia por parte da Câmara.

Como entender tal situação? Penso que há aqui dois pontos de vista, os quais, embora distintos na sua origem, me parecem bem convergentes nos seus objectivos. Em primeiro lugar consideremos a questão pelo lado da CCFL. Os resultados da exploração até 1892, se bem que não deficitárias até 1890, não se revelaram particularmente brilhantes, tendo em vista o investimento realizado (dos 2000 contos de réis do capital subscrito estavam realizados, em 1892, 1300 contos), o valor do património (de acordo com o balanço do mesmo ano, a Companhia tinha 400 contos de réis em instalações, 155 contos em gado e arreios e 625 contos em material circulante e linhas construídas), o montante das receitas (média anual de 344 contos de réis entre 1880 e 1892) e a dimensão da rede em exploração (64 km em 1892). Muito embora os custos de exploração tivessem aumentado a uma taxa anual superior à das receitas do tráfego — e a partir de 1891 até 1902 foram sempre superiores em valor absoluto —, o problema que a Companhia enfrentava, já que, do ponto de vista conjuntural, os anos de 1880 não foram particularmente críticos para a economia portuguesa, parece ter residido numa ausência de agressividade empresarial por parte das sucessivas gerências até 1890. Tal situação, agravada ainda pela circunstância de a Companhia ser *de facto* monopolista como operadora de transportes sobre carris na cidade de Lisboa, traduziu-se, acima de tudo, numa incapacidade em eliminar a concorrência dispersa dos empresários dos ónibus sem necessitar de recorrer a mecanismos de ordem legislativa ou contratual. Desembaraçar-se da concorrência desta maneira (que, no fundo, se revelou mais um mecanismo de carácter fiscal que outra coisa) tornou-se a única solução que proporcionaria à Companhia margem de manobra para aumentar o número de passageiros transportados, e, conseqüentemente, proporcionar um acréscimo de receitas, e consolidar a Companhia como única operadora dos transportes públicos urbanos. Finalmente, sabedora da precária situação financeira da Câmara Municipal, a Companhia podia facilmente utilizar os seus accionistas para pressionar a vereação a aceitar as suas propostas. Em resumo, do ponto de vista da Companhia, o contrato foi entendido, essencialmente, como a maneira mais concreta de eliminar a concor-

rência, deixando em aberto as vias possíveis para o estabelecimento futuro do monopólio dos transportes da cidade.

A segunda perspectiva é a da Câmara. Para esta, financeiramente incapaz de operar directamente o serviço, facilmente manejável por diversos grupos de pressão — imprensa, partidos políticos, credores —, o contrato oferecia perspectivas de um rendimento anual bem superior àquele que a Câmara cobrava até aí em taxas de circulação — segundo a cláusula 2.ª do contrato de 1892, a Companhia pagaria à Câmara, anualmente, ou 4 % das receitas do tráfego, ou 25 % sobre o montante dos lucros líquidos. Mas, em termos de imposições efectivas, a Câmara ficava-se por aí. Na prática, o contrato serviu mais a Companhia do que a Câmara, pois, até à celebração do contrato de arrendamento da exploração das linhas por tracção eléctrica, em 1899, a Companhia sofreu sempre prejuízos anuais (de 1893 a 1898 os défices acumulados elevaram-se a 185 contos de réis) e as receitas de tráfego aumentaram apenas 18,5 % no mesmo período. Tudo o que de mais o contrato incluía de limitativo da acção da Companhia não teve efeitos práticos, pois as tarifas subiram, o número de carreiras desceu e os horários mudaram, sempre que a Companhia assim o decidiu.

Resumindo, o contrato serviu mais os interesses da Companhia do que os do público utente. Poder-se-á argumentar, no entanto, que a Companhia sofreu sempre prejuízo até à electrificação das linhas e que as perspectivas risonhas que o contrato lhe oferecia não se concretizaram totalmente. Mas isso em nada destrói o argumento que conduziu às negociações de 1892, e o facto é que, nos finais do século passado, a CCFL detinha o monopólio virtual dos transportes públicos por tracção animal na cidade de Lisboa.

### III

Entre 1892 e 1901, a CCFL continuou a dominar o serviço de transportes públicos por tracção animal na cidade de Lisboa. A concorrência dos ónibus, reduzida, como já foi referido, a dois operadores marginais, ficou definitivamente condenada a curto prazo quando, em 1896, a Companhia assinou novo contrato com a Câmara para a exploração exclusiva em toda a cidade do serviço por tracção eléctrica.

As negociações não foram morosas, pese embora os protestos da imprensa e de algumas associações profissionais (a dos engenheiros, por exemplo), que atacavam sobretudo a excessiva duração do contrato (99 anos a partir de 1888, quando a duração média em cidades da Europa ocidental oscilava entre 20 e 40 anos) e o tipo de tracção eléctrico — cabo condutor aéreo —, desprezando-se assim pontos de vista de carácter técnico-estético (como os do Eng. Vasconcelos Porto) que defendiam a utilização conjunta do cabo condutor aéreo e subterrâneo, consoante a zona da cidade em questão. Mas a Câmara não se incomodou com os protestos, aceitou sem discussão de



maior todas as propostas da Companhia (o que não é de admirar, dadas as relações existentes e o facto de a Companhia ter nomeado seu representante às negociações o vereador municipal A. J. Simões de Almeida!) e o contrato foi assinado. Com ele, a Companhia alcançava finalmente o controlo completo dos transportes públicos da capital numa fase em que a introdução de uma invenção — a electricidade — lhe iria proporcionar uma actividade altamente rentável e um volume de negócios até então nunca atingido: para além do crescimento em flecha do número de passageiros transportados, da rede em exploração e da frota em circulação, deve salientar-se que o valor médio dos lucros líquidos na primeira década de 1900 foi superior ao valor médio das receitas do tráfego desde a fundação da Companhia, em 1873.

Garantido, agora *de facto* e *de jure*, o monopólio dos transportes públicos, colocava-se à Companhia o problema da transformação da rede, de modo que o serviço pudesse ser operado por tracção eléctrica.

O processo escolhido, a que me permito chamar de *abstinência empresarial*, foi votado pelos accionistas em assembleia geral de 2 de Fevereiro de 1899 e revelou-se, do ponto de vista da empresa, o mais seguro, tendo em vista as finanças da Companhia, a grave situação conjuntural da economia portuguesa na viragem do século e a consequente dificuldade em obter capitais necessários para tal empreendimento, as relações de dependência entre Portugal e a Inglaterra e a disponibilidade de capitais britânicos para serem aplicados no exterior, dada a fraca remuneração ao investimento no mercado inglês. Se a operação realizada não tomou necessariamente em conta os legítimos interesses e as aspirações da população da capital, as responsabilidades devem assacar-se à Câmara, que proporcionou e contribuiu para tal situação, e não à Companhia, que, naturalmente, a realizou com fins puramente capitalistas.

**Lisbon Electric Tramways Ltd., indicadores financeiros (1900-10)**

[QUADRO N.º 4]

Ano	Lucro líquido	Lucro líquido	Receita bruta	Dividendos
	Capital realizado	Receita bruta	Capital realizado	Capital realizado
1900	N/A	N/A	14,17	N/A
1901	0,25	2,03	12,53	6,0
1902	10,31	42,51	24,24	6,0
1903	11,21	46,34	24,18	6,0
1904	9,42	36,49	25,82	6,0
1905	12,54	42,26	29,67	6,0
1906	12,33	39,13	31,52	6,0
1907	11,98	37,52	31,93	6,0
1908	12,94	39,80	32,50	6,0
1909	14,63	42,99	34,03	6,0
1910	14,24	40,69	35,00	6,0

Fonte: dados calculados a partir de *Lisbon Electric Tramways Ltd., Report and Accounts*, vários anos.

## Lisbon Electric Tramways Ltd., indicadores económicos (1900-10)

[QUADRO N.º 5]

Anos	Receita bruta (contos de réis)	Custos de exploração		Lucro líquido (contos de réis)	Extensão da rede em milhas	Receitas por milha (contos de réis)	Custos por milha (contos de réis)	Lucro por milha (contos de réis)	Número de passageiros	Passageiros por milha	Receitas por passageiro por milha (mil réis)	Custos por passageiro por milha (mil réis)	Lucro por passageiro por milha (mil réis)	Número de veículos	Passageiros por veículo por dia
		Contos de réis	Em percentagem												
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = (2):(6)	(8) = (3):(6)	(9) = (5):(6)	(10)	(11) =	(12) = (2):(11)	(13) = (3):(11)	(14) = (5):(11)	(15)	(16) = (10):(15) /365
1900	457,3	N/A	N/A	N/A	40,4	11,3	N/A	N/A	10 029 466	248 254	1,8	N/A	N/A		
1901	508,3	498,0	97,97	10,3	29,8	17,1	16,7	0,4	11 412 864	382 982	1,3	1,3	—		
1902	966,5	555,6	57,49	410,9	55,4	17,5	10,0	7,5	26 482 185	478 018	2,0	1,2	0,8	229	317
1903	1 115,7	598,7	53,66	517,0	55,4	20,1	10,8	9,3	30 945 317	558 580	2,0	1,1	0,9		
1904	1 191,0	756,4	63,51	434,6	58,0	20,5	13,0	7,5	34 067 573	587 372	2,0	1,3	0,7		
1905	1 368,5	790,2	57,74	578,3	63,7	21,5	12,4	9,1	40 065 125	628 966	2,2	1,3	0,9		
1906	1 454,0	885,1	60,87	568,9	66,1	22,0	13,4	8,6	43 303 268	655 118	2,2	1,4	0,8		
1907	1 472,8	920,2	62,48	552,6	66,0	22,3	13,9	8,4	44 532 062	674 728	2,2	1,4	0,8		
1908	1 499,3	902,6	60,20	596,7	67,3	22,3	13,4	8,9	45 990 432	683 365	2,2	1,3	0,9		
1909	1 569,6	894,8	57,01	674,8	71,0	22,1	12,6	9,5	47 995 076	675 987	2,3	1,3	1,0		
1910	1 614,4	957,5	59,31	656,9	71,5	22,6	13,4	9,2	49 925 167	698 254	2,3	1,4	0,9		

Fonte: dados calculados a partir de *Lisbon Electric Tramways Ltd., Report and Accounts*, vários anos.

Mais uma vez os mecanismos contratuais serviram os interesses da Companhia. Desenterrando a cláusula 37 do contrato de 1888, o segundo assinado com a Câmara, pela qual esta não podia negar autorização para a Companhia ceder por qualquer forma, no todo ou em parte, a exploração das linhas, desde que a transferência proposta fosse feita a entidade que oferecesse garantias seguras, a Companhia agarrou bem firme este precioso argumento e entrou em contacto, por intermédio do seu procurador em Londres, com capitalistas ingleses eventualmente interessados em transformar e tomar de arrendamento a exploração das linhas por tracção eléctrica.

Não nos interessa aqui e agora analisar os pormenores relativos às negociações tripartidas (Câmara-Companhia-investidores ingleses), nem a evolução das obras e respectivo custo de transformação das linhas, que, assinale-se, em 1910 se elevava a 7 mil contos de réis. Interessa-nos tão-só averiguar duas questões, a saber:

- 1) Porque não optou a Companhia pela electrificação logo em 1892? Se o tivesse feito, teria sido possível a exploração directa, evitando-se assim o arrendamento?
- 2) Nas condições específicas em que se realizaram as negociações em 1899, teria havido outra alternativa, isto é, não teria sido possível evitar o investimento estrangeiro e a consequente drenagem dos lucros?

Tomar a decisão de electrificar a rede logo em 1892 teria sido difícil, se não impossível, já que as cidades alemãs, as primeiras na Europa a electrificarem os transportes públicos, só o fizeram a partir de 1893 nalguns casos e 1895 noutros. Sem dúvida que a tracção eléctrica estava espalhada em muitas cidades dos Estados Unidos, mas o tipo de relações existentes entre os dois países nessa altura deixa-me muitas dúvidas quanto a um conhecimento efectivo do que se passava do outro lado do Atlântico. Além disso, no princípio dos anos 90 não havia, por parte da direcção da Companhia, uma ideia muito clara quanto às fontes de energia alternativas à tracção animal. As experiências com tracção a vapor, se bem que mal sucedidas e publicamente cobertas de ridículo, dominavam as atenções, e só a partir de 1894, com nova gerência, onde predominava Alfredo da Silva, a Companhia estabeleceu contactos com congéneres noutros países e chegou à conclusão de que a electrificação das linhas era a única alternativa verdadeiramente revolucionária, no sentido de estabelecer um sistema de transporte de massas ao alcance de todas as classes sociais. Finalmente, mesmo que todos estes obstáculos fossem ultrapassados, a situação financeira da Companhia não lhe permitiria de modo algum aventurar-se num projecto tão dispendioso como o da transformação das linhas para tracção eléctrica.

A decisão tomada pela Companhia, nas condições específicas da economia portuguesa na viragem do século, reflecte essen-

cialmente uma questão que me parece não ter sido ainda devidamente estudada — a escassez de capital. Muito embora os escassos trabalhos até agora aparecidos sobre o assunto se contentem em assinalar a falta crónica de dinheiro e a consequente necessidade de o pedir emprestado ao estrangeiro, parece-me que não se tomaram na devida consideração dois factos importantes:

- 1) Parte dos empréstimos concedidos eram consequência da aplicação de poupanças de emigrantes portugueses no Brasil em investimentos na Europa, particularmente através da Bolsa de Londres;
- 2) Registava-se exportação contínua de capitais portugueses para o exterior, em especial para o Brasil.

A questão parece então residir numa «enviesada» distribuição de capital, no sentido de não se poder falar de escassez absoluta. A actuação dos investidores portugueses ao retirarem capitais do mercado interno, preferindo investi-los (por desconfiança em relação ao Governo e por obterem superior remuneração em mercados externos) no estrangeiro, é que provocava esta escassez (relativa) de capital e a consequente necessidade de o Governo contrair empréstimos externos.

Esta situação, quase um ciclo vicioso, explica talvez a decisão tomada pela Companhia. Tendo assegurado o monopólio dos transportes em Lisboa, conhecedora do montante do investimento a realizar em bens de capital (1600 contos de réis só nos dois primeiros anos), consciente da dificuldade em obter dinheiro num país onde ele não só não abundava, como, ainda por cima, era desviado para o exterior, a Companhia, seguindo o exemplo de outros sectores da economia já controlados pelo capital estrangeiro, arrendou o negócio a uma empresa inglesa, a Lisbon Electric Tramways Limited.

Do ponto de vista da CCFL, o contrato de arrendamento beneficiou largamente os seus accionistas. A Lisbon Electric Tramways levou a cabo a transformação da rede sem qualquer encargo para a Companhia; tomou sob sua responsabilidade o cumprimento dos contratos em vigor assinados pela Companhia e pela Câmara, submetendo-se assim à lei e aos tribunais portugueses; liquidou as dívidas existentes; comprometeu-se a pagar os juros das obrigações a 6 % emitidas pela Companhia em 1892, bem como a amortizar o respectivo empréstimo (980 contos de réis); adquiriu as acções relativas ao capital já subscrito, mas ainda não realizado (isto é, 700 contos de réis); garantiu aos accionistas da CCFL um dividendo de 6 % ao ano por acção; concedeu, finalmente, que as suas acções fossem compradas por investidores portugueses (na sua maioria também accionistas da Companhia), os quais viriam a ter a maioria das 500 000 acções ordinárias, chegando alguns deles, como Henri de Burnay e Alfredo da Silva, a serem directores da Lisbon Electric Tramways.

Temos de concordar que, do ponto de vista dos accionistas da CCFL, se tratou de um excelente negócio. E, no fundo, quais as alternativas que se podiam ter apresentado? Pondo de parte a incapacidade da Câmara em operar directamente o serviço por razões já apontadas, nenhuma proposta de outros potenciais interessados foi apresentada à Câmara. Do ponto de vista dos utentes, antes ter um serviço moderno que proporcionasse um mais fácil, rápido, confortável e económico acesso às zonas da cidade em franca expansão desde a chegada do eléctrico (Campo de Ourique, Benfica, Avenidas Novas, Areeiro), onde a habitação era mais barata que no centro da cidade, do que continuar a andar de *americano*.

Do ponto de vista da Câmara, os 4 % que esta cobrava sobre as receitas do tráfego sempre ajudavam a minorar o estado lamentável das finanças municipais. Além disso, os eléctricos ajudaram à expansão da cidade para norte, para além da Estrada da Circunvalação, construída nos anos de 1850, e novas zonas urbanizadas e habitadas significavam maiores receitas municipais (real-d'água, contribuição predial, direitos de consumo). Parece então que não havia alternativa possível. Disso é testemunha o articulista do jornal *A Tarde* quando, em 10 de Outubro de 1899, escrevia que tal empreendimento, «indispensável para concretizar uma necessidade já realizada há longo tempo em cidades da Europa menos importantes do que Lisboa, nunca teria sido levado a cabo sem a ajuda do capital estrangeiro».

#### Documentos oficiais, manuscritos e periódicos consultados

##### EM LISBOA

*Anuario Commercial de Portugal*, 2 volumes, Lisboa 1909.

Arquivos da Companhia Carris de Ferro de Lisboa:

*A Carris e a Expansão de Lisboa — Substídios para a História dos Transportes Colectivos na Cidade de Lisboa*, relatório dactilografado em 5 volumes, elaborado pelo engenheiro da Carris António Sande e Castro, Lisboa, 1956.

*Relatório e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal*, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910.

*50 Anos de Tracção Eléctrica em Lisboa — Pequena História dos Transportes Colectivos*, pequeno panfleto em 9 páginas, impresso para as comemorações do 50.º aniversário da tracção eléctrica, Lisboa, 1952. Documentação manuscrita e impressa, dispersa, sem qualquer classificação.

Biblioteca da Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa:

M. C. Oliveira Marques, *O Desenvolvimento Urbano de Lisboa — Introdução ao Seu Estudo*, tese de licenciatura em História, 1967, D. L. 1967-H-16.

Biblioteca Nacional de Lisboa:

*Censos da População*, 1890, 1900, 1911.

*Anuários Estatísticos*, 1875, 1890, 1900.

**Fundo Histórico do Arquivo Municipal de Lisboa:**

*Actas das Sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900.

*Contratos Celebrados entre a Companhia Carris de Lisboa e a Câmara Municipal de Lisboa*, 1873, 1888, 1892, 1898.

*Contratos de Empréstimos*, 29/2, XI — *Miscelânea*, 35.

*Relatório acerca dos Caminhos-de-Ferro Americanos e Proposta de Concessão Definitiva a Francisco Maria e Luciano Cordeiro de Souza*, Lisboa, 1873.

*Gazeta dos Caminhos-de-Ferro*, n.º 76, 16 de Fevereiro de 1891; n.º 112, de 15 de Agosto de 1892; n.º 191, de 1 de Dezembro de 1895; n.º 205, de 1 de Julho de 1896; n.º 233, de 1 de Setembro de 1897; n.º 242, de 16 de Janeiro de 1898; n.º 253, de 1 de Julho de 1898; n.º 285, de 1 de Novembro de 1899; n.º 300, de 16 de Junho de 1901; n.º 307, de 1 de Outubro de 1901.

*Jornal do Comércio* de 18 de Novembro de 1873.

*A Tarde* de 10 de Outubro de 1899.

*O Século* de 20 de Novembro de 1900, de 1 de Setembro de 1902 e de 2 de Setembro de 1902.

**EM LONDRES**

Arquivos da Lisbon Electric Tramways Holdings Ltd.:

*Lisbon Electric Tramways Ltd. Report and Accounts*, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910.

The Companies House:

*Lisbon Electric Tramways Holdings Ltd.*, microfilme n.º 62983.

*Lisbon Electric Tramways Holdings Ltd.*, 2 volumes, com documentação manuscrita e impressa, n.º 62 983.

British Library of Political and Economic Science:

*The Economist*, taxas de câmbio do milréis em Londres para os anos de 1850 a 1910.

*The Statist* de 3 de Fevereiro de 1900.