

O desastre de carro elétrico no Cais das Pedras (1911)

Pedro Emanuel da Cunha Rocha

pedroecrocha@gmail.com

Resumo

O desastre de carro elétrico, no Cais das Pedras, foi o pior de todos os acidentes que jamais envolveram veículos da então designada Companhia Carris de Ferro do Porto. Este artigo debruça-se sobre o desastre propriamente dito, procurando compreender as situações anómalas que o provocaram e ainda os acontecimentos daquela fatídica tarde de dezembro de 1911. Aborda e dá a conhecer as reações que esta catástrofe desencadeou, protagonizadas pela empresa concessionária, pelos órgãos de poder, pela sociedade civil e pela imprensa periódica, com vista ao apuramento de responsabilidades, ao ressarcimento das vítimas e à adoção de medidas preventivas com o objetivo de evitar novos infortúnios.

Palavras-chave: Cais das Pedras, Carris, carro elétrico, desastre, década de 10, Primeira República, Porto, transporte público.

Abstract

The tramcar disaster at Cais das Pedras was the worst of all accidents involving vehicles from the then known Companhia Carris de Ferro do Porto. This article focuses on the disaster itself, seeking to understand the anomalous situations that caused it and also the events of that fateful afternoon in December 1911. It addresses and makes known the reactions that this catastrophe triggered, carried out by the concessionaire company, by the organs of power, by civil society and the periodical press, with a view to determining responsibilities, compensating victims and adopting preventive measures with the aim of preventing new misfortunes.

Keywords: Cais das Pedras, Carris, tramcar, disaster, 10's, First Republic, Porto, public transportation.

Abreviaturas

ADP – Arquivo Distrital do Porto

AHMP – Arquivo Histórico Municipal do Porto

CCFP – Companhia Carris de Ferro do Porto

Introdução

O tema de estudo deste trabalho é o desastre de carro elétrico no Cais das Pedras, ocorrido em 1911, num período particularmente complicado na história dos transportes públicos urbanos de passageiros do Porto, marcado pelas quezílias entre a edilidade e a

Carris, à volta do contrato de concessão e ainda pela má qualidade dos serviços de viação elétrica que a empresa concessionária prestava, o que desagradava à opinião pública.

Após uma análise preliminar, constatamos que o estudo deste desastre – olhando às suas características – representa um ponto de partida diferente para a compreensão do passado dos transportes urbanos, permitindo-nos focar questões que, de outra forma, não nos seria sequer possível mencionar. Cientes disso e olhando à especificidade do tema, optamos pela abordagem sob o prisma da micro-história, procurando identificar novas realidades que ajudem a um melhor entendimento das que já se conhecem e esperando que estas se traduzam num contributo para a história geral dos transportes da cidade do Porto.

Para esse efeito, foi realizada uma pesquisa bibliográfica que nos revelou a inexistência de bibliografia específica acerca deste e de outros desastres de elétrico... Não obstante, o estado da arte é composto por obras que tratam a história dos transportes do Porto, mencionando, alguns, de relance, o desastre em questão. Assim, a bibliografia consultada assume um papel essencialmente contextualizante, ajudando-nos a enquadrar o nosso tema na época em questão. Das monografias e artigos consultados, destacamos a obra “Os Transportes Coletivos do Porto. Perspetiva histórica”¹, que trata da história dos transportes da invicta desde a década de setenta do século XIX até ao início do século XXI, mencionando, detalhadamente, as vicissitudes que a empresa concessionária enfrentou na década de 1910, e a monografia “O Resgate da Concessão de 1906 à “Carris” do Porto”², que explica, pormenorizadamente, a origem das quezílias entre a Câmara Municipal do Porto e a Carris, agudizadas na cronologia em que se insere o nosso tema.

Face à escassez bibliográfica concernente ao desastre do Cais das Pedras, foram as fontes que ajudaram a desenvolver a investigação que se segue. Assim, começámos por consultar as fontes hemerográficas, recolhendo todas as notícias referentes ao sinistro, presentes nas edições de dezembro de 1911 dos jornais *A Montanha*, *O Comércio do Porto* e *Jornal de Notícias*³. Mais do que noticiarem o acidente propriamente dito, os referidos três órgãos da imprensa acompanharam os principais desenvolvimentos que se seguiram, dando voz aos seus atores, expondo o papel das entidades intervenientes e sensibilizando a opinião pública para as questões de cariz solidário e, mais tarde, judicial.

¹ ALVES, Jorge Fernandes; SOUSA, Fernando de – *Os Transportes Coletivos do Porto. Perspetiva histórica*. Porto: Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, 2001.

² *O Resgate da Concessão de 1906 à “Carris” do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1954. 2 vol.

³ *A Montanha*. Porto, dezembro de 1911; *O Comércio do Porto*. Porto, dezembro de 1911; *Jornal de Notícias*. Porto, dezembro de 1911.

E, para além disso, os periódicos, não só nos indicaram o caminho para potenciais fontes, como ainda colmataram algumas lacunas de informação derivadas da inexistência de documentação⁴. Foi assim que chegaram ao nosso conhecimento a reunião no Governo Civil do Porto, as sessões da Câmara dos Deputados e a vereação da Câmara Municipal do Porto – o que nos levou a ler os “Diários da Câmara dos Deputados”⁵ e as “Vereações”⁶, onde tivemos acesso às discussões em torno do desastre e da Carris protagonizadas pelos órgãos de poder central e local, respetivamente – e os diplomas que regulavam a viação elétrica, nomeadamente, o “Regulamento para o serviço da tração elétrica”⁷ e o “Código de Posturas do Município do Porto de 1905”⁸, o que nos permitiu compreender, por exemplo, até que ponto a legislação era, ou não, cumprida.

Finalmente, referimos a consulta do acervo documental da Companhia Carris de Ferro do Porto, patente no Arquivo Distrital do Porto, do qual destacamos os copiadores da “Correspondência Expedida”⁹, da “Correspondência Recebida”¹⁰ e as “Ações Ordinárias”¹¹. Desta forma tivemos acesso a dados importantíssimos, constantes nas missivas trocadas entre a Carris, demais entidades e individualidades e ainda nos processos judiciais de pedidos de indemnizações, o que nos permitiu conhecer pormenores do sinistro e questões de foro social que não constam noutros locais.

Por fim, resta-nos dizer que o principal objectivo deste artigo é o de compreender o desastre do Cais das Pedras, em toda a sua dimensão. Para esse efeito, foi norteado por três vertentes essenciais: i) identificar e entender os acontecimentos; ii) elencar e perceber as reações ao desastre; iii) apontar e compreender as suas consequências. Assim, este trabalho começa por expôr as vicissitudes da expansão do carro elétrico, no Porto, no início do século XX, sem esquecer os regulamentos então em vigor para a tração elétrica e as fragilidades inerentes ao itinerário onde se deu o sinistro. Prossegue com a alusão

⁴ Um exemplo disso é a inexistência da acta da reunião que ocorreu no Governo Civil do Porto, na noite de 10 de dezembro de 1911. Contudo, o jornal *A Montanha*, na sua edição de 12 de dezembro, na pág. 2, relata a discussão que teve lugar nesse órgão de poder.

⁵ “VII Sessão em 11 de dezembro de 1911”. *Diário da Câmara dos Deputados*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1911; “IX Sessão em 13 de dezembro de 1911”. *Diário da Câmara dos Deputados*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1911.

⁶ AHMP – *Vereações*, 1911-1912. Sessão de 14 de dezembro de 1911.

⁷ “Regulamento para o serviço da tração elétrica”. *Coleção Oficial de Legislação Portuguesa. Ano de 1903*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1904.

⁸ Câmara Municipal do Porto – *Código de Posturas do Município do Porto de 1905*. Porto: Imprensa Portuguesa, 1905.

⁹ ADP/CCFP – *Correspondência Expedida*, 1911-1912.

¹⁰ ADP/CCFP – *Correspondência Recebida*, 1911-1912.

¹¹ ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 27 de janeiro de 1914; ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 15 de agosto de 1914.

aos acontecimentos daquela tarde fatídica, ou seja, o desastre propriamente dito, as ações heróicas que se proporcionaram e as respetivas operações de socorro. Segue mencionando as investigações que foram conduzidas para apuramento das responsabilidades, com vista à instauração de processos-crime. Descreve ainda as reações dos órgãos de poder, apresentando as principais linhas de força das reuniões do Governo Civil do Porto, da Câmara dos Deputados e da Câmara Municipal do Porto. E, finalmente, alude às consequências do desastre, referindo os pedidos de indemnizações e constatando que, apesar da gravidade dos fatos, quase tudo permaneceu como dantes.

1. O eléctrico no Porto do início do século XX: as vicissitudes da sua expansão

Foi em 12 de setembro de 1895 que a Companhia Carris de Ferro do Porto, empresa concessionária dos transportes públicos urbanos sobre carris, inaugurou a primeira linha de carros eléctricos, entre o Ouro e o Carmo, via rua da Restauração.

Contudo, a expansão do eléctrico foi lenta... A Carris não escondia que o seu principal objectivo era a retribuição de dividendos aos seus accionistas, com sacrifício da prestação de um serviço público. De facto, esta postura traduziu-se na inércia que caracterizou a substituição dos carros americanos pelos eléctricos e ainda na demora em implementar uma rede de transportes que cobrisse as lacunas existentes nas ligações urbanas e periurbanas¹². Esta sua dificuldade em conciliar o interesse empresarial com o interesse público granjeou-lhe uma forte inimidade junto da opinião pública e das forças políticas mais próximas das camadas populares, que alegavam que a Carris tardava em criar serviços que acompanhassem e ajudassem o desenvolvimento da cidade, a um preço acessível.

Paralelamente, difundiam-se as ideias acerca da municipalização de serviços. Num estágio inicial, a edilidade procurou angariar receitas para o município, tendo como exemplo o contrato celebrado entre a Carris de Lisboa e a Câmara local, segundo o qual o município obtinha determinadas percentagens sobre as receitas. Nesse sentido, foi elaborado um concurso de viação que culminou com a redação de um novo contrato de concessão, em 1906, segundo o qual a Câmara transferia para uma entidade privada¹³

¹² ALVES, Jorge Fernandes; SOUSA, Fernando de – *Os Transportes Coletivos do Porto....* p. 144.

¹³ Neste caso em particular, a entidade privada à qual foi adjudicada a concessão foi a Mathieu Lukan e Paiva Irmãos que, no ano seguinte, constituiu a Companhia Viação Eléctrica do Porto. Contudo, a Carris permaneceu a explorar a rede de transportes, apesar de já não deter a concessão. Porém, em 1908, estas duas companhias fundiram-se, permanecendo o nome da Carris. Assim, de uma assentada, a Carris eliminou a concorrência e voltou a ser a concessionária dos transportes urbanos do Porto.

algumas das suas atribuições, esperando que estas fossem geridas de forma empresarial, salvaguardando o serviço público. Porém, as “imperfeições” que caracterizavam o contrato não favoreceram a renovação e o aperfeiçoamento contínuo do serviço, ganhando força a intenção de municipalizar a rede de transportes da Invicta¹⁴, por intermédio do resgate antecipado da concessão. Mas, terão sido os pesados encargos que tal ação acarretaria a impedir, nesta cronologia, a concretização da municipalização dos serviços da Carris... Como alternativa, as ações fiscalizadoras da Câmara intensificaram-se, deteriorando-se a relação entre estas duas entidades, com prejuízo da população¹⁵.

Em 1911, os tempos tumultuosos do início da República também se refletiram na vida da Carris. Os seus operários organizaram-se e, não vendo as suas reivindicações satisfeitas, convocaram uma violenta greve, no verão, que exerceu uma «ação desfavorável sobre o resultado final da exploração»¹⁶, obrigando à intervenção da Câmara para garantir a continuidade da prestação de serviços ao público¹⁷. Simultaneamente, a empresa debatia-se com imensas dificuldades técnicas na exploração, traduzidas nas avarias do material circulante e no mau estado da via-férrea, o que originava acidentes, perda de viagens e o aumento da sua impopularidade¹⁸. Contudo e apesar das vicissitudes, nesse ano, a rede da Carris atingiu uma extensão de 57.083 Km, dividindo-se em dezassete linhas de carros elétricos e uma de tração a vapor¹⁹ e, em 1 de janeiro do ano seguinte, implementou a aguardada revisão de itinerários e tarifários (de acordo com as cláusulas previstas no contrato de 1906), o que aproximou a rede de elétricos das necessidades da população de uma cidade em franco desenvolvimento²⁰.

¹⁴ SOUSA, Fernando de (coord.) – *Os Presidentes da Câmara do Porto (1822-2013)*. Porto: CEPESSE – Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade; Câmara Municipal do Porto, 2013., p. 240.

¹⁵ ALVES, Jorge Fernandes; SOUSA, Fernando de – *Os Transportes Coletivos do Porto....* p. 143-145.

¹⁶ Companhia Carris de Ferro do Porto – *Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal. Exercício de 1911*. Porto: Imprensa Portuguesa, 1912. p. IX.

¹⁷ ALVES, Jorge Fernandes; SOUSA, Fernando de – *Os Transportes Coletivos do Porto....* p. 144.

¹⁸ ALVES, Jorge Fernandes – Nos trilhos da cidade. Aspectos históricos dos transportes coletivos no Porto. *Revista da Faculdade de Letras História*. Porto. Série 3, Vol. 1 (2000). p. 105.

¹⁹ Companhia Carris de Ferro do Porto – *Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal...* p. XII.

²⁰ ALVES, Jorge Fernandes; SOUSA, Fernando de – *Os Transportes Coletivos do Porto....* p. 145; *O Resgate da Concessão de 1906 à “Carris” do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1954. Vol. 1, p. 4.

1.1. A tração elétrica: uma viação anterior ao Código da Estrada

Em 1911 não existia o “Código da Estrada”²¹. No entanto, existia o “Regulamento sobre circulação de automóveis”²². Porém, este diploma previa apenas a regulamentação da circulação automóvel, nada prevendo em relação aos carros elétricos, uma vez que a circulação destes era regulamentada pelo “Regulamento para o serviço da tração elétrica”²³ e, em parte, pelas “Posturas” dos Municípios²⁴.

O “Regulamento para o serviço da tração elétrica” regulamentava a circulação, na via pública, dos elétricos, assim como a montagem das infraestruturas inerentes (via-férrea, rede aérea, centrais geradoras, etc...). Foi baseado nos regulamentos ingleses, o “Board of Trade”, de 6 de março de 1894 e o “Working Regulations”, de 17 de agosto de 1896²⁵. A sua promulgação, em 12 de março de 1903, foi bastante enfatizada na imprensa periódica da época, particularmente na da especialidade, onde são mencionados acidentes ocorridos com os carros elétricos, em Lisboa, muito graças à falta de legislação que regulamentasse a viação elétrica²⁶. Contudo, os acidentes continuaram a acontecer.

Já o “Código de Posturas do Município do Porto de 1905”, no que concerne aos transportes urbanos, regulava, principalmente, a obtenção da habilitação de guarda-freio (para a tração elétrica) e de maquinista (para a tração a vapor), dispondo de poucas disposições acerca da circulação dos transportes sobre carris. Versava ainda outros aspetos referentes à circulação e à obtenção de licenças para a condução de variados tipos de veículos, no concelho, como, por exemplo, os trens de praça, os carros de bois e as bicicletas.

A inexistência de um único diploma, uniforme e claro, e as omissões que caracterizavam os existentes provocavam diferentes interpretações das normas vigentes, quer por parte das entidades do Estado, quer por parte das empresas concessionárias de transportes urbanos, culminando, no pior dos casos, em desastres como o do Cais das Pedras.

²¹ “Código da Estrada”. *Diário do Governo*, I série, n.º 30, 6 de fevereiro de 1928. p. 259-277.

²² Este diploma revogou o anterior *Regulamento sobre circulação de automóveis*. Foi emanado em 3 de outubro de 1901 e vigorou até à implementação do *Código da Estrada*, em 06 de fevereiro de 1928.

²³ “Regulamento para o serviço da tração elétrica”. *Coleção Oficial de Legislação Portuguesa. Ano de 1903*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1904. p. 128-133.

²⁴ No caso particular da Invicta: Câmara Municipal do Porto – *Código de Posturas do Município do Porto de 1905*. Porto: Imprensa Portuguesa, 1905.

²⁵ GUEDES, Manuel Vaz – O início da tração elétrica na Ponte Luís I. *Ingenium*. Porto. 2.ª Série, n.º 15 (janeiro de 1997) p. 60-65.

²⁶ Os perigos elétricos. *Gazeta dos Caminhos-de-ferro*. n.º 366 (16 de março de 1903) p. 82-83.

1.2. As fragilidades da linha marginal

A linha marginal era a mais antiga de todas as ligações da Carris. A sua exploração, entre o Infante e Matosinhos, iniciou-se a 15 de maio de 1872, com os carros americanos de tração animal. Paulatinamente, entre 1896 e 1898, os carros americanos foram substituídos pelos carros eléctricos em toda a extensão da linha. Contudo, a infraestrutura do americano, isto é, a via-férrea, não sofreu quaisquer alterações; a Carris limitou-se a montar os equipamentos necessários à produção e distribuição de electricidade, não preparando a via para os mais pesados e rápidos eléctricos nem para o aumento de tráfego destes veículos, agudizando a sua degradação.

No inverno, o Douro também contribuía para o mau estado da via. A enchente de 1909, uma das maiores de que há registo, é exemplo disso mesmo, referindo o Conselho de Administração da Carris que «nos últimos dias do ano, as chuvas persistentes e a desastrosa cheia do rio Douro vieram causar uma profunda perturbação à nossa exploração, impondo-nos pesada partilha nos prejuízos de toda a ordem que vitimam o Porto»²⁷. A força das águas arrancou a calçada e danificou a via-férrea, obrigando a empresa a interromper os serviços e a proceder a «reparações extensas e numerosas»²⁸.

No último trimestre de 1911, as águas do rio não galgaram as margens. Porém, as fortes chuvas e subsequentes enxurradas expuseram o deficiente escoamento das águas pluviais, no local onde, em dezembro, se veio a dar o desastre. Em outubro, a Carris comunicou à Câmara Municipal do Porto dois descarrilamentos no Cais das Pedras, originados pelo assoreamento da via com areia proveniente de um cano de esgoto roto, na calçada de Sobre-o-Douro²⁹. Mais tarde, a edilidade alegou ter feito as reparações necessárias³⁰. Contudo, também sabemos que, posteriormente, a Carris colocou, em pontos-chave, grandes blocos de pedra com o intuito de desviar as enxurradas para as “bocas de lobo” (sarjetas) mais próximas³¹.

No que dizia respeito ao material circulante, e de acordo com o que a Carris reconheceu, na linha marginal eram utilizados atrelados obsoletos que, pelas suas dimensões exíguas, não eram adequados a uma carreira com tanta procura. Talvez por

²⁷ Companhia Carris de Ferro do Porto – *Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal. Exercício de 1909*. Porto: Oficinas Mota Ribeiro, 1910. p. 10.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ ADP/CCFP – *Correspondência Expedida*, 1911-1912. fl. 344.

³⁰ AHMP – *Vereações*, 1911-1912. Sessão de 14 de dezembro de 1911. fl. 31v.

³¹ “IX Sessão em 11 de dezembro de 1911”. *Diário da Câmara dos Deputados*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1911. p. 4.

isso formasse “comboios” com três e quatro veículos atrelados, desrespeitando o Artigo 33.º do “Regulamento para o serviço de tração elétrica”, que previa:

Não poderão formar-se comboios de mais de dois carros engatados. Nos comboios assim constituídos, deverá, para além do guarda-freio do primeiro, ir, na plataforma do segundo carro, um outro empregado, cuja única função será a manobra do freio aos sinais dados pelo primeiro³².

No entanto, em 1910, a Carris adquiriu sete novos atrelados, de maiores dimensões³³. Porém, estes só entrariam ao serviço no decorrer de 1912.

Figura 1. “Comboio” da Carris – constituído por quatro carros – circulando na linha marginal, c. 1910. Postal ilustrado. Coleção do autor.



³² “Regulamento para o serviço da tração elétrica”. *Coleção Oficial de Legislação Portuguesa. Ano de 1903*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1904. p. 131.

³³ Companhia Carris de Ferro do Porto – *Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal. Exercício de 1910*. Porto: Imprensa Portuguesa, 1911. p. XVII.

2. Os acontecimentos

2.1. O desastre

Devido ao mau tempo, o “comboio”, constituído pelo elétrico n.º 203 e pelos atrelados n.ºs 29 e 33, partiu de Leixões, em direcção à praça da Liberdade, cerca das 13h00, com um atraso considerável e «completamente cheio de passageiros, afluência que se justifica pela entrada, em Leixões, do paquete *Antony*, da *Booth Line*, de regresso de terras brasileiras»³⁴.

Em Massarelos, o guarda-freio n.º 54, António Mendes Júnior, foi rendido pelo seu colega n.º 73, Manuel Monteiro³⁵, e, devido a uma avaria, o carro motor foi substituído pelo elétrico n.º 150. Nesse momento, «a chuva era tanta que as plataformas [dos elétricos] tiveram que ficar a par, a fim de os passageiros não descerem ao chão»³⁶. Terminadas as substituições, a viagem recomeçou e, nesta fase, com um atraso já irrecuperável.

Cerca das 14h00 e percorridas poucas centenas de metros, quando a composição circulava no entroncamento do Cais das Pedras com a calçada de Sobre-o-Douro, o guarda-freio não se terá apercebido do assoreamento da via-férrea, originado pela enxurrada proveniente desta última artéria. Quando os três veículos passaram por cima dos detritos, saltaram dos carris³⁷, percorrendo, em alinhamento reto, cerca de duas dezenas de metros. Manuel Monteiro, «apesar de estar em grande sobressalto, empregou todos os esforços para fazer parar o “comboio”, dando freio elétrico e apertando o travão manual»³⁸. José Agostinho Correia, comerciante no local e testemunha ocular do acidente, referiu que, após o descarrilamento, «o elétrico foi de rastos pela rua»³⁹, dando a entender que circulava em excesso de velocidade⁴⁰. O “caímento” da artéria, para o lado

³⁴ *A Montanha*. Porto. (12 de dezembro de 1911) p. 1.

³⁵ *Jornal de Notícias*. “Suplemento”. Porto. (11 de dezembro de 1911).

³⁶ *Jornal de Notícias*. Porto. (12 de dezembro de 1911) p. 2.

³⁷ Um engenheiro da Carris explicou que «ao passarem as rodas por cima dos detritos [...], devia ter sucedido o que frequentemente sucede em análogas circunstâncias, que é saltarem as rodas para fora das calhas por onde devem rodar.». ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 27 de janeiro de 1914, fl. 5.

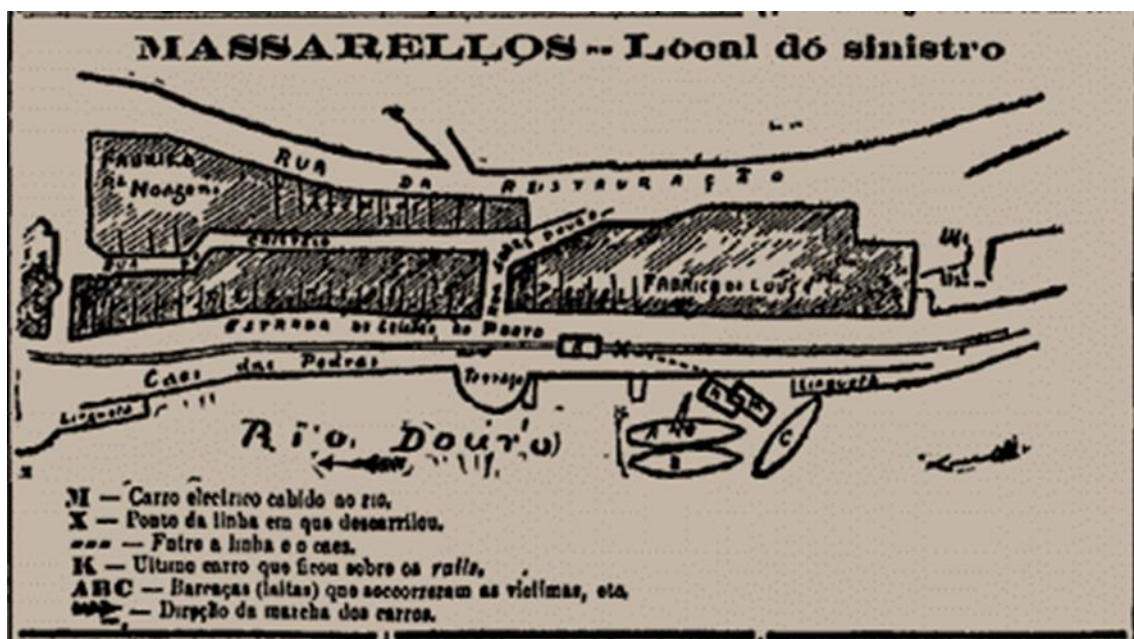
³⁸ *O Comércio do Porto*. Porto. (12 de dezembro de 1911) p. 1.

³⁹ *A Montanha*. Porto. (12 de dezembro de 1911) p. 2.

⁴⁰ Vários testemunhos referem que o elétrico, após o descarrilamento, aumentou de velocidade. Joaquim Didier, sobrevivente do desastre, expôs o testemunho de uma outra vítima que referiu que «o guarda-freio, longe de travar o carro quando ele descarrilou, deu-lhe toda a força – o que afirma, não porque visse os movimentos do guarda-freio, mas porque sentiu os efeitos na marcha continuada e rápida do carro em que ia». ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 27 de janeiro de 1914. fl. 4.

do rio, provocou a mudança da trajetória dos carros, encaminhando-os para o Douro⁴¹. Um passageiro, não identificado, relatou os momentos que se seguiram, dizendo que «[...] vinha no terceiro e último dos carros e sentiu, para a frente do comboio, um grande ruído [...] e, erguendo-se, viu esta cena pavorosa: os dois carros da frente haviam caído para o rio [...]»⁴². Consumou-se, assim, a tragédia que só não foi maior porque o último [atrelado], porém, que se atravessara na linha, [...] ficou em cima, na estrada, mas à beira, quase a despenhar-se no rio»⁴³.

Figura 2. Croqui do desastre do Cais das Pedras.



Fonte: *Jornal de Notícias*. Porto, 12 de dezembro de 1911, p. 1.

2.2. Os atos de heroísmo e os trabalhos de socorro

Nos momentos imediatos ao acidente, as vítimas dependiam de si mesmas e da sua sorte. Um sobrevivente, não identificado, expôs isto mesmo, dizendo:

quando já desesperava e me abandonava à minha sorte, eis que outra vaga redentora leva o cadáver, deixando-me livre a abertura [...]. Daí a dez minutos via-me em terra firme e longe daquele pesadelo!⁴⁴

Apesar das fortes chuvas e antes da chegada dos meios de socorro, os populares aglomeraram-se, na lingueta mais próxima, movidos pela curiosidade, nada fazendo para

⁴¹ *Ibidem*. fl. 7v.

⁴² *Jornal de Notícias*. “Suplemento”. Porto. (11 de dezembro de 1911).

⁴³ *Jornal de Notícias*. Suplemento. Porto. (11 de dezembro de 1911).

⁴⁴ *O Comércio do Porto*. Porto. (12 de dezembro de 1911) p. 2.

prestarem auxílio aos acidentados⁴⁵. As embarcações que se encontravam nas imediações, nomeadamente as barcaças e as catraias, aproximaram-se do local do sinistro salvando alguns passageiros. Mas foram dois indivíduos da Fábrica de Louça de Massarelos e um da Carris que se destacaram pela sua bravura no socorro às vítimas. Foram eles Archibald Wall e Isolino Alves que, no momento do desastre, se encontravam a trabalhar nas referidas instalações fabris, situadas a poucos metros do local do acidente. Isolino Alves, serralheiro mecânico de profissão, fora alertado pelo seu patrão, Archibald Wall, de que algo de grave tinha sucedido no cais. Tendo verificado que se tratava de um acidente, apressou-se a sair da fábrica para ir ajudar as vítimas. Mais tarde, recordou o momento, dizendo:

Eu tinha jantado pouco antes e bem me podia levar o Diabo, com uma congestão, por me meter na água. Mas, nem pensei nisso. Aqueles desgraçados, que dentro dos carros gritavam e se debatiam, estendendo as mãos, suplicantes, morreriam todos se não lhes acudissem imediatamente e foi só nisso que pensei.⁴⁶

Archibald Wall, animado pelo mesmo espírito altruísta, despiu o casaco e o colete, colocou-os num rochedo sob uma capa de borracha e atirou-se ao Douro. Junto com o seu colaborador, Isolino Alves, salvaram quinze pessoas e só cessaram a sua actividade filantrópica quando se certificaram que nada mais podiam fazer⁴⁷. Contudo, o jornal *O Comércio do Porto* divulgou que, enquanto decorreu o resgate, algo de deplorável sucedeu:

O Sr. Wall deixou, no cais, como acima dissemos, o casaco e o colete, cobertos com uma capa de borracha. Finda a sua faina humanitária, não encontrou nenhum desses objectos, sendo para notar que no casaco tinha uma carteira com 10\$000 réis e vários documentos de valor e, no colete, um relógio de aço e uma corrente de ouro e igual quantia, tudo no valor de 67\$750 réis. [...] Como isto é triste⁴⁸!

O terceiro dos aclamados heróis foi o condutor n.º 13 da Carris, António de Sousa Ferreira⁴⁹. Este funcionário seguia no “comboio”, no atrelado n.º 29 e havia entrado ao serviço, momentos antes, em Massarelos. Testemunhas alegaram que a ele se deveu o facto de o referido veículo não ter tido um destino semelhante ao dos outros, uma vez que empregou o freio manual energicamente, o que terá contribuído para a quebra do engate⁵⁰. Mal se deu o desastre, atirou-se ao Douro. O *Jornal de Notícias* descreveu assim a ação deste herói:

⁴⁵ *A Montanha*. Porto. (12 de dezembro de 1911) p. 2.

⁴⁶ *A Montanha*. Porto. (12 de dezembro de 1911) p. 2.

⁴⁷ *O Comércio do Porto*. Porto. (12 de dezembro de 1911). p. 1.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ *Jornal de Notícias*. Porto. (14 de dezembro de 1911). p. 1.

⁵⁰ *O Comércio do Porto*. Porto. (12 de dezembro de 1911). p. 1.

Quando, depois dos primeiros momentos de angústia, no meio daquele infernal coro de gritos de dor e de socorro lhe veio a serenidade, correu e pôde ainda prestar alguns serviços de salvamento, ajudando, por exemplo, a tirar para terra, ainda com vida, um homem muito gordo que estava prestes a morrer afogado⁵¹.

Como há pouco referimos, Archibald Wall, Isolino Alves e António de Sousa Ferreira não foram os únicos a prestarem auxílio às vítimas. Porém, foram aqueles que se acudiram em primeiro lugar e as suas ações não caíram no esquecimento, tendo estes três homens sido reconhecidos pela cidade⁵² e pela Carris⁵³.

Entretanto, o alerta aos bombeiros municipais e voluntários foi dado «pelo telefone de um armazém pertencente à firma “Alvaro Gomes de Sá e Companhia”»⁵⁴. A proximidade da esquadra de polícia de Massarelos garantiu a pronta comparência da polícia civil. Rapidamente⁵⁵, as autoridades responsáveis pelo salvamento das vítimas chegaram ao local do sinistro e organizaram-se, sendo os trabalhos coordenados pelo capitão do porto, Cornélio da Silva⁵⁶.

Enquanto as forças de segurança continham a multidão que se aglomerou no cais, os bombeiros resgataram do Douro a maioria dos sobreviventes. Foram contabilizados trinta e três feridos, três dos quais considerados graves. Os que inspiravam mais cuidados foram transportados, em veículos particulares e em elétricos, para os hospitais da Misericórdia e dos Ingleses. Os feridos mais ligeiros receberam curativos na farmácia de Massarelos⁵⁷ e os passageiros que saíram incólumes, mas molhados, foram acolhidos nos estabelecimentos e nas casas particulares da zona, recebendo «roupas e aguardente para reanimar»⁵⁸.

⁵¹ *Jornal de Notícias*. Porto. (14 de dezembro de 1911) p. 1.

⁵² No dia 11 de dezembro foi criada uma comissão com o propósito de homenagear, em nome do Porto, Archibald Wall, Isolino Alves e António Sousa Ferreira. Foram abertas subscrições, não sendo aceites donativos superiores a 50 réis. Com o dinheiro angariado (de que desconhecemos o valor total), foram adquiridos “objetos de valor”, oferecidos a Isolino Alves e António Sousa Ferreira. Archibald Wall recebeu um relógio de bolso e respetiva corrente em ouro. *O Comércio do Porto*. Porto, 12 de dezembro de 1911. p. 2.

⁵³ Em ofício datado de 15 de dezembro de 1911 e emanado da Carris, a administração manifestou, a Archibald Wall, a «sua admiração e reconhecimento pelos serviços prestados no emocionante desastre do Cais das Pedras», incluindo ainda a quantia de 100\$000 réis, a «ser entregue [pelo sr. Wall] ao seu digno empregado, sr. Isolino Alves». ADP/CCFP – *Correspondência Expedida*, 1911-1912, fl. 206. Archibald Wall, em seu nome e no de Isolino Alves, agradeceu à Carris pelo seu reconhecimento, em carta emanada em data desconhecida. ADP/CCFP – *Correspondência Recebida*, 1911-1912, fl. 224. Não encontramos nenhuma referência a qualquer reconhecimento, por parte da Carris, ao seu colaborador, o condutor n.º 13. Porém, isso não significa que a empresa não tenha louvado o desempenho do referido empregado.

⁵⁴ *O Comércio do Porto*. “Suplemento”. Porto. (11 de dezembro de 1911).

⁵⁵ O tempo de demora entre o alerta e a chegada dos socorros não foi quantificado, pelo que não nos foi possível determinar quais os padrões da época para qualificarem a chegada das autoridades como “rápida”.

⁵⁶ *O Comércio do Porto*. “Suplemento”. Porto (11 de dezembro de 1911).

⁵⁷ *A Montanha*. Porto (12 de dezembro de 1911) p. 2.

⁵⁸ *A Montanha*. Porto (12 de dezembro de 1911) p. 2.

Salvos os vivos, restava a árdua tarefa de resgatar os mortos. Assim, «pouco a pouco, tragicamente, entre o clamor apiedado da multidão, começaram a ser retirados da água os [treze] cadáveres que em carros e macas eram transportados para a *morgue*»⁵⁹. A décima quarta e última vítima mortal não morreu no local, mas sim no hospital da Misericórdia, no dia seguinte⁶⁰.

Os “haveres” dos passageiros que foi possível recuperar foram levados pelas autoridades para o átrio do edifício do Governo Civil do Porto, onde ficaram guardados por agentes da polícia. Mais tarde, os sobreviventes e os familiares das vítimas mortais foram levantar os objetos perdidos no desastre, sendo para isso necessário provar, através de descrições, que os mesmos lhes pertenciam⁶¹.

Finalmente tinha chegado o momento de retirar os dois veículos do Douro. Para esse efeito, alguns trabalhadores fluviais e outros da Carris contaram com o auxílio da barçaça “Tâmega” que estava apetrechada com um guindaste. Esta operação teve início cerca das 3 horas da madrugada⁶² do dia 11, com a remoção do elétrico do rio e o seu encaminhamento para a *remise* da Boavista. O atrelado n.º 33, depois de recuperado da água, foi rebocado para as instalações da Carris, em Massarelos, sendo transferido para a Boavista no dia seguinte. Já o atrelado n.º 29, que não caíra ao rio, ficou na berma da estrada⁶³, à mercê da fúria do povo, que o danificou bastante⁶⁴.

O desconhecimento acerca do verdadeiro número de passageiros que seguiam no “comboio” motivou a continuação de buscas no rio, ao longo do dia 11, apesar do mau tempo e das fortes correntes. Contudo, não foram encontrados mais corpos e, no dia seguinte, cancelaram-se as buscas⁶⁵.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 1.

⁶⁰ *Jornal de Notícias*. (12 de dezembro de 1911) p. 1.

⁶¹ *O Comércio do Porto*. Porto. (12 de dezembro de 1911). p. 1.

⁶² Como podemos constatar, esta operação teve início na escuridão da noite e com mau tempo. Numa época em que, no local, não existia iluminação pública, recorreram a archotes para “alumiar” a área do sinistro. *Jornal de Notícias*. “Suplemento”. Porto. (11 de dezembro de 1911).

⁶³ *O Comércio do Porto*. Porto. (12 de dezembro de 1911). p. 1.

⁶⁴ *Jornal de Notícias*. Porto. (14 de dezembro de 1911), p. 1.

⁶⁵ *Jornal de Notícias*. Porto (12 de dezembro de 1911). p. 2.

Figura 3. O atrelado n.º 33, sendo pousado no convés da “Tâmega”, após a sua remoção do rio.



Fonte: *Ilustração Portuguesa*. Lisboa. 2.ª Série, n.º 305, 25 de dezembro de 1911, p. 824.

3. As investigações

Uma das primeiras ações das autoridades foi a detenção do guarda-freio, Manuel Monteiro, que se entregou voluntariamente na esquadra de Massarelos, pouco após o desastre. Ainda no dia do sinistro, foi transferido para o Aljube, onde foi interrogado. Desconhecemos o teor do interrogatório. Contudo, ao jornal *O Comércio do Porto* Manuel Monteiro disse o seguinte acerca do desastre:

Eu, apesar de estar em grande sobressalto, empreguei todos os esforços para fazer parar o comboio, dando ao carro o freio elétrico e apertando o travão manual. [...] Mal posso reconstituir o que se passou nesse momento terrível, nem dizer o motivo por que os freios não sortiram o efeito que eu desejava.⁶⁶

Manuel Monteiro foi acusado de homicídio involuntário, tendo sido fixada uma fiança de 10.000\$000 réis⁶⁷.

Cerca de hora e meia após a ocorrência do desastre, por volta das 15h30, já com as autoridades competentes presentes no local, iniciou-se o “exame do corpo de delito

⁶⁶ *O Comércio do Porto*. Porto (12 de dezembro de 1911). p. 1.

⁶⁷ *Jornal de Notícias*. Porto (14 de dezembro de 1911). p. 1.

directo”⁶⁸. Nesse sentido, analisou-se o estado da via-férrea e o rasto deixado pelos veículos após o descarrilamento e recolheram-se testemunhos.

Com as peritagens feitas à linha esperava-se descobrir o ponto exacto do descarrilamento da composição e ainda verificar o estado de conservação da via. Para esse efeito, foi necessário lavar o pavimento, retirando os detritos que assoreavam os carris. Constataram que o descarrilamento terá sido originado pela acumulação de entulho, tendo ocorrido numa reta, em frente à rua de Sobre-o-Douro e, recorrendo à medição do rasto deixado pelos veículos, chegaram à conclusão que, após saltarem dos carris, os carros percorreram cerca de duas dezenas de metros⁶⁹, até caírem ao rio. Quanto ao estado da linha propriamente dita, verificou-se que não estava em boas condições, apresentando um certo desnivelamento⁷⁰.

Entretanto, a polícia participou a ocorrência ao Tribunal de Investigação Criminal, tendo o delegado do Procurador da República, Adérito de Alpoim, requerido «a instauração de um processo contra réus incertos, até se apurar quem foi o causador – ou causadores – da catástrofe»⁷¹. Nesse sentido, iniciaram-se as diligências para identificar as testemunhas oculares e os sobreviventes, procedendo-se ainda à recolha de depoimentos no local. Todos aqueles que foram identificados receberam uma intimação para comparecerem, a 12 de dezembro, no Juízo de Investigação Criminal, com o propósito de prestarem mais declarações⁷².

O exame ao carro n.º 150, conduzido para a *remise* da Boavista, revelou que o regulador de marcha se encontrava no ponto n.º 5 e não numa posição correspondente à aceleração máxima⁷³. Já a posição do freio manual revelava que o mesmo estava “apertado”, dando indícios de que «o guarda-freio manobrara convenientemente»⁷⁴. Mas,

⁶⁸ O exame foi conduzido por: Antero Pereira de Seabra, juiz de investigação criminal; Adérito de Alpoim, representante do Ministério Público; David da Cruz, escrivão; João de Oliveira, oficial de diligências; Severiano José da Silva, administrador delegado da Companhia Carris; José Sequeira, chefe da tracção e oficinas dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; António José Lima, perito. In: *O Comércio do Porto*. Porto (12 de dezembro de 1911) p. 1.

⁶⁹ Um engenheiro da Carris explicou que, após o descarrilamento, os veículos foram «seguindo de rastos e, como o pavimento estava muito lamacento, naturalmente sucedeu o que costuma suceder em idênticas circunstâncias, isto é, os carros não obedeceram aos freios e foram escorregando até se precipitarem no rio, tanto mais que o pavimento é abaulado e, do meio para lá, inclinado para o rio». ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 27 de janeiro de 1914. fl. 7v.

⁷⁰ *Jornal de Notícias*. Porto, 12 de dezembro de 1911. p. 1.

⁷¹ *O Comércio do Porto*. Porto, 12 de dezembro de 1911. p. 1.

⁷² *Ibidem*.

⁷³ O chefe do Movimento da Carris, referindo-se a este facto, explicou que «o facto de o manípulo se encontrar naquela posição não significa que o guarda-freio o colocasse aí [...], pois bem podia isso ter sucedido durante ou depois do desastre, por virtude de choque ocasional». ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 27 de janeiro de 1914. fl. 7v.

⁷⁴ ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 27 de janeiro de 1914. fl. 6.

em abono da verdade, o elétrico fora manipulado ao longo do seu resgate do rio e do seu encaminhamento para a recolha⁷⁵, conferindo pouco rigor à peritagem. Os atrelados também foram alvo de perícias judiciais, tendo o n.º 33, que caiu ao rio, sido transferido para a Boavista, onde foi examinado, e o n.º 29 permanecido nas instalações de Massarelos, local onde também foi objecto de peritagens⁷⁶.

Por fim, no dia 13 concluíram-se as investigações no local onde ocorrera a catástrofe, nada mais se adiantando nos periódicos acerca desta e de outras diligências em curso, uma vez que esta matéria constituía agora segredo de justiça⁷⁷.

4. A reação dos órgãos de poder

Entre os dias 10 e 14 de dezembro, o desastre foi tema de discussão em sessões do Governo Civil do Porto (dia 10), da Câmara dos Deputados (dias 11 e 13) e da Câmara Municipal do Porto (dia 14). Houve discursos acalorados, trocaram-se acusações, prometeu-se apurar responsabilidades e punir os culpados, procurou-se esclarecer a opinião pública e transformou-se o desastre numa questão política.

Mas, o fervor e a indignação que a catástrofe provocou junto destes órgãos não durou muito; as reuniões que adiante abordaremos foram as únicas onde este tema foi discutido. Anos mais tarde, em 1927, José Portuense, aludindo ao resultado das reuniões, recordou:

Destas reuniões, nada resultou de prático... ficando então, hoje e sempre, *Severiano*⁷⁸, *super omnia*... pois, os tripeiros de então e de hoje são, infelizmente, muitíssimo diferentes dos seus bisavôs...⁷⁹

De seguida, apresentaremos as principais linhas de força emanadas de cada uma das quatro sessões realizadas pelos referidos órgãos de poder.

⁷⁵ Refira-se que o veículo foi rebocado desde o local do sinistro até à Boavista, sendo necessário ter, nos seus comandos, um guarda-freio para o frenar sempre que necessário, o que “viciou” potenciais provas. Não estando concluída a avenida da Boavista até ao Castelo do Queijo, é provável que no itinerário entre o Cais das Pedras e a Boavista constasse a rua da Restauração, uma artéria íngreme e relativamente longa, que obrigaria a cuidados redobrados.

⁷⁶ *Jornal de Notícias*. Porto, 14 de dezembro de 1911. p. 1.

⁷⁷ *Ibidem*.

⁷⁸ Severiano José da Silva entrara, em 1908, para os corpos gerentes da Carris. Foi um activo propagandista republicano, desde o *Ultimatum*, e membro da Maçonaria. Em 1911, foi eleito deputado à Assembleia Constituinte, pelo círculo do Porto. MARQUES, A. H. de Oliveira (coord.) – *Parlamentares e Ministros da 1.ª República (1910-1926)*. Porto: Edições Afrontamento, 2000. p. 406.

⁷⁹ PORTUENSE, José – “Carros elétricos endiabrados – A Catástrofe do Cais das Pedras”. *O Tripeiro*. Porto. 3.ª Série, 2.º Ano, n.º 37 (1 de julho de 1927) p. 206.

4.1. A reunião no Governo Civil do Porto

Na imprensa periódica que consultámos existem referências a uma reunião realizada no Governo Civil do Porto⁸⁰, na noite de 10 de dezembro, não nos tendo sido possível aceder à acta dessa reunião, se é que chegou a ser escrita. O jornal *A Montanha*⁸¹ foi o periódico que noticiou, de forma mais detalhada, a dita sessão, adiantando que se deliberou o seguinte:

- apoiar as autoridades judiciais nas investigações em curso, não se imiscuindo nas mesmas;
- iniciar, o mais rapidamente possível, as diligências necessárias à inspecção de todo o material circulante e fixo da Companhia Carris;
- avaliar a competência do pessoal tripulante dos elétricos, particularmente dos guarda-freios;
- obrigar a Carris a formar “comboios” constituídos apenas por um elétrico e um atrelado, na linha marginal e na ligação entre a Boavista e o Carmo;
- solicitar à edilidade que construísse aquedutos para desviar as enxurradas das linhas nos pontos mais críticos da rede, nomeadamente na rua da Restauração, próximo do local do desastre;
- apelar ao público, no sentido deste se abster de exercer represálias contra a Carris, com vista a um apuramento de responsabilidades mais célere e eficaz;
- verificar se a Carris pagava as despesas dos funerais das vítimas, de acordo com o que havia prometido;
- manter o governo informado acerca dos desenvolvimentos.

⁸⁰ Nessa reunião, presidida pelo Governador Civil do Porto, Sá Fernandes, estiveram presentes: Ferreira da Lima, Secretário-geral do Governo Civil; Xavier Esteves e Pereira Osório, Presidente e Vice-presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal do Porto, respectivamente; José Maria Leitão e Rómulo de Oliveira, administradores dos Bairros Ocidental e Oriental, respetivamente; Severiano José da Silva, Administrador delegado da Companhia Carris; Coronel Pereira de Magalhães, Comissário Geral da Polícia; Lemos Ferreira e Caldeira Scevola, Inspectores da Polícia; Alvaro de Bastos, Secretário da Escola Médica; António e José Lello, livreiros; alguns comerciantes e industriais não identificados. *A Montanha*. Porto (12 de dezembro de 1911) p. 2.

⁸¹ *A Montanha*. Porto (12 de dezembro de 1911) p. 2.

4.2. As sessões da Câmara dos Deputados

4.2.1. A sessão do dia 11 de dezembro de 1911

Nesta sessão⁸² comunicou-se ao hemiciclo a ocorrência do desastre do Cais das Pedras, no Porto e deliberou-se o seguinte:

- aprovar um voto de profundo sentimento pela catástrofe ocorrida no Porto, e solicitar que o mesmo fosse transmitido ao município daquela cidade, por via telegráfica;
- homenagear os heróis do desastre;
- realizar um rigoroso inquérito, em articulação com o Governo Civil do Porto, para se apurarem responsabilidades e se punirem os culpados;
- solicitar ao Ministro do Fomento a realização, por intermédio das Indústrias Elétricas que este tutelava, de uma inspeção rigorosa, ao material da Carris, com o objectivo de apurar o seu estado de conservação;
- lembrar à Câmara Municipal do Porto que esta tinha que deixar de assumir uma atitude permissiva perante a Companhia Carris, não bastando a aplicação de coimas, à concessionária, para a levar a cumprir o contrato da concessão de 1906;
- estudar a possibilidade de um resgate da concessão à Carris, a ser perpetrado pelo governo.

4.2.2. A sessão do dia 13 de dezembro de 1911

Nesta sessão⁸³ tratou-se, pela segunda e última vez, do desastre do Cais das Pedras. Ocorreu um breve debate, mais ou menos acalorado, onde se formaram duas fações: uma pró e outra contra a Carris.

a) Os argumentos pró-Carris referiram:

- a sua pronta disponibilidade para pagar os funerais das vítimas;
- a sua vontade em colaborar com as entidades no apuramento das responsabilidades do acidente;

⁸² Intervieram os deputados Santos Pousada, Ângelo Vaz, Germano Martins, Adriano Pimenta, Manuel José da Silva, Sá Pereira e Brito Camacho, o Ministro do Interior, Silvestre Falcão, e o Ministro do Fomento, Estêvão de Vasconcelos. “VII Sessão em 11 de dezembro de 1911”. *Diário da Câmara dos Deputados*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1911. p. 9-11.

⁸³ Intervieram os deputados Severiano José da Silva, Sá Pereira e Ângelo Vaz. “IX Sessão em 13 de dezembro de 1911”. *Diário da Câmara dos Deputados*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1911. p. 4-5.

- a sua não culpabilidade na causa direta (descarrilamento) do desastre;
- a responsabilidade da Câmara do Porto no descarrilamento da composição, por não ter procedido à reparação de um cano roto de águas pluviais e que provocou o assoreamento da linha, de acordo com o que a Carris havia solicitado em carta de 17 de outubro;
- o seu trabalho em desviar enxurradas, com os seus próprios meios, em diversos pontos da rede, inclusive no local do sinistro;
- a competência dos seus guarda-freios, sustentada pela formação, de dois meses que lhes ministrava antes de exercerem funções;
- a boa qualidade dos seus materiais fixo e circulante;
- as características das artérias portuenses, de dimensões exíguas e com fortes declives, que causavam muitos dos acidentes de elétrico;
- a perseguição de que era alvo por parte da edilidade, traduzida na aplicação injusta de elevadas coimas baseadas em más interpretações de cláusulas contratuais;
- as campanhas hostis de que era vítima, encabeçadas pelo Partido Republicano e que envenenavam a opinião pública.

b) Os argumentos contra a Carris mencionaram:

- a prematuridade da sua declaração de inocência a respeito do desastre, numa fase em que ainda decorriam as investigações;
- o seu desrespeito pelos cidadãos do Porto, traduzido na leviandade com que prestava o serviço de elétricos, que se caracterizava por viagens perdidas, preços de passagens elevados e acidentes;
- o mau estado dos seus materiais fixo e circulante, o que, aliás, estava à vista de todos;
- a má qualidade da formação que ministrava ao seu pessoal tripulante, nomeadamente aos guarda-freios;
- o seu desrespeito pelas normas estipuladas no *Regulamento para o serviço da tração elétrica*, particularmente as que regulavam a formação de “comboios”;

- a sua má interpretação de algumas das cláusulas contratuais da concessão de 1906 – nomeadamente das que estipulavam o número de carreiras a realizar – que justificava a aplicação de coimas por parte da edilidade;
- a falsidade das suas acusações proferidas contra o Partido Republicano, numa tentativa desesperada de desviar atenções.

4.3. A vereação da Câmara Municipal do Porto

A 14 de dezembro teve lugar, nos Paços do Concelho, a reunião da vereação⁸⁴, que decorreu num ambiente hostil. Entre os gritos de «morras à Câmara e à Carris», proferidos por uma plateia em fúria⁸⁵, os “ilustríssimos cidadãos” adiantaram o seguinte:

- a edilidade considerou que o desastre ocorreu devido a causas «próximas» e «gerais», não as tendo explicado;
- a Câmara Municipal do Porto, a Repartição de Fiscalização das Indústrias Elétricas e a Polícia eram as entidades que podiam intervir para prevenir novas ocorrências do género;
- a autarquia nada podia fazer no sentido de obrigar a Carris a cumprir o *Regulamento para o serviço da tração elétrica*, uma vez que essa função estava fora da esfera das suas competências;
- as ações fiscalizadoras que a Carris realizava visavam apenas verificar se os passageiros detinham os respetivos títulos de transporte, não verificando o desempenho dos guarda-freios;
- a edilidade refuta os argumentos da Carris, que atribuíam a causa direta do descarrilamento aos detritos lançados por um cano roto de águas pluviais, existente próximo do Cais das Pedras, explicando que estes não faziam sentido, uma vez que o dito cano se encontrava devidamente reparado, desde outubro daquele ano e localizava-se num local bastante afastado do sítio do sinistro;
- no relatório realizado pela edilidade a propósito das falhas da Carris apontam-se as principais como sendo: a) a utilização de veículos com freios

⁸⁴ Nessa sessão, presidida pelo Presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal do Porto, Xavier Esteves, estiveram presentes os vereadores, Santos Henriques, Alfredo Carmo, Napoleão da Mata, Sousa Lelo, Pereira Osório, Parada Leitão, Cristiano Magalhães e Alfredo Pereira. AHMP – *Vereações*, 1911-1912. Sessão de 14 de dezembro de 1911. fl. 29-33v.

⁸⁵ *A Montanha*. Porto, 15 de dezembro de 1911. p. 1.

defeituosos; b) a existência de modelos diferentes de combinadores⁸⁶; c) a manutenção e limpeza deficiente dos carris; d) as recorrentes avarias da estação geradora da Arrábida; e) as rivalidades entre o pessoal *antigo* e o pessoal *novo* da Carris;

- a Câmara, contrariamente ao que muitos pensavam, não podia alegar o princípio de «utilidade pública» para resgatar a concessão à Carris, mas sim indemnizar a empresa concessionária, o que seria ruinoso para a edilidade;
- foi proposto colocar, no átrio dos Paços do Concelho, uma placa em homenagem àqueles que se evidenciaram, no seguimento do desastre, através de atos de heroísmo.

5. As consequências do desastre

5.1. O pagamento de indemnizações

Como podemos verificar, a imprensa periódica deu especial relevo à necessidade do pagamento de indemnizações logo desde o início:

Siga o processo criminal e, a par dele, sejam levados aos tribunais os pedidos de indemnizações. Juntem-se as famílias das vítimas, reclamem das justiças desta terra as reparações a que têm direito e que estamos certos lhes serão dadas! Indemnizações! Indemnizações!⁸⁷

Do desastre de elétrico do Cais das Pedras resultaram catorze mortos e cerca de trinta feridos, o que obrigou à instauração de um processo-crime. Sabemos que o guarda-freio, Manuel Monteiro, e o engenheiro chefe do serviço de exploração da Carris⁸⁸ foram considerados culpados, em sentença proferida no dia 18 de maio de 1912⁸⁹, mas desconhecemos as respetivas condenações.

No que respeita à responsabilidade da Carris, no caso de danos causados pelos seus colaboradores, o artigo 63.º do “Regulamento para o serviço de tração elétrica” previa:

⁸⁶ O combinador é o equipamento que o guarda-freio utiliza para regular a marcha do elétrico, por intermédio de um reóstato. Também dá freio elétrico. No início do século XX, eram vários os modelos de combinadores que equipavam os elétricos, funcionando de formas distintas. A principal diferença no funcionamento dizia respeito à posição da manivela (ou reóstato): nuns, para dar freio elétrico, girava-se a manivela para a esquerda; noutros, para aplicar esse dispositivo de segurança, girava-se para a direita. Portanto, devido às diferentes formas de utilização destes equipamentos, era fácil, num momento de aflição, aplicar, por engano, corrente aos motores, acelerando e não acionando o freio de emergência.

⁸⁷ *A Montanha*. Porto, 12 de dezembro de 1911. p. 1.

⁸⁸ ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 15 de agosto de 1914. fl. 2v.

⁸⁹ ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 27 de janeiro de 1914. fl. 1v.

Os proprietários, concessionários ou exploradores de empresas de tracção eléctrica são responsáveis pelas multas em que incorrerem os seus empregados ou agentes, bem como pelos prejuízos e danos causados por uns e outros.⁹⁰

Este artigo, assim como a sentença, legitimavam o pedido de indemnizações por parte dos sobreviventes e dos familiares das vítimas. Mas não sabemos quantos terão enveredado por este caminho. De facto, apenas conhecemos duas *Ações Ordinárias*, interpostas contra a Carris, com o propósito de obtenção de compensações indemnizatórias. São elas a de Joaquim Didier⁹¹, sobrevivente do sinistro, e a dos irmãos Maria e José Carneiro⁹², filhos de uma das catorze vítimas mortais. Vejamos, sucintamente, os respetivos pedidos e os seus fundamentos.

5.1.1. A indemnização de Joaquim Didier

Joaquim Didier, advogado, de 73 anos de idade, pediu uma indemnização à Carris no valor de 861\$870 réis⁹³. Justificou a sua pretensão referindo que o acidente lhe provocou ferimentos na cabeça e numa das pernas e ainda a fractura de uma costela⁹⁴. O consequente tratamento obrigou-o a permanecer em casa, acamado, pelo período de 79 dias, impossibilitando-o de exercer a sua profissão⁹⁵. Para além disso, sofreu danos materiais, traduzidos na completa inutilização do vestuário e acessórios que usava quando o desastre ocorreu, nomeadamente: roupa, chapéu, botas, galochas e guarda-chuva⁹⁶.

Os 861\$870 réis que pediu representavam o total das despesas e prejuízos que teve, nomeadamente:

- 50\$500 réis, referentes a roupas e acessórios⁹⁷;
- 191\$370 réis, referentes a tratamentos médicos⁹⁸;
- 620\$000 réis, referentes às perdas provocadas pela sua incapacidade em exercer a sua actividade laboral pelo período de quase três meses⁹⁹.

⁹⁰ “Regulamento para o serviço da tração eléctrica”. *Coleção Oficial de Legislação*.... p. 133.

⁹¹ ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 27 de janeiro de 1914.

⁹² ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 15 de agosto de 1914.

⁹³ ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 27 de janeiro de 1914. fl. 1.

⁹⁴ *Ibidem*. fl. 1v.

⁹⁵ *Ibidem*. fl. 2.

⁹⁶ *Ibidem*.

⁹⁷ *Ibidem*.

⁹⁸ *Ibidem*.

⁹⁹ ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 27 de janeiro de 1914. fl. 2.

Com base no exposto, o tribunal condenou a Carris a indemnizar Joaquim Didier no valor que este solicitou, tendo ainda que pagar as custas judiciais inerentes a este processo¹⁰⁰.

5.1.2. A indemnização dos irmãos Maria e José Carneiro

Maria Carneiro, solteira, de 26 anos de idade, e José Carneiro, casado, negociante e na qualidade de tutor da sua irmã demente, Julieta Carneiro, pediram uma indemnização, no valor de 16.000\$00, a dividir, em partes iguais (8.000\$00 escudos), por Maria e Julieta Carneiro ou, em alternativa, o pagamento de uma pensão mensal de alimentos, a atribuir a cada uma das referidas irmãs, no valor de 33\$33¹⁰¹.

Justificando a sua acção, os irmãos expuseram que o seu pai, Bernardo Silva Carneiro, viúvo, de 64 anos de idade, morreu no desastre, deixando Maria e Julieta Carneiro sem meios de subsistência, não podendo o seu único irmão varão, José Carneiro, ajudá-las, uma vez que todos os seus rendimentos eram necessários para o sustento do seu agregado familiar, constituído pela sua mulher e seus cinco filhos¹⁰². Demonstraram ainda que, à data da sua morte, o seu progenitor era guarda-livros na Fábrica de Fiação e Tecidos do Jacinto e na Ourivesaria Barbedo, recebendo salários no valor de 1.800\$00 anuais¹⁰³.

Sensível à exposição dos irmãos Carneiro, o tribunal condenou a Carris a pagar mensalmente uma pensão de alimentos, no valor de 33\$33, a cada uma das duas irmãs, pelo período de quinze anos, assim como as custas do processo¹⁰⁴.

5.2. Quase tudo como dantes...

O acidente do Cais das Pedras veio agudizar o sentimento de insegurança do público em relação aos serviços da Carris. O *Jornal de Notícias* foi para “o terreno” e recolheu reacções ao desastre junto dos passageiros dos elétricos. A esse propósito relatou:

Quem ontem [dia 11] viajou nos carros elétricos não podia falar de outra coisa que não fosse a terrível catástrofe de domingo. A Companhia era duramente criticada e, por vezes, surgia um comentário sangrento: – “É preciso fazer testamento?” – Perguntava um passageiro ao condutor no momento de subir para o carro¹⁰⁵.

¹⁰⁰ *Ibidem*. fl. 12.

¹⁰¹ ADP/CCFP – *Ação Ordinária*, 15 de agosto de 1914. fl. 4.

¹⁰² *Ibidem*. fl. 3v.

¹⁰³ *Ibidem*.

¹⁰⁴ *Ibidem*. fl. 12.

¹⁰⁵ *Jornal de Notícias*. Porto (12 de dezembro de 1911) p. 2.

Comentários como este ilustram bem como as pessoas temiam pela vida enquanto se deslocavam nos elétricos.

Por outro lado, as empresas concorrentes não tardaram muito a explorar a desgraça alheia em prol dos seus interesses. A alquilaria de Henrique Cardoso exemplifica isso mesmo. Dias após o desastre, fez publicar um anúncio que dizia o seguinte:

Recomenda-se ao Ex.mo público, que queira fazer as suas viagens isentas de todo o perigo, para irem à alquilaria de Henrique Cardoso onde encontrarão um magnífico serviço montado, tanto em *Landeaux*, *Coupés* e *Victórias* com aros de borracha, como no esplêndido gado e pessoal habilitadíssimo que muito se esmera em bem servir o Ex.mo público¹⁰⁶.

Apesar destas reações, a única alteração aos serviços da Carris que conhecemos – que foi resultante do desastre – foi-lhe imposta superiormente; referimo-nos ao desaparecimento dos “comboios” formados por mais de dois veículos atrelados, logo no início de 1912¹⁰⁷. Finalmente e com cerca de nove anos de atraso, cumpria-se o disposto no artigo 33.º do “Regulamento para o serviço de tração elétrica”.

Mas, como vimos anteriormente, o desastre do Cais das Pedras não tardou a deixar de ser tema de discussão nas reuniões dos órgãos de poder e na imprensa periódica. Aliás, no que diz respeito à Carris, a questão que passou a ter destaque nos jornais foi a da reformulação de itinerários e tarifários, prevista para Janeiro de 1912¹⁰⁸. Contudo, implantada a nova rede, os acidentes continuaram na ordem do dia (não voltando a repetir-se um sinistro tão grave como o que aqui estudamos), assim como permaneceram as mesmas trocas de acusações entre a Câmara Municipal e a Carris, demonstrando-se que, no fundo, ficou quase tudo como dantes...

Conclusão

O desastre de elétrico do Cais das Pedras provocou catorze mortos e cerca de trinta feridos, sendo, até à data, o pior acidente que jamais envolveu veículos de transporte urbano de passageiros no Porto. A tragédia emocionou a população e a espetacularidade patente na “filantropia” daqueles que, arriscando a própria vida, tudo fizeram para salvar os seus semelhantes, despertou a gratidão de uma cidade e de um país reconhecidos. Mas, em contrapartida, todos esperavam compreender o que aconteceu.

¹⁰⁶ *Jornal de Notícias*. Porto (26 de dezembro de 1911) p. 3.

¹⁰⁷ *A Montanha*. Porto (3 de janeiro de 1912) p. 3.

¹⁰⁸ Os três periódicos que consultamos começaram a divulgar os novos itinerários e tarifários nas edições do dia 28 de dezembro de 1911. In: *A Montanha*. Porto. (28 de dezembro de 1911) p. 2; *O Comércio do Porto*. Porto. (28 de dezembro de 1911) p. 2; *Jornal de Notícias*. Porto. (28 de dezembro de 1911) p. 3.

Como é do conhecimento geral, um acidente é o resultado da conjugação de uma série de inconformidades. Neste caso em particular, para além do descarrilamento e do comportamento negligente do guarda-freio, identificámos um outro fator que também contribuiu para o desastre: o laxismo da Carris e das entidades do Estado. Os indícios estavam à vista de todos: a prevaricação da empresa concessionária, as dificuldades desta em conciliar o seu interesse empresarial com o interesse público, a indisciplina do seu pessoal, a sua incapacidade em solucionar os seus problemas de ordem técnica, a conivência do Estado com os incumprimentos dos regulamentos por parte da Carris e, por último, o zelo da edilidade no cumprimento do contrato da concessão de 1906, em detrimento das questões relativas à segurança. Mas, como nada foi feito no sentido de reverter esta situação, a insegurança da viação eléctrica agudizou-se, culminando no desastre do Cais das Pedras.

Concluímos ainda que, olhando à gravidade deste desastre, as entidades do Estado agiram rapidamente, iniciando as investigações e as diligências para a instauração do processo-crime. Para além disso, os órgãos de poder local e central realizaram reuniões onde se discutiu o sinistro e se deliberou agir no sentido do apuramento de responsabilidades e da prevenção de novas ocorrências. Porém, apesar de sessões mais ou menos acaloradas, o facto é que as deliberações delas emanadas não foram postas em prática, excepto aquela que previa obrigar a Carris a formar “comboios” constituídos apenas por dois veículos, em harmonia com o que estava previsto num regulamento de 1903. E, para além disso, houve um certo aproveitamento político do desastre. Contudo, este assunto caiu rapidamente no esquecimento num curto espaço de tempo devido a outros temas emergentes, tais como, o da reestruturação da rede de eléctricos e respetivos tarifários, prevista para 1912, e que a edilidade e a Carris publicitaram na imprensa periódica.

A imprensa periódica manteve o público informado acerca do desastre e dos seus desenvolvimentos. Constatámos que os jornais demonstraram empenho em manter o público informado, não tecendo considerações quanto a responsabilidades, dando voz aos principais actores do desastre, enaltecendo os heróis, promovendo acções de solidariedade e sensibilizando o público e as autoridades para a necessidade de um rápido apuramento de responsabilidades e consequente pagamento de indemnizações. Mas, como ainda há pouco referimos, à medida que as atenções se desviaram para outras questões, também a empresa periódica deixou de mencionar o desastre, acompanhando as novas realidades emergentes.

Sem que fosse divulgado na imprensa periódica, em 1914, surgiram dois pedidos de indemnização à Carris, protagonizados por um sobrevivente e por familiares de uma das vítimas. Estas “Ações Ordinárias” mostraram que a Carris arcou com as consequências do desastre, sendo condenada a ressarcir aqueles que as intentaram. Terão existido mais processos desta natureza? Não sabemos e, provavelmente, nunca viremos a saber. Mas, parece-nos estranho que os outros sobreviventes e familiares das vítimas não tenham enveredado por este caminho.

Apesar de todas as ações que o desastre desencadeou, quase nada se fez com vista à salvaguarda da segurança da viação elétrica, continuando a ocorrência de acidentes, a precariedade dos serviços prestados pela Carris, a insatisfação do público e ainda as quezílias entre a empresa concessionária e a edilidade, o que nos leva a concluir que ficou quase tudo como dantes...

Fontes

Fontes arquivísticas

Arquivo Distrital do Porto:

Companhia Carris de Ferro do Porto:

Ação Ordinária, 27 de janeiro de 1914.

Ação Ordinária, 15 de agosto de 1914.

Correspondência Expedida, 1911-1912.

Correspondência Recebida, 1911-1912.

Arquivo Histórico Municipal do Porto (AHMP):

Vereações, 1911-1912. Sessão de 14 de dezembro de 1911.

Fontes hemerográficas

A Montanha. Porto, dezembro de 1911.

O Comércio do Porto. Porto, dezembro de 1911.

Jornal de Notícias. Porto, dezembro de 1911.

Ilustração Portuguesa. Lisboa. 2.^a Série, n.º 305 (25 de dezembro de 1911).

Gazeta dos Caminhos-de-ferro. Lisboa, n.º 366 (16 de março de 1903).

Outras fontes impressas

Câmara Municipal do Porto – *Código de Posturas do Município do Porto de 1905*. Porto: Imprensa Portuguesa, 1905.

Companhia Carris de Ferro do Porto – *Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal. Exercício de 1909*. Porto: Oficinas Mota Ribeiro, 1910.

Companhia Carris de Ferro do Porto – *Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal. Exercício de 1911*. Porto: Imprensa Portuguesa, 1912.

“Código da Estrada”. *Diário do Governo*, I Série, n.º 30, 6 de fevereiro de 1928.

“Regulamento para o serviço da tração elétrica”. *Coleção Oficial de Legislação Portuguesa. Ano de 1903*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1904.

Diário da Câmara dos Deputados. Lisboa: Imprensa Nacional, 1911.

Bibliografia

ALVES, Jorge Fernandes; SOUSA, Fernando de – *Os Transportes Coletivos do Porto. Perspetiva histórica*. Porto: Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, 2001.

ALVES, Jorge Fernandes – “Nos trilhos da cidade. Aspetos históricos dos transportes coletivos no Porto”. *Revista da Faculdade de Letras História*. Porto. Série 3, Vol.1 (2000) p. 101-111.

CORDEIRO, José Manuel Lopes – *História do Porto. Desafios à República. Cidade inconformada e rebelde*. Matosinhos: QN – Edições e Conteúdos, 2010.

COUTO, Júlio – *Monografia de Massarelos*. Porto: Junta de Freguesia de Massarelos, 1993.

GUEDES, Manuel Vaz – “O início da tração elétrica na Ponte Luís I”. *Ingenium*. Porto. 2.ª Série, n.º 15 (janeiro de 1997) p. 60-65.

MARQUES, A. H. de Oliveira (coord.) – *Parlamentares e Ministros da 1.ª República (1910 - 1926)*. Porto: Edições Afrontamento, 2000.

OLIVEIRA, César (dir.) – *História dos Municípios e do Poder Local (Dos Finais da Idade Média à União Europeia)*. Lisboa: Círculo dos Leitores, 1996.

O Resgate da Concessão de 1906 à “Carris” do Porto. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1954. 2 vol.

PORTUENSE, José – “Carros elétricos endiabrados – A Catástrofe do Cais das Pedras”. *O Tripeiro*. Porto. 3.ª Série, 2.º Ano, n.º 37, 1 de julho de 1927.

ROCHA, Pedro Emanuel da Cunha – O desastre de carro elétrico no Cais das Pedras (1911). In *Omni Tempore: Atas dos Encontros da Primavera 2019*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. pp. 319-346.

SOUSA, Fernando de [et al.] – *Os Presidentes da Câmara Municipal do Porto (1822 - 2013)*. Porto: CEPESE – Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade, 2013.