

# BILHETES DE ASSINATURA

A coleção da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto entre o último quartel do século XIX e a primeira década do século XXI

---



# RESUMO

O presente trabalho de investigação consiste no desenvolvimento de um projeto de recolha e catalogação do arquivo de bilhetes de assinatura pertencentes à Companhia de Carris de Ferro do Porto, atual Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, produzidos entre o último quartel do século XIX e a primeira década do século XXI.

Trata-se de uma pesquisa imagética acompanhada de uma contextualização histórica e estilística, que inclui as mudanças funcionais e simbólicas decorrentes das transformações culturais, sociais, económicas e tecnológicas. Deste modo, permitiu a compreensão do objeto de estudo, os bilhetes de assinatura.

A publicação “Bilhetes de Assinatura” surge não só como resultado da recolha, mas também como projeto de catalogação pretendendo ilustrar de forma documental todo o material recolhido durante o período de investigação, seguindo a estrutura descrita mais à frente.



## PALAVRAS-CHAVE

Bilhetes de assinatura, Design Gráfico, Catalogação, Transportes, Porto, Portugal



# ABSTRACT

This research paper is the outcome of an research project of the archive of subscription tickets belonging to the Companhia de Carris de Ferro do Porto (current Sociedade de Transportes Coletivos do Porto) and produced between the last quarter of the nineteenth century and the first decade of the twenty first century.

This work brings together a visual research and a historical and stylistic contextualization. It includes functional and symbolic changes resulting from cultural, social, economic and technological progress, which permitted a better understanding of the study object: the subscription tickets.

The publication “Bilhetes de Assinatura” appears not only as result of this research, but also as a cataloguing project with the purpose of illustrating in a documentary form all the material gathered during the investigation period, following the structure described previously.



## KEYWORDS

Tickets, Graphic Design, Cataloging, Transports, Oporto, Portugal

*Aos meus pais e aos meus avós.*

# AGRADECIMENTOS

Ao orientador, Professor Andrew Howard e à Professora Ana Raposo;

Aos meus amigos, Paulo Pires, Dalila Gomes e Bruno Carvalho;

Ao Museu do Carro Elétrico do Porto;

Aos ex-trabalhadores da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto:

António Augusto Santos;

Fernando Gonçalves;

Joaquim Gonçalves;

Carlos Silva;

José Vilar;

Associação de Reformados e Pensionistas da STCP, SA.

Aos colecionadores Joaquim Moreira Barbosa e Hermínio Sousa.

– Clube de Colecionadores de Gaia – pela cedência da sua coleção.



# GLOSSÁRIO

**Autocarro** – Transporte coletivo com capacidade intermédia. Pode ser simples, de dois andares ou articulado. É de fácil utilização e inserção na via pública, utilizando esta como infraestrutura.

**Carro Americano** – Transporte assente sobre carris e movido pela força animal.

**Concessão** – Autorização declarada por um poder público a um operador para a realização regular de um serviço ou da exploração de uma linha de transporte durante um determinado período.

**Elétrico** – Transporte coletivo, geralmente com uma composição, movido a eletricidade. Circula sobre carris de ferro e o seu antecessor era a tração animal.

**Fusão** – Agrupamento de duas ou mais empresas ou sociedades para o surgimento de outra.

**STCP** – Serviço/Sociedade de Transportes Coletivos do Porto.

**Tarifa** – Tabela que indica o custo do preço dos transportes.

**Transportes Coletivos** – Aqueles em que os veículos são postos, à disposição de quaisquer pessoas sem ficarem exclusivamente ao serviço de nenhuma delas, sendo utilizados de acordo com a sua lotação, segundo itinerários e horários previamente aprovados.

**Transporte Público** – Designa-se por transporte público o serviço que consiste em facultar à população em geral os meios para satisfação das necessidades coletivas de deslocação de pessoas e bens.

**Troleicarros** – Transporte coletivo semelhante ao autocarro, impulsionado por um motor elétrico de corrente contínua, alimentado por dois fios de contato aéreo.



**RESUMO**

**ABSTRACT**

**AGRADECIMENTOS**

**GLOSSÁRIO**

**INTRODUÇÃO**

Justificação e pertinência do estudo

Objetivo da investigação

Organização do trabalho de investigação

Metodologias

Fontes de investigação e elementos de pesquisa

Critérios de seleção

**ENQUADRAMENTO HISTÓRICO**

Enquadramento e influência do contexto



**3**

**ENQUADRAMENTO ESTILÍSTICO**

Os bilhetes de transporte  
Leitura interpretativa

**4**

**CRITÉRIO PROJETUAL**

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**

**5**

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

**CRÉDITOS DE IMAGEM**

## INTRODUÇÃO

Justificação e pertinência do estudo

Objetivo da investigação

Organização do trabalho de investigação

Metodologias

Fontes de investigação e elementos

de pesquisa

Critérios de seleção

## Justificação e pertinência do estudo

FIG. 01

FIG. 01

Bilhetes de assinatura da Companhia de Carris de Ferro do Porto, atual STCP.



“Desde os tempos pré-históricos, as pessoas buscam maneiras de dar forma visual a ideias e conceitos, armazenar conhecimento sob a forma gráfica e trazer ordem e clareza às informações.” (Meggs, 2009, p.10)

Este projeto procura documentar a evolução dos transportes urbanos da cidade do Porto, mais especificamente da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto e dos seus bilhetes de assinatura. Para isso, recolhemos através de uma pesquisa imagética e histórica inúmeros documentos inseridos no último quartel do séc. XIX e na primeira década do século XXI.

Maurice Rickards (1988) define os bilhetes como um documento efémero que após cumprida a sua função, teriam como destino o lixo. Desde bilhetes, a formulários ou outros impressos, o termo abrange um campo muito vasto. Muitos destes documentos viram a sua vida prolongada devido a colecionadores e entusiastas que os conservaram durante anos.

A pesquisa imagética realizada dá a conhecer esses mesmos exemplares, os bilhetes de assinatura que se inserem nas diferentes fases da empresa e da evolução dos transportes urbanos da cidade do Porto, desde o carro americano até ao autocarro que hoje conhecemos.

[Coelho, 2014, p. 13] Os vestígios físicos da atividade industrial são um importante contributo para a escrita da nossa história coletiva. Não nos referimos apenas aos vestígios edificados (...) mas também aos respetivos artefactos e espólios industriais. Torna-se, portanto, premente uma intervenção generalizada no sentido de se preservar e investigar este património, determinante para o conhecimento e compreensão da história e memória coletiva.

Estes exemplares contribuem graficamente para a história do país. O seu valor artístico e cultural está implícito nas peças que nos demonstram influências das correntes estéticas, ao mesmo tempo que compreendemos algumas técnicas de impressão necessárias à produção.

Assim, a escolha deste tema surge com a intenção de recolher e documentar o material de valor histórico tanto para a empresa, como para a evolução dos transportes urbanos do Porto e do país no período considerado, propondo, acima de tudo, uma compreensão geral dos contextos que configuraram e condicionaram o percurso dos transportes da cidade.

Desta forma, realizámos uma contextualização histórica e estilística para melhor enquadramento e compreensão do objeto de investigação, dando uma perspetiva política, económica e social, e permitindo uma interpretação entre a produção artística e as influências históricas que condicionaram a evolução dos transportes.

## Objetivo da investigação

“Acreditamos que os objetos são capazes de contar extraordinárias e reveladoras histórias. Sobre um povo e os seus gostos peculiares, sobre uma sociedade e o seu contexto, sobre uma história que é afinal uma identidade comum.” (Portas, 2006, p.3)

As peças em estudo inserem-se em diferentes períodos históricos, artísticos ou estéticos, que considerámos na abordagem histórica. Neste sentido, Ana Gruzynski (2008) afirma que a aparência visual de uma determinada peça não representa apenas um estilo estético, mas também torna presente a sua época, através de aspetos indiciais, isto é, da cultura, dos meios de sua produção e da sociedade na qual se insere.

Assim, foi desenvolvido um trabalho de catalogação e inventariação do espólio recolhido, integrando as peças em análise no panorama artístico e histórico português. Recorreu-se a uma análise da temática, do estilo gráfico, da composição e das técnicas e tecnologias utilizadas na criação e produção destas peças, não deixando de as enquadrar tanto no panorama histórico nacional, como internacional.

A produção do objeto gráfico surgiu como forma de traduzir a pesquisa e análise realizadas, sendo possível consultar o espólio de bilhetes de assinatura.

Referimos, ainda, que as razões que levaram à escolha do tema do presente estudo relacionam-se, não só com o fascínio pelo passado gráfico português e pela forma como este se viu influenciado histórica e temporalmente, mas também pelo contributo que a investigação vem trazer ao narrar uma parte da história da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, que não havia sido contada, tanto quanto conhecemos até ao momento.

Em suma, a pertinência da investigação deriva da originalidade e do valor cultural e artístico das peças em estudo, mas também da escassez de estudos publicados sobre o tema.

## Organização do trabalho de investigação

O projeto começou a ser realizado após terminada a recolha e organização das peças em estudo, os bilhetes de assinatura pertencentes à atual Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, produzidos entre o século XIX e o século XXI, procurando a maior precisão possível na elaboração do mesmo.

O documento de estudo e análise está organizado da seguinte forma: Introdução, Enquadramento Histórico e Estilístico, Critério projetual, Considerações Finais, Referências Bibliográficas e Créditos de Imagem. Enquanto o objeto gráfico segue a seguinte estrutura: Prefácio, A Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, O Bilhete de Assinatura, A Coleção 1885 - Anos 2000 e Créditos de Imagem. Propondo, assim, uma investigação clara e organizada.

A primeira parte corresponde à Introdução e tem como finalidade expor o tema e a sua relevância, dando ao leitor uma noção das linhas gerais do projeto. São clarificados os objetivos da investigação e o processo metodológico na orientação do estudo. A parte central do documento de estudo é constituída pelo Enquadramento Histórico e Estilístico. O primeiro corresponde à contextualização da empresa de transportes pela qual as peças foram produzidas, uma abordagem histórica que foca nas problemáticas económicas, sociais e políticas, levando à melhor compreensão da temática.

O Enquadramento Estilístico corresponde a um trabalho de análise de padrões gráficos e histórico sociais dos bilhetes, destacando algumas das suas características. Procura estabelecer de forma sistematizada relações entre ambos, relativamente ao período em análise e às suas condicionantes. Entre estes dois, é feito um enquadramento sobre a origem e importância do material em estudo, limitando-se o campo de investigação à caracterização das peças em diferentes aspetos, nomeadamente a evolução das técnicas de produção das mesmas.

No mesmo capítulo é ainda explicado de forma sucinta o critério seguido para a organização e catalogação do objeto gráfico “Bilhetes de Assinatura”, procurando estabelecer relações entre as peças recolhidas. Por fim, são apresentadas as conclusões e referências bibliográficas que sustentam a investigação.

## Metodologias

Gui Bonsiepe (1992) revela que se esperam duas coisas da metodologia: oferecer uma série de diretivas e clarificar a estrutura do processo projetual. Com isto, e após apresentarmos os motivos da investigação e a relevância da temática em estudo, esclarecemos agora a metodologia, respetivas fontes e elementos de pesquisa utilizados para a sua realização.

No momento em que a temática da investigação foi definida, o projeto seguiu as seguintes fases para a sua elaboração:

- Pesquisa bibliográfica e imagética;
- Visita a locais com interesse para a investigação;
- Recolha, registo fotográfico e digitalização de peças originais junto dos locais de interesse;
- Realização de entrevistas, relatórios e recolha de imagens com ex-trabalhadores;
- Reunião, organização e análise do material recolhido;
- Pesquisa bibliográfica para enquadramento e fundamentação;
- Elaboração de um índice de estruturação e desenvolvimento do trabalho;
- Escrita do relatório e síntese com base na pesquisa bibliográfica realizada, expondo o processo de desenvolvimento do projeto;
- Realização do objeto gráfico - catalogação das peças.

## Fontes de investigação e elementos de pesquisa

O conteúdo teórico deste estudo assenta numa pesquisa e investigação bibliográfica, que permitiram fundamentar e sustentar a compreensão das peças gráficas inseridas na temática abordada, tanto em termos históricos como técnicos.

Referimos que as abordagens ao contexto histórico social, cultural e artístico tiveram como objetivo realçar factos relevantes que possam ter influenciado as peças em estudo. A pesquisa de teor histórico e documental relacionada com a empresa de transportes urbanos serviu para estabelecer uma relação com a temática explorada.

A recolha de material teórico relativo ao design e técnicas da expressão gráfica, apresentou-se escassa quando relacionada com aspetos sócio-culturais e políticos e, por esse motivo, realizámos uma recolha contínua junto de várias fontes de pesquisa, entre elas a *Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian em Lisboa*, onde recolhemos várias referências sobre métodos de impressão e correntes estéticas em Portugal e na Europa, permitindo assim entender de forma mais clara as peças gráficas da investigação e estabelecer relações.

Numa primeira fase, a pesquisa desenvolveu-se através de recursos web/bibliográficos, nomeadamente várias publicações relacionadas com os transportes urbanos da cidade do Porto. Com base nessa primeira recolha bibliográfica e imagética foram elaborados alguns esquemas com as primeiras referências, o que facilitou a investigação e tornou mais claro o caminho a seguir [FIG. 02 – 03].

FIG. 02

Mapa de referências relacionadas com os transportes urbanos da cidade.





A primeira recolha foi efetuada através do contacto com o *Museu do Carro Elétrico*, antiga *Central Elétrica de Massarelos*, à qual faremos referência mais à frente. A maioria das peças que procurámos para dar início à recolha figura no arquivo do museu. Entre bilhetes e mapas, foram digitalizadas aproximadamente 300 peças durante vários dias, tendo sido este o segundo contacto com o material de estudo. As primeiras peças desta investigação haviam-nos sido cedidas por um ex-trabalhador da STCP. Ainda no museu, tivemos acesso a alguns livros e trabalhos escolares no âmbito dos transportes dos quais recolhemos informação bibliográfica e possíveis locais a visitar para uma recolha mais abrangente.

Estabelecemos contacto com a *Associação de Reformados da STCP*, na possibilidade de encontrar ex-trabalhadores pertencentes ao departamento gráfico da empresa, conseguindo assim mais informações sobre os bilhetes de assinatura, nomeadamente a forma como estes eram produzidos. Falámos com antigos desenhadores e impressores, que trabalharam na empresa entre aos anos 60 e 90, período em que esta manteve uma gráfica nas suas instalações. Foram realizadas várias recolhas de áudio destes ex-trabalhadores para que fosse mais fácil analisar toda a informação recolhida posteriormente, seleccionando o conteúdo mais relevante para a pesquisa.



**FIG. 04**

Cartão de identidade de empregado da STCP.

Joaquim Gonçalves, tipógrafo e responsável pela tipografia da empresa entre 1975 e 2009, contou-nos várias histórias sobre o funcionamento da tipografia, acabando por nos levar um cartão de identidade de empregado, num dos encontros que realizámos ao longo da pesquisa [FIG.04]. Estes testemunhos permitiram esclarecer algumas dúvidas sobre os bilhetes, desde siglas, a trajetos ou mesmo à produção dos mesmos. Infelizmente os ex-trabalhadores que contactámos não tinham guardado peças da época em que trabalharam na empresa.

Foi necessário continuar a investigação em outros locais da cidade do Porto. Devido à dimensão histórica da empresa muita da informação acabou por se estender a vários arquivos da cidade e departamentos da STCP. Visitámos a sede da empresa nas Antas, onde foi possível adquirir bilhetes mais recentes, utilizados entre os anos 80 e 90, e que complementaram a recolha realizada anteriormente no *Museu do*

*Carro Elétrico*. Neste seguimento, deslocamo-nos a arquivos da cidade tanto na procura de referências imagéticas, como documentais. No *Arquivo Distrital do Porto* e no *Arquivo Municipal do Porto – Casa do Infante* encontrámos uma série de documentos. Entre eles, mapas de bilhetes de assinatura de livre-trânsito pertencentes a presidentes e vereadores dos concelhos onde os transportes da STCP circulavam [FIG.05].

FIG. 05  
Mapa de bilhetes de livre-trânsito.



Outras referências imagéticas foram encontradas em grande quantidade no *Centro Português de Fotografia*. O livro *A cidade do Porto na obra do fotógrafo Alvão, 1872—1946* foi um dos livros de referência para a recolha de fotografias históricas da cidade e da evolução dos transportes. Todas as fotografias e documentos dos arquivos visitados foram-nos enviados digitalmente, facilitando assim o processo de recolha. Em paralelo, continuámos a investigação bibliográfica tanto em bibliotecas digitais como públicas, de onde destacamos a *Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian* em Lisboa, local onde realizámos uma vasta recolha bibliográfica. Contactámos com outros museus, entre eles o *Museu Nacional da Imprensa*, *Museu dos Transportes e Comunicações* e *Museu da Indústria*, mas não foram encontrados dados relevantes para a pesquisa.

Após esta primeira fase de recolha, descobrimos através de uma pesquisa on-line a existência de um *Clube de Colecionadores de Gaia*, que realiza anualmente, no mês de maio, o *Encontro Nacional de Colecionadores e Feira de Trocas em Vila Nova de Gaia*. Fernando Peixoto, o responsável do clube, forneceu mais informações relativamente ao evento e aos colecionadores que nos poderiam ajudar. Foi neste contexto que conversámos com dois entusiastas pelo colecionismo, Joaquim Barbosa e Hermínio Sousa, ex-trabalhadores e colecionadores de bilhetes de assinatura da empresa, com os quais estabelecemos um contacto mais próximo após o encontro. Ambos possibilitaram a digitalização de alguns bilhetes de assinatura que ainda não tínhamos tido acesso.

FIG. 06





FIG. 07  
Exemplares da antiga tipografia da Carris de Lisboa.

Joaquim Barbosa, possui uma vasta coleção de bilhetes e senhas de transportes [FIG.06] a partir dos anos 20, não só da cidade do Porto como da cidade de Lisboa, da qual também recolhemos alguns exemplares para contextualização. Hermínio Sousa disponibilizou-nos os bilhetes mais antigos da sua coleção, entre 1885 e 1900.

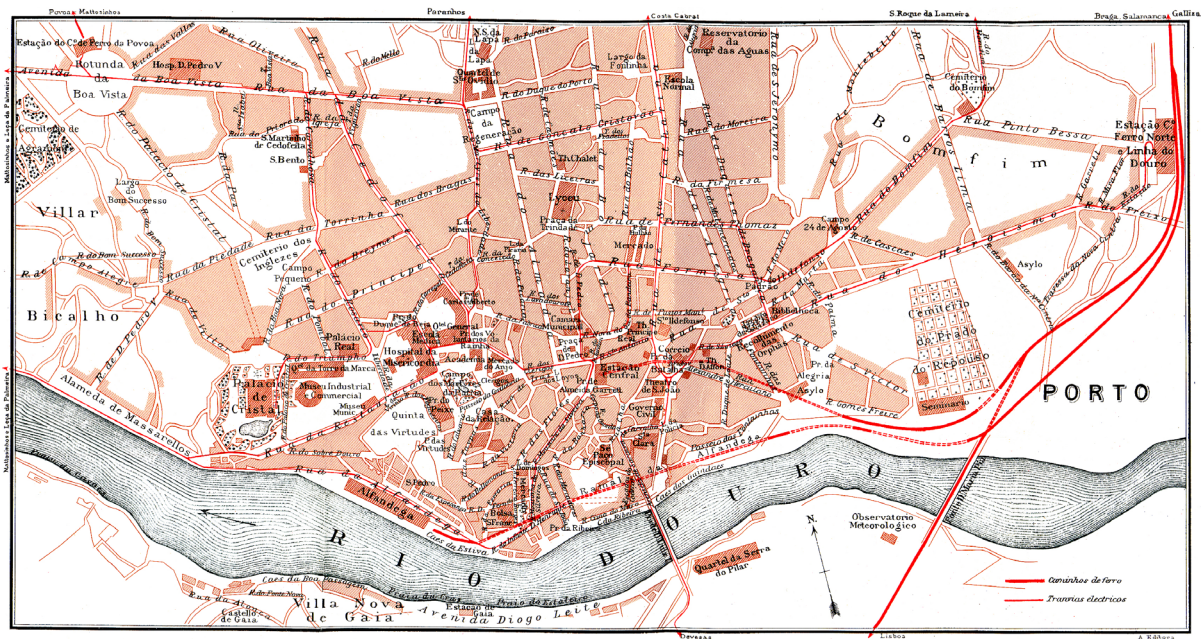
Numa das várias deslocações a Lisboa, para recolha de referências na *Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian*, visitámos o *Museu da Carris em Lisboa*, onde foi possível recolher informações adicionais à nossa pesquisa. O museu apresenta uma área de exposição que abrange toda a evolução da *Carris*, desde a sua frota de elétricos, troleicarros e autocarros até às antigas oficinas para impressão de bilhetes. A antiga tipografia da Carris [FIG. 07 – 08] apresenta vários exemplares de gravuras, tipos-móveis e máquinas de impressão utilizadas na produção de bilhetes e senhas. Segundo foi possível apurar, a produção dos bilhetes e senhas que figuram no *Museu da Carris de Lisboa*, era semelhante aos produzidos pela *Companhia de Carris de Ferro do Porto*. No entanto, o *Museu do Carro Elétrico* já não apresenta qualquer exemplar.

FIG. 08



Nestes locais, acabámos por recolher bastante material gráfico e documental [FIG. 09] para além dos bilhetes de assinatura, de forma a complementar a contextualização e tornar a investigação mais consistente. Referimos, ainda, que durante o período de recolha de informação o *Museu do Carro Elétrico* esteve em obras de reabilitação, não sendo possível realizar uma visita ao espaço de exposição do museu.

FIG. 09



## Critérios de seleção

A recolha efetuada ao longo do ano de 2015 regista, aproximadamente, 300 bilhetes de transporte produzidos cronologicamente entre a década de 80 do século XIX e a primeira década do século XXI. Esta seleção combina um conjunto de informação visual e histórica essencial para a contextualização da investigação, nomeadamente mapas de rede, fotografias da época e documentos oficiais.

Através desta seleção, pretendemos estabelecer relações entre o panorama artístico, económico, social e político português, para que seja possível compreender e interpretar a mensagem visual implícita nas peças em análise. Enquadrando-as não só em termos de temática, como também no tempo e espaço.

Para isso, foi necessário recorrer a uma análise de fotografias, composições gráficas, simbologias e técnicas utilizadas na conceção das peças para que compreendêssemos melhor o seu enquadramento. Todas as peças gráficas relativas a bilhetes estão referenciadas com o seu ano, empresa ou companhia e área de circulação.

A seleção final incidiu na escolha de exemplares que fossem representativos não só em termos de diversidade gráfica, como cronológica. Estes dados encontram-se reunidos e documentados no “Bilhetes de Assinatura”, catalogação que resulta desta investigação.

2

## ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

Enquadramento e influência do contexto

## Enquadramento e influência do contexto

Dedicamos este capítulo ao enquadramento histórico, cultural, social, político e económico que condicionou a Europa, em geral, e Portugal, em particular, entre o último quartel do século XIX e a primeira década do século XXI. Esta contextualização não tem como objetivo abranger de forma detalhada este extenso período, mas sim fazer um registo em que se assinalem os momentos mais marcantes da evolução dos transportes públicos urbanos e as respetivas peças gráficas, nomeadamente os títulos de transporte.

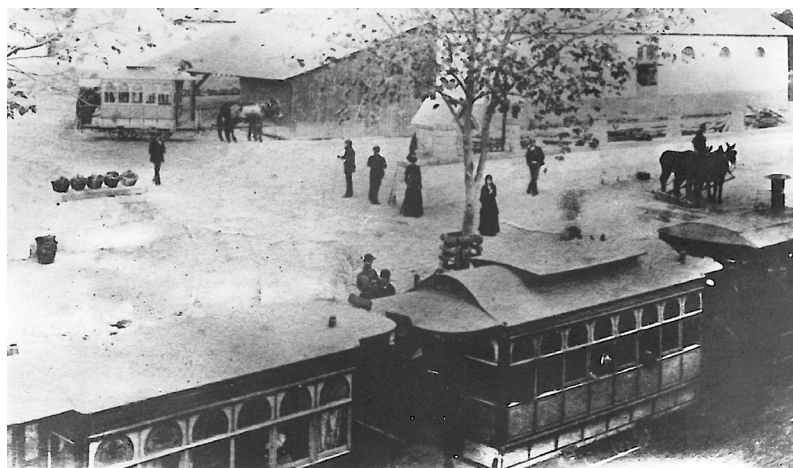
Daremos, ainda, uma perspetiva histórica dos transportes públicos urbanos da cidade do Porto, que são considerados um elemento fundamental no panorama citadino. Neste contexto, serão também abordadas, de forma sucinta, as problemáticas das primeiras concessões dos transportes coletivos para a cidade do Porto e as primeiras empresas criadas nesse domínio – a Companhia de Carril Americano e a Companhia de Carris de Ferro do Porto. Companhias essas que mais tarde se fundiram, sempre em busca do desenvolvimento tecnológico nos transportes.

Nesse sentido, recorreu-se à leitura de uma das obras de referência para os transportes urbanos da cidade do Porto, a monografia *Os Transportes Coletivos do Porto – Perspetiva Histórica*. Foram selecionados desta publicação os aspetos mais relevantes para a compreensão do enquadramento cultural e social português, relacionando-os com o contexto internacional.

FIG. 10

FIG. 10

Estação de recolha do americano da Companhia de Carris do Porto na Boavista, século XIX.



**NOTA 01**

**Blaise Pascal**  
(Clermont — Ferrand, 1623 – Paris, 1662)

Pascal viveu no século XVII, um século de profunda luta entre a inteligência e a repressão. Filósofo, escritor, matemático e físico. Uma das mais enigmáticas e criativas personalidades do seu período e da história. Foi responsável por projetar a primeira empresa de transportes coletivos em França.

Instituto Blaise Pascal

## Os primórdios do transporte público

Os transportes coletivos têm-se configurado, ao longo do seu desenvolvimento, como um elemento estruturante e decisivo na organização urbana das cidades, constituindo um exemplo de progresso técnico.

A ideia de criar um serviço público que permitisse aos menos afortunados cobrir itinerários previamente determinados surgiu de Blaise Pascal, [NOTA 01] em 1662. O seu objetivo era oferecer um transporte comum aos habitantes de Paris, na altura em que a França se afirmava como centro do mundo. Surgiram, assim, as carroças, simples e discretas, que poderiam corresponder às necessidades de muitos passageiros de forma pouco dispendiosa. Na frente dos veículos, cavalos ou muares exerciam a tração sobre carris. A sua ideia serviu para revelar a necessidade de existir um serviço público regular que tivesse pontos de partida e chegada, horários e itinerários fixos. A partir daqui, o caminho do transporte coletivo público estava lançado.

O aparecimento da rede urbana do carro americano em Portugal foi introduzida pelos “brasileiros”, portugueses que emigraram para o Brasil. A instalação de uma rede de transportes de “americano” no interior da cidade não era fácil. Para além de vários problemas técnicos ligados ao funcionamento do carril, a manutenção do gado era outra

FIG. 11



FIG. 11

Tramway ou carro americano.

preocupação, pois a ração era dispendiosa e o preço variava conforme as características sazonais do produto. Mas a tração animal era uma persistência do passado e não conseguia fazer frente aos novos tempos propícios à euforia da máquina. O comboio circulava a vapor e com êxito crescente e o transporte urbano não podia ficar atrás.

### **A cidade sobre Carris (1870 — 1908)**

Em 1870 foi concedida autorização ao Barão da Trovisqueira, por parte da Câmara do Porto, para a instalação da primeira linha de “americano” entre o Porto e a Foz para transporte de passageiros e mercadorias. As obras arrancaram em 1871 e nesse mesmo ano a instalação dos carris era dada por concluída.

Em 1872 o Barão da Trovisqueira trespassa a concessão a Tavares Basto, que parecia ter um concorrente à altura. A Companhia de Carris do Porto, apelidada de “companhia de cima”, instalada na Boavista em 1873. Em oposição a esta nova companhia, Tavares Basto organizou uma sociedade anónima, a Companhia de Carril Americano do Porto à Foz de Matosinhos, percurso que este detinha ao longo da marginal e que recusou vender à concessão concorrente, a Companhia de Carris.

A Companhia de Carril tinha muito peso sazonal, transportando os veraneantes até à Foz na época balnear, podendo ainda servir de transporte a outros passageiros logo que o Porto de Leixões tivesse terminado as suas obras, o que acabou por acontecer na década de 1890. Ainda assim, a perspectiva de crescimento era reduzida e a falta de ligações ao centro da cidade do Porto e às estações ferroviárias, levou a que a companhia se restringisse apenas à marginal.

Devido à rivalidade entre as duas Companhias era aconselhável a fusão, não só em termos económicos como de serviço público. A existência de duas companhias gerava conflitualidade aquando de requerimentos de concessões de linhas, o que acabava por causar protestos.

Em 1889, após três anos de negociações a fusão avançou, tendo ficado oficializada no ano de 1893. O nome que prevalece é Companhia de Carris de Ferro do Porto, fundada, como vimos, em 1873, tinha como objetivo a implementação de linhas de carro americano que

ligassem os bairros extremos com o centro da cidade, e este com as futuras estações de caminhos de ferro. A partir daqui era necessário começar a expandir a rede, com intenção de instalar os primeiros vinte quilómetros de via. Preocupação que já vinha dos tempos da fundação da Companhia de Carris. Acabou por ser de Inglaterra que veio grande parte do material para rails e acessórios, entre eles tosquiadores para cavalos ou máquinas para impressão de bilhetes. Nesta altura, Portugal apenas estava capacitado para fornecer madeiras para a instalação dos carris.

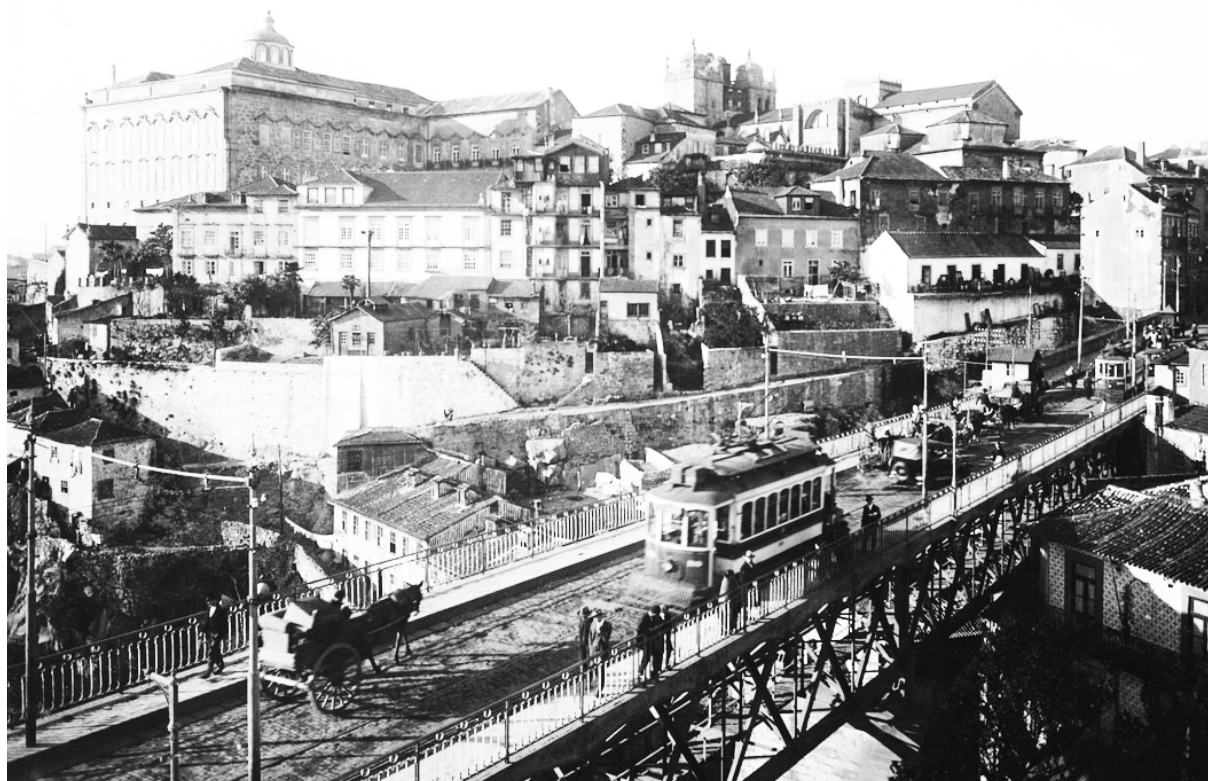
A primeira ligação estabelecida foi a do centro da cidade à Foz, mas com percurso alternativo ao da Companhia Carril. A rede continuava a aumentar e, no final de 1875, a rede já contava com mais de 22 km de extensão. Contudo, os resultados não satisfaziam economicamente e faziam-se sentir protestos assim que pequenos problemas, como o desnivelamento de carris, surgiam.

O uso do transporte público foi crescendo muito lentamente, sendo as épocas balneares de extrema importância para o crescimento da empresa. Em 1876, foi implementado o bilhete anual, uma inovação à escala nacional. O bilhete anual apresentou uma adesão crescente e tornou-se um elemento importante para a Companhia. Em 1887, existia um único bilhete anual para todas as linhas da rede.

Uma das primeiras conclusões a que se chegou, em termos económicos, foi que a manutenção dos serviços, nomeadamente a alimentação do gado e a energia animal que fazia a tração das carruagens, se revelava extremamente dispendiosa para a Companhia, por isso era preciso seguir os exemplos estrangeiros e avançar para soluções mais modernas.

Assim, em 1895, realizaram-se as primeiras experiências com carros americanos impulsionados apenas pela ação elétrica, na Central da Arrábida. Esta passagem de tração animal a elétrica foi acontecendo gradualmente. Em 1901, a Companhia Carris obteve licença para circular com os seus elétricos pela ponte D. Luís [FIG. 12]. As linhas do lado de Gaia começaram a ser instaladas no ano anterior, apesar de ainda terem sido usadas pela tração animal. Só em 1905 é que se inicia a circulação de elétricos, com o fim da tração animal em 1904.

FIG. 12



### **A municipalização**

Ao longo dos anos a relação entre a Carris e a Câmara Municipal da cidade revela-se cada vez mais conflituosa devido à discordância na atualização das tabelas de preços das passagens, revisões de horários e acerto nos itinerários. Foi nesta altura que se decidiu que quase todas as carreiras teriam o seu início na Praça da Liberdade, consagrando-a como o novo centro de transportes públicos da cidade.

A Companhia queria aumentar os preços para compensar os elevados investimentos efetuados que punham em causa a sua estabilidade financeira. A situação económica da empresa era muito instável e a recusa sistemática da Câmara em aceitar renegociar as tarifas e a atualização dos salários aos trabalhadores só agravaram a situação da Companhia de Carris de Ferro do Porto.

FIG. 13  
Obras de ampliação da rede na Praça da Liberdade em finais do século XIX.



O preço do bilhete anual e avulso eram motivo de discussão. Em 1924, a Carris dizia que a falta de receitas se devia aos bilhetes anuais. Foram negociados os preços tanto do bilhete anual, que saía mais barato em relação ao de Lisboa, como o do avulso, que era mais caro no Porto. O Tribunal Arbitral pedia que o preço avulso dos bilhetes fosse diminuído e com valores ajustados às zonas da rede, e o bilhete anual seria reconvertido em bilhetes semestrais e trimestrais, para facilitar a aquisição por pessoas com menos possibilidades financeiras.

A municipalização dos transportes coletivos, em 1946, surgia como um impulso para o ordenamento urbano da periferia e para uma alteração no custo das passagens, passando assim a Companhia de Carris a assumir-se como STCP (Serviço de Transportes Coletivos do Porto). Entre 1947 e 1952 surgiram planos de urbanização e reguladores para a cidade, com o intuito de melhorar a má circulação nas ruas do Porto devido ao tráfego intenso.

### **O Serviço de Transportes Coletivos do Porto**

Após a municipalização, era preciso assegurar a continuidade do serviço e melhorar alguns aspetos, entre eles a interdição de fumar no interior dos carros. A publicidade que esteve concessionada desde 1915 à Empresa do Bolhão, passou no ano de 1946, a ser atribuída à Belarte. Havia ainda a necessidade de renovar linhas e material circulante. A administração procurou cativar o pessoal suportando algumas despesas, melhorando as instalações, criando atividades desportivas e musicais para os trabalhadores e melhorando a assistência médica.

Uma das grandes críticas que recaíam sobre a Carris estava relacionada com a insistência da empresa em querer manter o seu equipamento de elétricos, quando havia a emergência da solução automóvel que apresentava maior cobertura urbana e periférica. A Carris ficou presa aos seus tempos de glória com a inovação do elétrico, não mostrando evolução para soluções que viessem modernizar a empresa.

Assim, glorificado durante anos, o elétrico entrou em declínio. A incapacidade de tornear obstáculos e o pesado equipamento instalado – rede, carris, etc. — já não se apresentavam como sendo a melhor solução. O automóvel começou a fazer frente ao elétrico, embora com a Segunda Guerra Mundial e a falta de combustível e de pneus, o elétrico recuperasse algum terreno e a fidelidade do grande público, que queria transportes baratos e contínuos.

No estrangeiro, as companhias já ofereciam outros serviços, implementando soluções complementares com autocarros ou trolleys. Esta situação tinha reflexos no Porto com a elite pensante a fazer eco ao facto de a Carris nem sequer equacionar a alternativa. A rede de alimentação de energia estava no seu limite e, por isso, foi necessário aumentar a produção de eletricidade. Estava previsto os carros elétricos terminarem a sua circulação por fases, entrando o autocarro em circulação no centro da cidade e posteriormente em toda a rede. Tornava-se geral o descontentamento para com as “dormideiras”, forma popular para designar os elétricos.

Em 1947, foram adquiridos 15 autocarros e anunciados bilhetes para estudantes por períodos trimestrais, com redução de 50%, modali-



FIG. 14  
Notícia da chegada do primeiro autocarro à cidade do Porto.

FIG. 15  
Troleicarro da primeira série de carros vindos de Inglaterra em 1958.

dade a aplicar aos bilhetes de operários para períodos de um mês. É de destacar que a circulação dos autocarros se fazia com tarifas agravadas em cerca de 40%, relativamente às dos elétricos, não só pelo custo das viaturas e a respetiva manutenção, mas também pelo elevado custo dos combustíveis.

Nas grandes capitais europeias, a existência de novos meios de transporte como os autocarros ou mesmo o metropolitano não chegaram para suprimir o tradicional elétrico. As cidades que ficaram com os sistemas de elétricos destruídos durante a Segunda Guerra Mundial reconstruíram-nos, reconhecendo as suas vantagens — maior duração, energia mais barata e menor poluição.

Em 1948 [FIG. 14] foram inaugurados os primeiros trajetos de autocarro, com um percurso total de 26km. Assim, a cidade do Porto tinha a seu cargo dois géneros de tração: a elétrica, por carros elétricos e troleicarros [FIG. 15], e a mecânica por autocarros. A aposta nos elétricos continuou, apesar de se ter tornado mais seletiva. Com a introdução dos autocarros, o STCP criou ligações com novas zonas, quer a bairros mais elitistas, quer a bairros sociais ou núcleos industriais.

FIG. 15



### **O plano de remodelação do STCP**

Em 1962, o STCP teve de encarar a renovação das infraestruturas. Depois da fase de remendos dos anos 50, era agora altura de rever alguns aspetos relativos aos transportes. Era importante criar regulamentação para os transportes urbanos, incluindo regras de comportamento e penalização do passageiro que procurava circular sem bilhete. Foi criada a “nova rede” para servir locais não abrangidos pelo STCP, e foram construídos um conjunto de gares e abrigos apropriados.

A frota de troleicarros e autocarros foi renovada e procedeu-se ao melhoramento das condições de energia da rede elétrica. As alterações de veículos previstas pelo plano incluíam alterações tarifárias, não só nos custos, mas na forma de cobrança. Propõe-se uma tarifa para a zona central, de baixo preço, facilitando as rápidas deslocações na zona, de forma a incentivar o automobilista a deixar a sua viatura fora do centro urbano, sendo que para as outras carreiras continuaria a tarifa por secções.

### **Do STCP à STCP**

Com o 25 de abril de 1974, o Serviço de Transportes Coletivos do Porto sofre algumas alterações, nomeadamente na gestão, agora entregue ao município. O cumprimento de horários continuava a ser uma dificuldade, em grande parte devido ao trânsito caótico do centro da cidade. E por isso, em 1983, colocou-se em serviço experimental um lote de autocarros articulados.

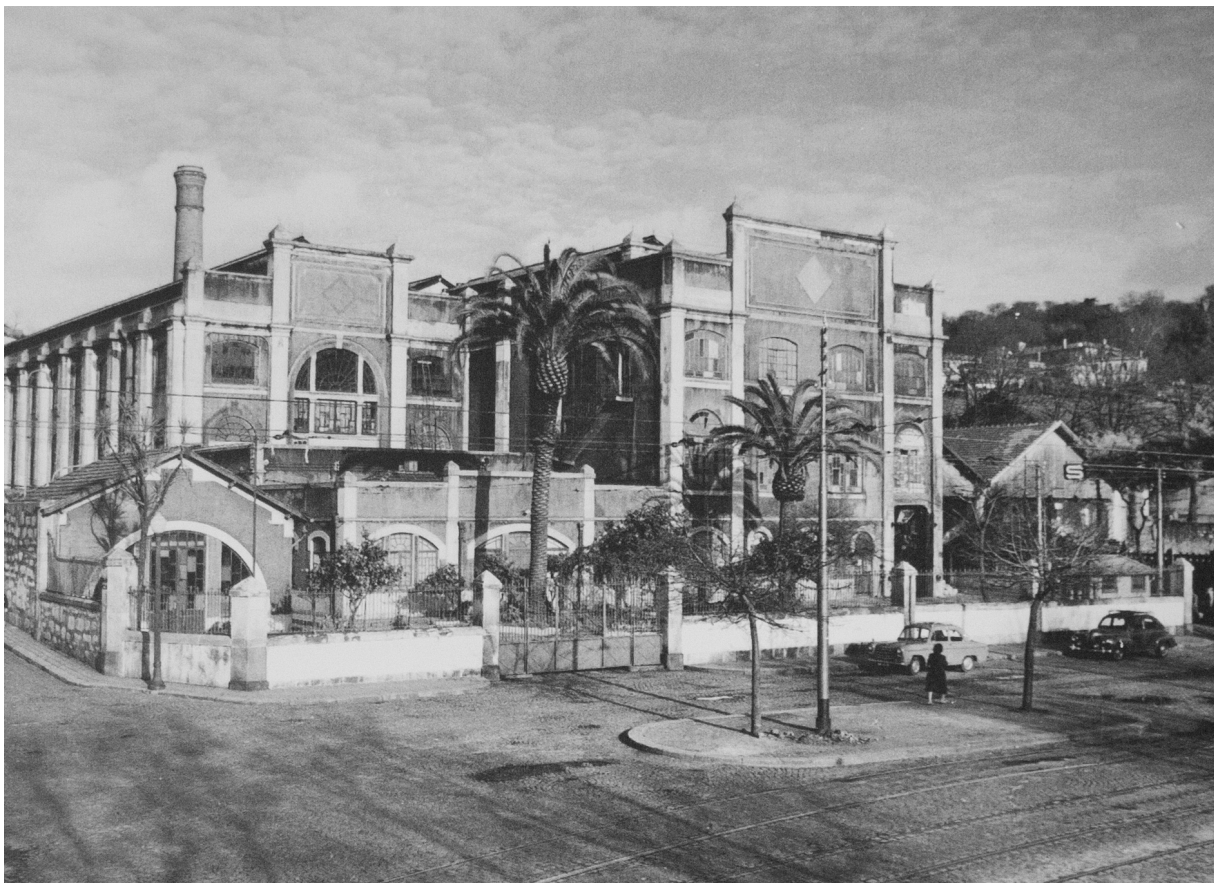
Em 1988, o STCP lançou uma série de estudos para futuros projetos, entre os quais um pré-estudo relativo ao lançamento de um transporte mais rápido, dando início ao processo de implementação do Metro. A empresa opta definitivamente pelo autocarro como transporte a utilizar, abandonando a tração elétrica, que se mantém apenas em linhas históricas, como a marginal do Douro.

O projeto “Bilhética” começa em 1992, com a substituição das máquinas obliteradoras eletromecânicas por outras a operarem com títulos de banda magnética, inseridas numa rede multisserviços. Introduziu-se ainda a tarifa única na área da cidade do Porto e o bilhete de assi-

natura para a terceira idade. Foi considerado o ano de viragem para um setor que tinha sido esquecido até então, a comunicação externa, que acabou por aproximar público e empresa.

Apostou-se na decoração dos autocarros, tanto no interior como no exterior e quebrou-se a monotonia da cor única nas viaturas. A Central de Massarelos [FIG. 16] foi transformada no Museu do Carro Elétrico no mesmo ano, criando uma ligação com os habitantes do Porto e a história dos transportes na cidade.

FIG. 16



### Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP, S.A.)

Em 1994, o Serviço de Transportes Coletivos do Porto (STCP), até aqui considerado, na prática, como empresa pública, é transformado em sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, com uma nova denominação que assegura a manutenção da sigla – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A (STCP, SA).

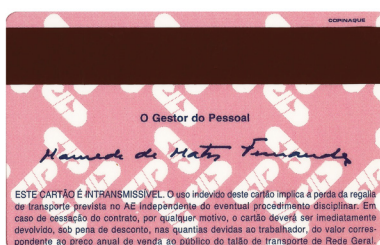


FIG. 17

Verso de bilhete de banda magnética, anos 90.

Esta nova fase significou uma nova modalidade de exploração. A fidelização do público era crescente em relação aos passageiros que usavam o “passe” para deslocações. Em 1996, concluiu-se ainda a implementação dos bilhetes de banda magnética [FIG. 17] em todas as viaturas, terminando com as cadernetas de senhas. Esta nova modalidade contribuiu para o combate à fraude e permitiu disponibilizar uma base de dados sobre a utilização de viaturas.

Com a implementação do Metro, a STCP procedeu a ajustamentos de rede e de partilha de público entre os diversos operadores, impondo-se uma colaboração estreita entre a STCP e o Metro, no que se refere a pontos de correspondência, interfaces, bilhética e sistemas de informação ao público.

Em 1998, dá-se por terminada a circulação dos troleicarros, motivada pelas obras públicas que dificultavam a sua circulação. Foram substituídos por autocarros, o único tipo de viaturas apto para os desvios devido às obras nas ruas do Porto, que, desde há alguns anos, se desenvolviam para o reordenamento da cidade.

## ENQUADRAMENTO ESTILÍSTICO

Os bilhetes de transporte

Leitura interpretativa

## Os bilhetes de transporte

O transporte público procurou ser o elo de ligação entre povoações e o centro urbano das cidades, sendo um fator importante para a urbanização.

“As viagens e os transportes geraram documentos efémeros em grandes quantidades. Em cada período, o transporte organizado exigiu bilhetes, itinerários, horários, guias de transporte...” (Rickards, 1988, p. 162, tradução livre).

Os bilhetes transportam consigo não só passageiros, mas diversas referências de caráter visual e textual consideradas peças efémeras para uns ou intemporais para outros. No caso dos colecionadores, estes conservam os bilhetes conferindo-lhes outra finalidade após vencidos. Os mesmos vêem nos seus bilhetes testemunhos da história ou geografia, considerando de facto que, “o bilhete é uma janela através da qual é possível exibir uma empresa passada, criando alguma nostalgia.” (Fairchild & Wootton, 1987, p. 7, tradução livre)

[Fairchild & Wootton,  
1987, p. 7 – tradução livre]

À semelhança dos selos, que habitualmente nos dão informações sobre quase todas as facetas do conhecimento humano e proporcionam uma excelente visão geográfica e política relativamente a acontecimentos importantes em todo o mundo. Os bilhetes de comboio e elétrico também têm muitos desses atributos, quando se trata de nos darem informações sobre acontecimentos da política mundial, da ascensão e queda de um império, os bilhetes são surpreendentemente informativos. Muitas vezes visualmente atraentes, apresentam um tamanho conveniente para classificação e exibição gráfica por arquivistas profissionais, colecionadores e amadores.

Identificar o bilhete apenas pela sua aparência implica uma análise visual, relacionando-o com os movimentos estéticos da época a que este pertence e com os acontecimentos históricos implícitos.

### Breve história dos bilhetes

O bilhete de assinatura é indissociável do bilhete diário, isto porque foi a criação deste último que permitiu que o bilhete de assinatura fosse criado, garantindo ao passageiro assíduo um preço mais competitivo em relação ao bilhete diário.

A utilização dos primeiros bilhetes mecanizados de que há registo foram introduzidos pelo inglês Edmondson na rede ferroviária britânica em 1837, “três anos antes do primeiro selo postal adesivo do mundo”. (Fairchild & Wootton, 1987, p. 10, tradução livre) Foram considerados universalmente como a solução completa para os problemas de emissão de bilhetes da época.

“Poucos foram capazes de desenvolver uma alternativa. Agora, 150 anos depois, está a ser substituído em todo o mundo por máquinas que emitem bilhetes e definem tarifas ao mesmo tempo que abrem cancelas aos passageiros.” (Fairchild & Wootton, 1987, p. 20 tradução livre)



#### NOTA 02

**Johann Alois Senefelder**  
(Praga, 1771 – Munique, 1834)

Foi em 1796 que Senefelder, autor de teatro, na procura de meios de impressão para os seus textos, acabou por inventar a litografia. A invenção abriu novos caminhos para a produção artística e significou ainda um enorme passo na evolução da impressão de carácter comercial.

Fairchild & Wootton, 1987

Outra das características gerais desde o aparecimento dos bilhetes, tanto diários como de assinatura, são as condições dos mesmos. Na maioria dos bilhetes de assinatura, estas condições residem no verso, variando consoante as adaptações feitas pela empresa, como poderemos verificar.

O processo de evolução destas peças deveu-se não só aos avanços dados nos transportes, mas principalmente à indústria gráfica, “a maioria do material anteriormente impresso era a preto e branco, em grande parte desprovido de ilustração. O elemento pictórico, tal como é, mostra imagens padrão – carruagens, comboios a vapor, navios — mais ideográfico do que ilustrado.” (Rickards, 1988, p.162, tradução livre)

A técnica litográfica, criada por Alois Senefelder, [NOTA 02] foi usada extensivamente nos primórdios da imprensa moderna no século XIX, para impressão de toda uma sorte de documentos, rótulos, cartazes, mapas, jornais, entre outros. (Heitlinger, 2007)

[Fairchild & Wootton,  
1987, p. 122 – tradução livre]

Acabando por se revelar mais económica e menos demorada, uma vez que o passageiro pagou a sua viagem e recebeu o seu bilhete, a empresa de transporte passa a ser contratada pela parte do passageiro para transportá-lo ao seu destino. Da mesma forma, o passageiro concorda em utilizar os serviços da empresa, normalmente sujeitos a determinadas condições.

O bilhete, para além da sua função informativa, apresenta também valor comercial. As tarifas dos bilhetes sofreram oscilações notáveis, condicionadas por acontecimentos históricos que afetavam a economia e o funcionamento das empresas de transportes.

Sousa, F. & Alves, J. F. (2001) afirmam, ainda, que na Primeira Guerra Mundial se verificou um aumento exponencial no preço dos bilhetes, devido ao excesso de consumíveis essenciais para o funcionamento das empresas de transportes.

### **As técnicas de impressão de bilhetes**

“A evolução das técnicas e tecnologias da produção do material impresso permitem acompanhar a própria evolução das expressões gráficas.” (Fragoso, 2012, p.47)

As artes gráficas foram condicionadas pelo aparecimento da imprensa e da impressão em litografia, sendo mais tarde substituída pelo offset e pela impressão digital, utilizada atualmente. Estes processos de impressão avançam tanto em resposta a solicitações sociais e económicas, como na tentativa de superarem as suas limitações.

É possível verificar essa evolução nos bilhetes em estudo. Assim, serão apresentadas algumas das aplicações técnicas que poderão estar na origem da produção das peças gráficas.

[Fragoso, 2012, p. 51]

O desenvolvimento dos processos litográficos impulsionou, o crescimento das artes gráficas e da publicidade e o nascimento de uma nova classe profissional – o desenhador-litógrafo. Foi o trabalho realizado por este grupo que marcou toda a arte gráfica na viragem do século.

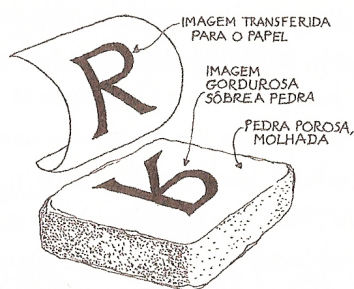


FIG. 18  
Processo litográfico.

“Desenhadores litográficos cromistas ou coloristas, usando da experiência e instinto, preparavam planos de impressão correspondendo às várias cores que separavam manualmente, e por tentativas reconstituíam os valores desejados.” (Fragoso, 2012, p.47)

O processo litográfico [FIG. 18] consistia na impressão através das matrizes de pedra calcária. Os motivos a imprimir eram decalcados ou desenhados na pedra com lápis e tintas especiais. A pedra era depois sujeita a um tratamento com ácido que fazia com que as zonas sem desenho fossem hidrófilas e rejeitassem a gordura. A tintagem, era feita por meio de um rolo com a pedra molhada aderindo a tinta apenas às partes que tinham desenho. O desenhador tinha de ser capaz de executar as ornamentações, cercaduras, legendas e outras composições gráficas.

Este profissional alcançava a aprendizagem do ofício através da prática diária na litografia, atingindo gradualmente, o domínio da nova técnica de impressão. Mas não possuía formação artística, e por isso, não estava a par dos meios em que se formavam e debatiam as novas correntes artísticas. A sua expressão criativa, ingênua e graficamente incipiente, era decorrente desta realidade e satisfazia as solicitações de uma clientela de “olhar pouco educado.” (Fragoso, 2012, p.51 — 52)

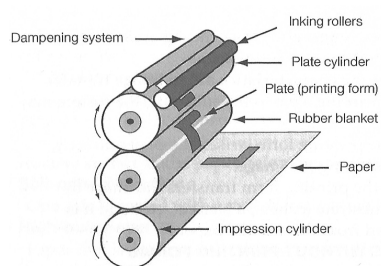
Na época em que os dois processos de impressão (tipográfico e litográfico) dominavam, houve sempre uma tentativa de tentar superar as limitações que cada um deles oferecia. Enquanto a impressão tipográfica, predominantemente direcionada para a reprodução de texto, tentava recorrer a meios para reproduzir imagens, a litografia, vocacionada para a reprodução de imagens, procurava reproduzir textos. Ellen Lupton (1998) afirma que “os tipógrafos usavam as imagens como elementos tipográficos, enquanto os litógrafos tratavam os textos como se fossem imagens.”

Na transição para o século XX, a difusão e desenvolvimento das técnicas de impressão nas artes gráficas “veio permitir a diversidade da cor e a utilização de imagens em complemento do texto. Nessa altura, na ausência de agências especializadas, eram os próprios anunciantes que contratavam desenhadores” (Morais, 2004, p.127), para a elaboração dos mais variadíssimos trabalhos gráficos.

Canaveira (2001) refere que o século XX foi um século de grandes, constantes e fundamentais mudanças na indústria gráfica ou, melhor dizendo, na indústria de comunicação gráfica. Desta forma, verificam-se esforços para melhorar a produtividade das máquinas de impressão tipográfica, já que o mercado não parava de o exigir.

A partir do primeiro quartel do século XX e atingindo o auge nos anos 40, surgiu a facilidade de se optar pelo rigor e variedade da composição mecânica ou pela desprovida composição tipográfica manual. Confirma-se uma evolução na indústria gráfica, não só em termos técnicos como económicos. O aumento da produtividade foi considerável em relação aos custos de produção cada vez mais baixos.

Canaveira (2001) explica que a evolução tecnológica e a crescente industrialização dos métodos de trabalho foram acompanhadas por mudanças sociais e económicas profundas. O número de impressores tipográficos e litográficos diminuiu de forma considerável com a implementação do sistema indireto de impressão conhecido por offset, [FIG. 19] surgindo os impressores offset.



**FIG. 19**  
Processo de impressão offset.

A partir de 1960, com a foto composição, surgem os foto compositores e depois os operadores de computador, e começa uma nova era para as artes e indústria gráfica. Com isto a tipografia “está em vias de extinção e caminha para o processo offset” (Vilela, 2004, p.212), desaparecendo lentamente.

“A tipografia exigia equipas muito especializadas e implicava um trabalho muito demorado, complicado, maquetas, artes finais. Deste modo, a passagem para o offset proporcionou uma melhoria significativa da impressão.” (Fragoso, 2012, p. 288)

Deixam de ser fabricadas as máquinas para a composição, [FIG. 20] enquanto as fundições de tipos fecham, ficando para trás “o tempo em que cada tipógrafo era simultaneamente desenhador—gravador—fundidor de caracteres e compositor—impressor—encadernador.” (Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1978, p.4)

A evolução das tecnologias permitiu uma simplificação do processo de trabalho, devido ao uso de sistemas informáticos. “A era informática

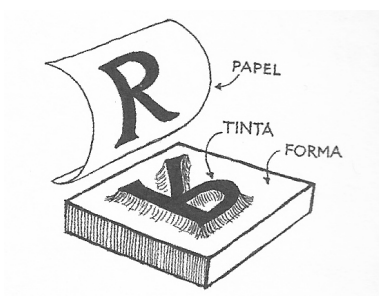


FIG. 20  
Processo de impressão tipográfica.

correspondeu também à mudança total do grafismo. Nos trabalhos dos anos 40 [FIG. 21] havia uma autenticidade e veracidade que hoje em dia é mais difícil de encontrar.” (Fragoso, 2012, p. 288)

A indústria gráfica portuguesa conheceu nas últimas duas décadas do século XX grande desenvolvimento, uma vez que foi possível aceder com maior facilidade às novas tecnologias. No campo da formação dos seus empresários e trabalhadores continuou a ser um setor onde se “aprende fazendo”, dada a falta de escolaridade e de formação profissional a que nunca puderam aceder. (Canaveira, 2001, p.4 – 5)

FIG. 21  
Bilhete de assinatura de 1944 (2º semestre), válido para a Rede Antiga.



## Leitura interpretativa

No momento em que observamos todo o material recolhido durante a investigação, procuramos extrair significados do conjunto de imagens, documentos e testemunhos inseridos na temática em análise. Uma análise que se foca não só nos aspetos gráficos, mas também nos ideológicos e culturais.

“Conhecer as imagens que nos rodeiam significa também alargar as possibilidades de contacto com a realidade; significa ver mais e perceber mais.” (Munari, 1968, p.19 — 20)

O auxílio a recursos teóricos serviu para aprofundarmos o saber histórico, e entender alguns eventos significativos na expressão gráfica que ajudam a contextualizar as peças de uma forma mais clara. “Há na verdade períodos em que as mudanças são mais dignas de nota ou mais rápidas do que noutras.” (Titiev, 2007, p. 176)

Apresentam-se, assim, alguns exemplares que ilustram e dão a conhecer a evolução gráfica, condicionada pelos acontecimentos históricos ligados à empresa e aos transportes urbanos da cidade do Porto. É uma seleção de peças que permite delinear os principais traços da expressão gráfica, sendo que a peça gráfica que acompanha este relatório apresenta o material selecionado para a investigação.

### **O primeiro título de transporte**

“Foi apenas na segunda metade de oitocentos, e esforçando-se por acompanhar uma Europa já em plena Revolução Industrial, que se instalaram em Portugal as primeiras grandes fábricas, muitas delas aliás por iniciativa de estrangeiros.” (Morais, 2004, p.127)

Em 1870 foi concedida autorização ao Barão da Trovisqueira por parte da Câmara do Porto, para a instalação da primeira linha de “americano” entre o Porto e a Foz, tanto para transporte de passageiros como de mercadorias. Dois anos depois o americano circulava entre Miragaia e a Foz enquanto o troço da linha Foz — Matosinhos era terminado. Para estas travessias cobravam aos passageiros bilhetes singulares que tinham um custo de 80 réis e eram adquiridos a cada viagem.

Em 1873 surgia a Companhia de Carris do Porto que iria ser concorrente da concessão que o Barão da Trovisqueira havia transferido para Tavares Basto. Em oposição a esta nova companhia, Tavares Basto organizou uma sociedade anónima, a Companhia de Carril Americano do Porto à Foz de Matosinhos, percurso que este detinha ao longo da marginal e que recusou vender à concessão concorrente, a Companhia de Carris. A existência de duas companhias gerava conflituabilidade aquando de requerimentos de concessões de linhas, já para não falar em termos económicos e de serviço público.

Era aconselhável a fusão das duas companhias, concretizando-se oficialmente no ano de 1893. O nome que prevalece desta fusão é Companhia de Carris de Ferro do Porto, fundada em 1873 como vimos.

É pelas mãos da Companhia de Carris do Porto, ainda antes da fusão das duas companhias, que é implementado em 1876 o primeiro bilhete anual na linha que estabelecia a ligação entre centro da cidade e a Foz, mas com percurso alternativo ao da Companhia de Carril. O bilhete anual foi considerado uma inovação à escala nacional, e contribuiu para a fidelização de clientes permitindo assegurar antecipadamente a receita à empresa, ao mesmo tempo que garantia reduções substanciais ao passageiro habitual. Após a fusão entre as duas companhias, os bilhetes anuais foram mantidos.

Inicialmente, o bilhete anual ainda se revelava elitista, praticando preços que não estavam ao alcance de todos os trabalhadores que faziam uso do transporte coletivo. Ainda assim, o bilhete anual apresentou uma adesão crescente e tornou-se um emblema para a Companhia.

[Sousa & Alves, 2001, p. 202] Tal como referido no relatório anual da empresa de 1887, o bilhete anual, que esta Companhia teve glória de introduzir no país quando nem era conhecido, ou estava muito pouco vulgarizado lá fora, é, pela extraordinária modicidade do preço, o mais poderoso auxiliar do desenvolvimento material da cidade do Porto.

Paralelamente em Lisboa no ano de 1873 é inaugurada a primeira linha de “americanos”. A Carris iniciava, assim, o seu percurso com a inauguração do serviço de elétricos na cidade logo em 1901. Em 1878 havia sido criada nas instalações da Carris uma oficina de tipografia,

tendo por objetivo a impressão de bilhetes que, “assim deveria não só ser mais económica como, igualmente, permitir um combate mais eficaz à falsificação de títulos de transporte.” (Museu da Carris de Lisboa, 2015)



FIG. 22

Primeiro bilhete anual da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa.

O primeiro bilhete de assinatura anual de que se tem registo no Museu da Carris de Lisboa data de 1886 [FIG. 22]. Ainda sem fotografia este bilhete apenas dispunha do nome do passageiro, da companhia e dos diretores. À semelhança dos bilhetes de assinatura da Companhia de Carris do Porto, estes começam por ser anuais passando a semestrais e por fim a mensais, como os conhecemos agora.

Visualmente e em comparação com os bilhetes de assinatura da Companhia de Carris do Porto, atual STCP, os bilhetes da Carris de Lisboa não apresentam mudanças tão notórias ao longo dos anos, repetindo cores e formas. Ao contrário do que acontece com os bilhetes de assinatura pertencentes à STCP, onde é mais notória a influência das correntes estéticas em alguns períodos, como será possível conferir.

FIG. 23



FIG. 23

Bilhete anual 1905 — 1906 da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa.

### **Os anuais da segunda metade do século XIX**

Os bilhetes de assinatura anual em amostra situam-se entre o ano de 1885 e o ano de 1892 e pertencem à Companhia de Carris de Ferro do Porto antes da fusão com a Companhia de Carril em 1893.

Nas amostras, verificamos que esteticamente os bilhetes anuais da segunda metade do século XIX, apresentam uma estrutura gráfica muito semelhante entre si, mesmo após a fusão entre as duas companhias. Recorrem a um misto do estilo “Vitoriano, da segunda metade do século XIX” (Morais, 2004, p.127) com o revivalista-historicista, notório no uso de elementos arquitetónicos do passado. Destaque para a orientação vertical e para a composição tipográfica geralmente monocromática e trabalhada ao longo da peça, especialmente em volta da fotografia do passageiro que figurava ao centro, na maioria dos bilhetes deste período.

Estas peças forneciam, geralmente, informação fixa: para além da foto, continham ainda o nome da companhia, a linha, o ano para o qual o bilhete de assinatura era válido e o número do passageiro, que era carimbado pela companhia como forma de validar o bilhete. No verso figuravam as condições de assinatura, onde o portador do bilhete poderia assinar por baixo o seu nome. As dimensões dos bilhetes variam ao longo das décadas, diminuindo de tamanho a partir dos anos 80.

Nesta época, “a noção de autoria nas artes gráficas não tinha o mesmo valor que lhe conferimos atualmente” (Coelho, 2015, p.16), daí não termos encontrado qualquer informação relativamente aos desenhadores responsáveis das peças em amostra ou o local da sua produção no período assinalado.

Quanto às linhas, a Companhia de Carris detinha as que circulavam entre o centro da cidade pela Boavista, Foz e Matosinhos, em percurso alternativo ao da Companhia de Carril. Até 1888, nos bilhetes anuais estava assinalada a estação de limite para cada passageiro, podendo ser a da estação Foz ou Matosinhos, e pagando-se uma tarifa anual de 18\$000 reis até à Foz e de 22\$500 até Matosinhos, respetivamente.

FIG. 24 — 25

FIG. 24 — 25  
Bilhetes de assinatura anual de 1887 / 1897  
pertencentes à Companhia de Carris de  
Ferro do Porto.



Em consequência dos abusos verificados pela parte dos passageiros que possuíam bilhete apenas até à Foz, e muitas das vezes prolongavam seu destino até Matosinhos, foi estabelecido a partir de 1889 um tipo único de bilhete para toda a rede, fixando o valor da tarifa nos 20\$000 reis, que se manteve até à fusão em 1893.

No momento em que as duas companhias se fundiram, os transportes passaram a circular em toda a rede pertencente a ambas antes da fusão. Nesta altura, já existia um bilhete anual válido para todas as linhas, incluindo a marginal.

Em 1894 são estabelecidos três tipos de bilhete anual na Companhia de Carris de Ferro do Porto, um válido para todas as linhas incluindo a marginal, o da antiga rede de linhas pertencente à Companhia de Carris e o último para todas as linhas da Cidade à Foz e Matosinhos pela Boavista [FIG. 26 — 27].

FIG. 26 — 27

FIG. 26 — 27  
Bilhetes anuais de 1894 pertencentes à  
Companhia de Carris de Ferro do Porto.



Em 1895, é inaugurada a primeira rede de carros elétricos na cidade a circular pela Restauração, sendo mantidas as modalidades dos bilhetes anuais. É possível constatar que o promissor mundo industrializado e urbano aproveitava uma fase radiante, recorrendo a novas tecnologias que ofereciam novos hábitos a uma população desejava de novidades.

FIG. 28

FIG. 28  
Elétrico Praça da Batalha, 1900.



## Primórdios do século XX – 1900 / 1910

[Fragoso, 2012, p. 51]

Na transição do século XIX para o século XX, Portugal permanecia afastado do progresso verificado nos outros países da Europa. Uma mentalidade pequeno-burguesa resistia às novas correntes estéticas e configurava o panorama artístico e cultural do país, alicerçado na estabilidade das formas e das atitudes.



As peças da transição do século “refletem o gosto da época, mesclando o vitoriano, da segunda metade do século XIX, com o recém-surgido *art nouveau* [NOTA 03], que, apesar de já ter triunfalmente conquistado a Europa no geral, ainda se manifesta por tímidos afloramentos em Portugal.” (Vieira, 1999, p. 68)

Em termos de estrutura, as peças deste período seguem a orientação horizontal na maioria dos casos. Deixam-se influenciar pela Arte Nova, que faz uso da cor e “prefere evocar o orgânico, usando linhas ondulantes e sinuosas – linhas “em chicote”. Com figuração decorativa e quase sempre idealista, pronunciando as formas esguias, fluídas e preferindo os arranjos assimétricos.” (Heitlinger, 2006, p. 313) [FIG. 29]

### NOTA 03

Arte Nova ou Arte Nouveau (1890 – 1910)  
(Casa Tassel – Victor Horta 1892 – 93)

Arte Nova ou Art Nouveau, estilo decorativo, considerado um estilo de transição que evoluiu a partir do historicismo. Abrangeu as várias áreas, arte, arquitetura, moda, e design gráfico. Caracteriza-se pelas formas orgânicas e pelas linhas ondulantes acompanhadas em alguns casos pela figura feminina, motivos florais e aves.

Heitlinger, 2007

FIG. 29





FIG. 30

Primeiro logótipo oficial de que há registo pertencente à Companhia de Carris de Ferro do Porto (CF).



FIG. 31

Logótipo da Companhia de Carris de Ferro do Porto (CFP), a partir de 1905.

É também de notar uma preocupação com a identidade visual da Companhia que renova a sua imagem, deixando para trás aquele que foi o primeiro logótipo associado à Companhia de Carris de Ferro do Porto [FIG. 30]. A nova identidade, [FIG. 31] começou a ser usada ainda nos primeiros anos do século XX, figurando em bilhetes e carros elétricos. É possível identificar as iniciais da companhia (CFP – Carris de Ferro do Porto) inseridas na composição gráfica. Na maioria dos bilhetes este logótipo aparece sob a função de selo branco.

Podemos constatar que “a transição do século ocorre em plena explosão das artes ilustrativas, mercê do desenvolvimento das técnicas de impressão tipográfica, permitindo a diversidade de cor e a utilização de imagens em complemento do texto.” (Vieira, 1999, p.68)

Em 1904, os bilhetes já apresentavam como destino Leça, após anunciado o fim da tração animal também nesse mesmo ano. A tarifa média de 22\$000 reis, para os bilhetes anuais da companhia, foi mantida até 1908. A transição para a segunda década do século XX é marcada pelo aumento da rede, um reflexo da aposta da companhia na cidade, que se começa a desenvolver aos poucos muito por causa da indústria emergente.

### A segunda década do século XX – 1910 / 1920

“Portugal inaugura a segunda década do século XX com uma revolução, novo regime e, em breve, nova Constituição.” (Vieira, 1999, p.23) A política penetra todas as áreas da vida quotidiana, e ninguém lhe consegue escapar. “A sociedade portuguesa é marcada pelo fragor do confronto político, intenso e constante.” (Vieira, 1999, p.25)

Após a Implantação da República em 1910, é a vez da Grande Guerra marcar profundamente este período. A instabilidade causada pela guerra gerou “crises monetárias, fomes, epidemias, greves, motins, golpes de Estado e revoluções” não deixando Portugal ileso. (Vieira, 1999, p.27) A Companhia de Carris de Ferro não ficou imune a esta instabilidade, registando significativos aumentos no pós-guerra. O aumento dos combustíveis e materiais levaram a uma acentuada subida nas tarifas de transporte.



**NOTA 04**

**Art Déco (1920 — 1930)**

(Vogue — Eduardo Benito 1926)

O estilo Art Déco caracteriza-se pelas suas obras de linhas geométricas. Considerado uma extensão do Arte Nouveau, este manifesta influências da Bauhaus, De Stijl, Cubismo, bem como uma propensão para motivos egípcios, aztecas e assírios. O seu nome, deve-se à Exposição Internacional de Artes Decorativas realizada em 1925 em Paris.

Meggs & Purvis, 2011

Os bilhetes anuais desta década [FIG. 32] desprendem-se da estética Arte Nova, que havia marcado a década anterior, e “entre 1910 e 1920 deixa de ser aplicada nas diversas artes.” O movimento Art Déco [NOTA 04] começa a surgir com as suas “cores vivas e linhas angulares” apresentando “designs muito marcados, alegres e frescos”. (Canaveira, 2001, p.40)

As linhas angulares apresentam cores fortes e vivas, vermelhos, amarelos e verdes que se sobrepõem aos fundos suaves e geométricos, muitas vezes impercetíveis. Os bilhetes deste período caracterizam-se pelos seus padrões geométricos e ilustrações de elétricos da época.

FIG. 32

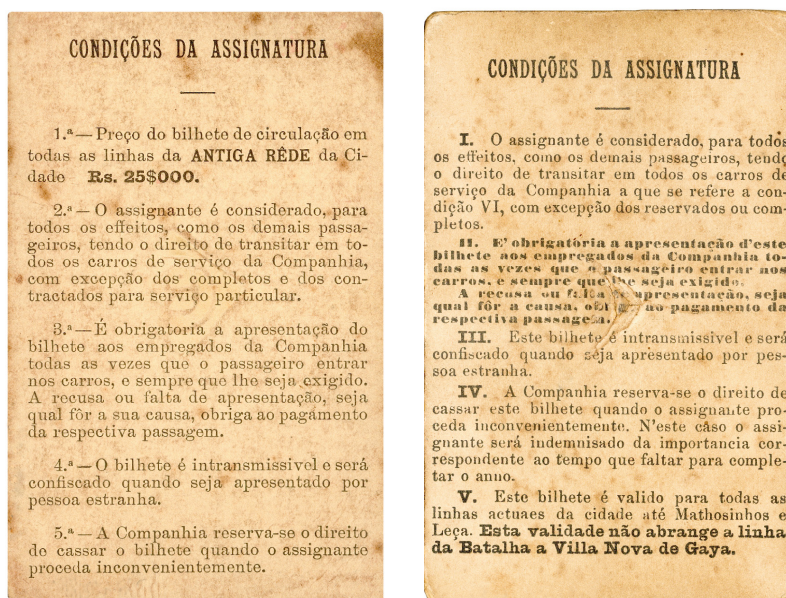


Com a revisão de itinerários realizada pela companhia em 1913 e a alteração do sistema monetário de réis para escudos, foi possível reorganizar e estabelecer novas tarifas e modalidades. Estas permitiram uma maior mobilidade dos passageiros, que cada vez mais recorriam ao uso dos transportes coletivos.

No ano anterior à revisão, já era possível verificar alterações nos bilhetes anuais, que passaram a oferecer aos passageiros cerca de cinco tarifas diferentes com cinco itinerários distintos. Um dos itinerários abrangia todas linhas da Rede Antiga da cidade (anteriores à fusão), incluindo Matosinhos [FIG. 33]. Outra das opções era o bilhete de assina-

tura válido para toda a zona de Cidade, ou seja, todas as linhas dentro da Circunvalação abrangendo Matosinhos e Leça [FIG. 34]. Era ainda possível adquirir um bilhete de assinatura válido apenas da Batalha até às Devesas e Santo Ovídio. Para os passageiros que quisessem circular em toda a rede, poderiam optar pelo bilhete de Rede Geral. E por último, havia um bilhete de assinatura que abrangia as zonas mais afastadas do centro da cidade. A maioria dos itinerários tinha como paragem principal a Praça da Liberdade, no centro da cidade.

FIG. 33 — 34

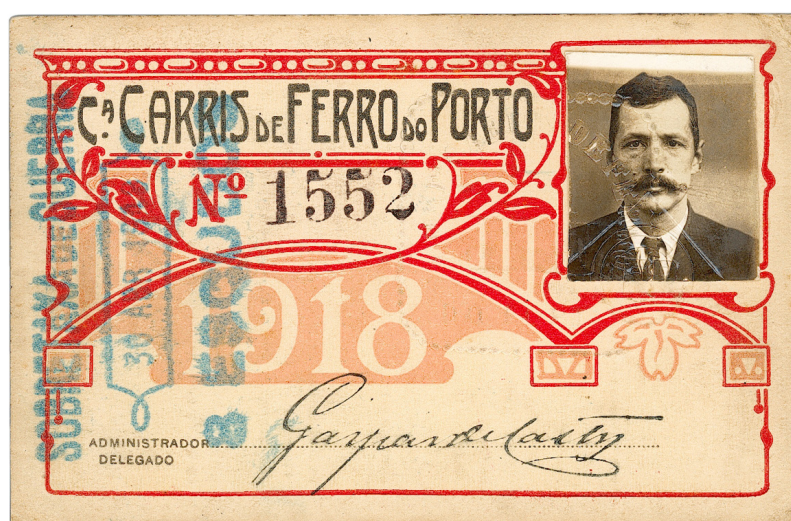


Após a alteração do sistema monetário como vimos em 1913, e com o começo da Primeira Guerra Mundial no ano seguinte, a Companhia foi obrigada a aumentar as tarifas em 25%, não só devido ao aumento do preço dos combustíveis e materiais, mas também à reduzida venda de passagens que se registou nesse período.

Em 1915 é inaugurada a Central de Massarelos, que tornaria a Companhia autossuficiente quanto ao abastecimento de energia elétrica, o que veio permitir a ampliação da rede. No final da segunda década do século XX, a rede já dispunha de um número significativo de linhas que abrangiam toda a área central da cidade e que se estendiam a pontos mais distantes do centro.

Em 1918, as tarifas tornaram a aumentar em relação aos anos anteriores, resultado da taxa de guerra aplicada, [FIG. 35] solução que a companhia arranhou para aumentar os ordenados dos trabalhadores que se encontravam em greve devido às condições de trabalho pouco favoráveis. Assim, como forma de fazer face às dificuldades económicas dos passageiros, a Companhia deu a possibilidade de dividir a tarifa anual em duas prestações semestrais.

FIG. 35



### O terceiro decénio do século XX – 1920 / 1930

“Portugal é no princípio da década de 20 uma sociedade atormentada pela insignificância do escudo. É a herança recebida do caos político e financeiro que rematou o decénio anterior.” (Vieira, 1999, p.31) Mas, passada a Primeira Grande Guerra, “a nação descobre-se de súbito alinhada com a civilização.” (Vieira, 1999, p.23)

Com a entrada no terceiro decénio do século XX, constatamos que “já não estamos no país isolado e rústico herdado de oitocentos.” (Vieira, 1999, p.23) Os extremos começam aqui, onde o contraste entre classes sociais é notório. No caso de Portugal a ditadura salazarista imposta no ano de 1926 trouxe ordem a um país mergulhado no caos político, financeiro e social, consequência dos conturbados dezasseis anos da Primeira República.

Nos bilhetes de assinatura [FIG. 36] é de notar que o Art Déco ainda está presente, mas que as peças começam a adotar composições gráficas mais simples com o decorrer da década, fazendo uso de linhas retas e desprovidas de ornamentações exageradas, dando destaque à informação. O uso de azuis, rosas, laranjas, amarelos e verdes misturados entre si criam uma mancha visual viva, mas ainda assim harmoniosa. O recurso à impressão tipográfica neste período permitiu a sobreposição de cores, explorando a variedade cromática nas composições de tipos e ornamentos.

FIG. 36

FIG. 36  
Bilhete semestral (1º semestre) de 1926,  
válido para a Rede Geral da Companhia  
de Carris de Ferro do Porto.



Os padrões de fundo que figuram em algumas destas peças são criados com base no logótipo da companhia, dificultando assim as falsificações, como será possível verificar mais à frente. Em alguns casos, os fundos são de cores lisas e o logótipo surge inserido na composição gráfica.

Com o período pós-guerra e as dificuldades económicas que se faziam sentir no país, o bilhete de assinatura anual foi substituído em 1922 pelo bilhete de assinatura semestral. O pessoal considerado superior pela Companhia continuou a fazer uso de um bilhete de assinatura anual disponibilizado pela mesma [FIG. 37]. O bilhete anual Porto — Gaia também se manteve em regime anual. No mesmo ano,

surge o bilhete do Contrato [FIG. 38] de regime semestral, válido para a rede em exploração até à data de 1906, não incluindo as linhas posteriormente abertas à exploração. A este junta-se o bilhete de Cidade semestral, válido para todas as linhas compreendidas no interior da cidade como vimos. E, por último, o bilhete semestral para a Rede Geral, válido para todas as linhas da rede.

FIG. 37

FIG. 37  
Bilhete anual de 1922 da Companhia de Carris de Ferro do Porto.



FIG. 38

FIG. 38  
Bilhete do Contrato semestral (1º semestre) de 1922, da Companhia de Carris de Ferro do Porto, válido para a rede em exploração até à data de 1906.



Até ao final da década, as alterações são constantes. Nos anos de 1923 – 24, o bilhete do Contrato para a antiga rede alterou o seu regime para anual. Os bilhetes de Cidade e de Rede Geral não foram realizados no ano de 1923. Em 1924 apenas o de Rede Geral foi realizado, em regime anual. No ano seguinte, os bilhetes de Rede Geral e do Contrato (Rede Antiga) podiam ser adquiridos no primeiro semestre ou em regime anual. Os bilhetes da Rede Cidade/Urbana podiam ser trimestrais ou semestrais.

Estas alterações de regime causaram descontentamento aos passageiros devido à desproporção entre o preço do bilhete anual e avulso. Em 1924, a Carris dizia que a falta de receitas se devia aos bilhetes anuais, e por isso se verificaram todas estas alterações. Foram negociados os preços tanto do bilhete anual, que saía mais barato em relação ao de Lisboa, como o do avulso, que era mais caro no Porto. Assim, o preço avulso dos bilhetes foi diminuído e com valores ajustados às zonas da rede, e o bilhete anual foi reconvertido em bilhetes semestrais e trimestrais, para facilitar a aquisição por passageiros com menos possibilidades financeiras, como vimos.

Em 1926, a situação da Companhia era mais estável, motivada pela reforma e aumento do material circulante, pela melhoria do funcionamento da Central de Massarelos, apostando também na aquisição e fabrico de carros novos. O alargamento da rede foi também concretizado, tal como os ajustes no preço dos bilhetes. A partir de 1927, e até ao final da década, as tarifas dos bilhetes de assinatura mantiveram-se praticamente inalteradas.

### **O Estado Novo – 1930 / 1940**

“Num mundo à beira da catástrofe, Portugal vive risonho nos anos 30, metido na ordem pela ditadura e contente com isso. Salazar ascende com naturalidade a primeiro-ministro da ditadura e, mais do que isso, a fundador ideólogo de um regime: O Estado Novo.” (Vieira, 1999, p.23) Toda a década decorre sob o poder salazarista e entre o início e o fim da década o país fica irreconhecível.

A Companhia de Carris do Porto, entrava nesta década mais organi-

zada, apesar da concorrência dos automóveis que circulavam pela cidade, e que faziam frente à rede da Companhia.

Em termos gráficos a “propaganda do Estado Novo bombardeava os portugueses com uma simbologia nacionalista evocativa do passado. Era o regresso das quinas, das ameias, das cruzes de Cristo, da letra gótica, dos costumes medievais, das lutas pela independência e da expansão marítima.” (Morais, 2004, p.128)

Nas peças em amostra essas influências não são tão evidentes. Os vestígios do Art Déco assumem um estilo decorativo moderno. A ornamentação é notória em alguns bilhetes que apresentam elementos figurativos de elétricos da época [FIG. 39]. As cores vivas e as linhas estilizadas misturam-se com o texto trabalhado, enquanto os elementos vegetalistas formam molduras, muitas vezes substituídas por linhas retas e formas geométricas [FIG. 40]. O logótipo da Companhia é mantido e continua a figurar no padrão decorativo de fundo de cada bilhete.

FIG. 39

FIG. 39

Bilhete semestral (2º semestre) de 1936, válido para a Rede Antiga da Companhia de Carris de Ferro do Porto.



FIG. 40  
Bilhete semestral (1º semestre) de 1938,  
válido para a Rede Antiga da Companhia  
de Carris de Ferro do Porto.



A partir da década de 1930, as camionetas entram em concorrência aberta com os carros elétricos. Assim a Companhia não teve outra alternativa senão manter as tarifas inalteradas ao longo deste período, até avançar com medidas relativamente aos transportes. “O número de passageiros aumenta também significativamente, e era impossível dar resposta às inúmeras exigências dos passageiros” (CCFP, 1933). Foram mantidos os bilhetes anuais para pessoal superior e os semestrais para a Rede Geral, Rede Urbana/Cidade e Rede Antiga.

#### **A Nova Era dos transportes – 1940 / 1950**

“Ao abrir da década de 40, Portugal livra-se da II Guerra Mundial e do seu cortejo de horrores, destruição e dezenas de milhões de mortes. Não se livra porém, dos seus efeitos, nem durante as hostilidades nem após o seu fim.” (Vieira, 1999, p.23)

Esta década significa também um período de transição para a Companhia. Apesar de em 1946 ter sido inaugurada a primeira carreira designada por “C”, com partida na Avenida dos Aliados e chegada ao Carvalhido, o circuito de carreiras foi inaugurado oficialmente no decorrer de 1948, figurando com as seguintes designações:

C – Carvalhido, D – Antas, A – Foz e E – Paranhos.

A chegada dos autocarros à cidade veio facilitar o transporte de passageiros, acabando por se tornar o “protagonista dos transportes

públicos da cidade, ultrapassando os elétricos tanto em quilómetros percorridos como em passageiros transportados e respetivas receitas.” (STCP, 2015)

O autocarro continuou a sua expansão, sendo atualmente o meio de transporte mais utilizado da Área Metropolitana do Porto. No entanto, o autocarro não sentenciou irreversivelmente o elétrico, pois ainda hoje se vêem elétricos a circular, embora numa vertente mais turística.

Os bilhetes deste período, prevalecem com influências da década anterior [FIG. 41] notando-se uma simplificação gráfica no final da década. O modernismo assume-se nas várias áreas artísticas. O uso de cores fortes prevalece, mas as composições tornam-se mais simples e limpas, desprovidas de grandes ornamentações.

FIG. 41

FIG. 41

Bilhete semestral (1º semestre) de 1945, válido para a Rede Geral da Companhia de Carris de Ferro do Porto.



A indefinição da identidade da Companhia em meados de 1946, ano da municipalização, levou a que o logótipo que figurou nos bilhetes temporariamente fosse o da Câmara Municipal do Porto [FIG. 42]. Mas em 1947, era apresentada aquela que viria a ser a nova identidade da empresa, as siglas entrelaçadas, STCP (Serviço de Transportes Coletivos do Porto), [FIG. 43] que sofrera alterações até meados dos anos 80.

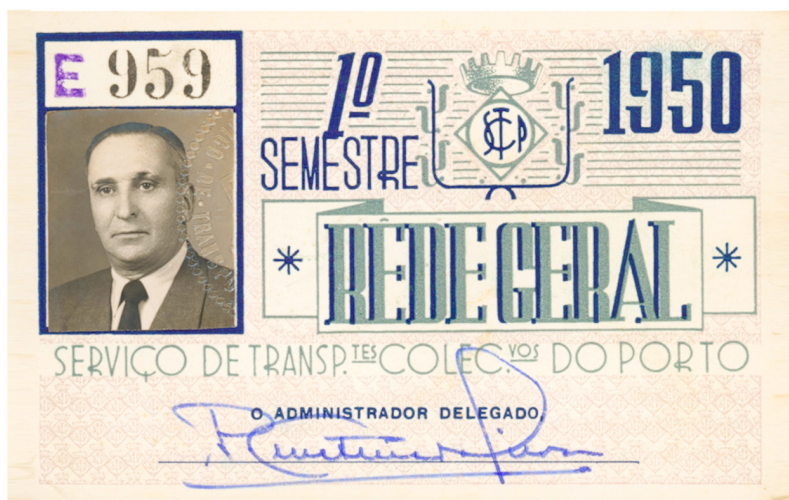
FIG. 42

FIG. 42  
Bilhete de assinatura semestral (2º semestre) de 1946, válido para a Rede Geral do Serviço de Transportes Coletivos do Porto. Bilhete em que figura o logótipo da CMP. (Câmara Municipal do Porto)



FIG. 43

FIG. 43  
Bilhete de assinatura semestral (1º semestre) de 1950, válido para a Rede Geral da Companhia de Carris de Ferro do Porto.



No primeiro semestre de 1946, os bilhetes ainda foram emitidos com o logótipo da Companhia, enquanto no segundo semestre figurava o logótipo da Câmara, a título provisório. Os bilhetes mantêm a mesma tipologia após a municipalização, tal como as tarifas semestrais. O bilhete anual criado pela Companhia, para pessoal considerado superior deixa de existir após a municipalização.

Em 1947, o bilhete para a Rede Antiga deixa de ser produzido, sendo

emitido apenas no primeiro semestre. O bilhete válido para a Cidade mantém-se, verificando-se apenas uma pequena descida da tarifa no segundo semestre, em relação ao ano anterior. O bilhete para a Rede Geral sofreu um ligeiro aumento da tarifa semestral.

No mesmo ano foram anunciados bilhetes para estudantes [FIG. 44] por períodos trimestrais, com redução de 50%, modalidade a aplicar aos bilhetes de operários para períodos de um mês. Os bilhetes de assinatura de Rede Geral emitidos a partir deste ano ofereciam mais variedade e diferentes categorias, podendo ser destinados à fiscalização, administração, serviço urgente, polícia judiciária, anualistas e empregados.

No ano seguinte, e até 1950, foram mantidas as modalidades de bilhete semestral para Rede Geral e Cidade. Os bilhetes mensais para operários, e trimestrais para estudantes continuam a fazer parte da oferta da empresa. Não há informações relativamente a bilhetes de assinatura válidos apenas para autocarros, pelo que se pensa que o bilhete de assinatura de Rede Geral fosse válido para toda a rede.

FIG. 44

|       |   |   |   |   |   |   |   |   |
|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IDA   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| VOLTA |   |   |   |   |   |   |   |   |

N.º .....

MÊS DE .....

↔ 1947 ↔

|       |    |    |    |    |    |    |    |    |
|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|
| IDA   | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| VOLTA |    |    |    |    |    |    |    |    |

|                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| N.º DE ORDEM     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 006103 *         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>ESTUDANTE</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|   |    |    |    |    |    |    |    |       |
|---|----|----|----|----|----|----|----|-------|
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | IDA   |
|   |    |    |    |    |    |    |    | VOLTA |

L.º .....

ENTRE .....

E .....

|    |    |    |    |    |    |    |       |
|----|----|----|----|----|----|----|-------|
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | IDA   |
|    |    |    |    |    |    |    | VOLTA |

### A publicidade — 1950 / 1960

A década é marcada pelas campanhas publicitárias, “o consumidor é invadido com informação sobre as mais variadas marcas” significando um poder de compra mais elevado por parte da classe média. (Vieira, 1999, p.23)

Os elétricos da cidade são invadidos pela febre da publicidade em meados dos anos 40. A publicidade, que desde 1915, estava concessionada em exclusivo à Empresa do Bolhão, passou a ser atribuída à Belarte, como havíamos referido.

Nos bilhetes passa a figurar a nova identidade da empresa [FIG. 45]. As peças desta década apresentam composições mais sóbrias e menos ornamentadas, rompendo com as estéticas do passado [FIG. 46]. As linhas retas e as cores fortes criam estruturas em bloco, que dão destaque à informação presente em cada bilhete. O selo branco continua a ser usado como forma de autenticidade do bilhete, sobrepondo-se à foto de cada passageiro.



FIG. 45  
Logótipo do Serviço de Transportes Coletivos do Porto (STCP), a partir de 1947.

FIG. 46



FIG. 46  
Bilhete de assinatura semestral (2º semestre) de 1957, válido para a Rede Ferroviária do STCP.

Os bilhetes semestrais passam a ser designados como Rede Ferroviária em 1951, sendo as outras modalidades extinguidas pela empresa.

Os bilhetes para operários (mensais) e estudantes (trimestrais) continuaram a operar da mesma forma. Em 1959, surge mais uma modalidade para se juntar ao bilhete de assinatura para a Rede Ferroviária, o bilhete semestral da Rede de Tração Elétrica. Este bilhete era válido para a circulação em elétricos e troleicarros, sendo que estes últimos iniciaram a sua circulação nesse mesmo ano.

### O protagonismo do autocarro — 1960 / 1970

Este é um período de grandes roturas para o país, que atravessa a fase de mais rápido crescimento económico em toda a sua história. Iniciado ainda nos anos 50, “o expansionismo industrial e comercial é puxado pelos fios invisíveis que regulam a economia e que o poder político já não consegue domesticar.” (Vieira, 1999, p.23) É nesta década que o Plano de Remodelação da empresa é colocado em marcha, em 1967, e dita o protagonismo do autocarro na teia dos transportes públicos da cidade.

Os bilhetes mantêm a mesma estrutura ao longo de toda a década, e a mancha de texto é trabalhada por blocos, não sofrendo grandes alterações. Os padrões de fundo criados pela identidade da empresa continuam a figurar e preenchem todo o bilhete, alternando de cor conforme o ano ou o semestre [FIG. 47].

FIG. 47

FIG. 47  
Bilhete de assinatura semestral (2º semestre) de 1966, válido para a Rede de Tração Elétrica do STCP.



As tarifas não registaram grandes alterações em relação à década anterior. O bilhete semestral para a Rede de Tração Elétrica foi mantido e passou a ter uma designação extra para autocarros, enquanto o bilhete de Rede Ferroviária deixou de existir. Os bilhetes de operários e estudantes também se mantiveram inalterados.

No ano de 1967, o bilhete semestral de Tração Elétrica foi substituído pelo bilhete de Carros Elétricos. O bilhete de Rede Geral, que tinha deixado de existir durante quase uma década, voltou a ser produzido pela empresa. As grandes mudanças voltam a ser sentidas em 1974, a quando da alteração do regime político e de toda uma reestruturação da bilhética da empresa.

#### **Os talões de transporte — 1970 / 1980**

“Num único dia – 25 de abril de 1974 – toda a história muda em Portugal. A tal ponto que os anos 70 se condensam e se resumem nessa jornada, data que imprime a sua marca a todas as facetas do decénio.” (Vieira, 1999, p.23)

Nas artes gráficas, o desenhador passa a ser reconhecido como designer. “A palavra design só surge no léxico português pela primeira vez em 1971”, altura em que começa o ensino de design em Portugal, substituindo a formação em artes aplicadas. (Fragoso, 2012, p. 283)

Na empresa, funcionava uma secção de tipografia, que recebeu ao longo de várias décadas aprendizes de tipógrafos e desenhadores que aprendiam o ofício. Em paralelo funcionavam outros departamentos de desenho direccionados para a arquitetura e desenho automóvel.

Os bilhetes desta década sofrem mudanças bastante significativas, não só em termos visuais como de funcionamento. Entre 1970 e 1973 os bilhetes de assinatura continuavam a ser o de Rede Geral e Carros Elétricos, em regime semestral.

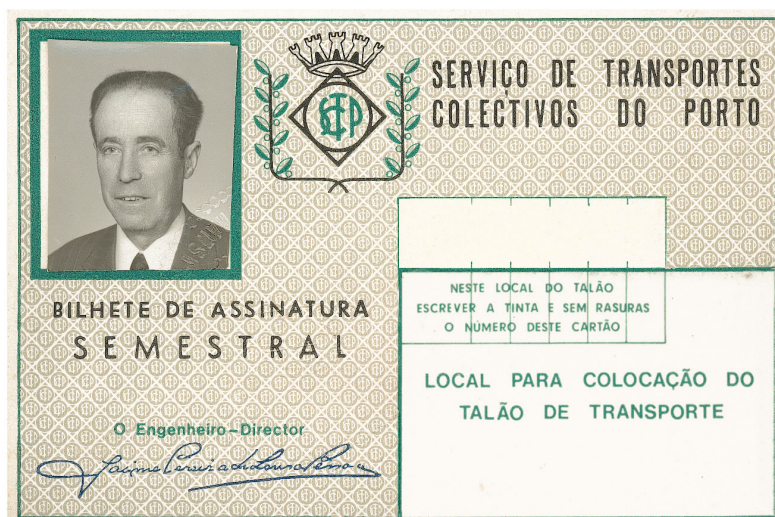
A partir de 1974, é introduzido o sistema de talões de transporte na empresa, uma novidade no sistema de transportes públicos. Com isto, foram reduzidos os bilhetes de assinatura produzidos para a rede de transportes, começando a distinção a ser feita pelo talão.

Visualmente, as dimensões dos bilhetes são reduzidas relativamente aos das décadas anteriores e muita da informação desaparece. É mantido o padrão de fundo onde figura o logótipo da empresa, a foto do passageiro e o novo talão de transporte, no canto inferior direito. As cores dos bilhetes variam entre cinzas e verdes, não se notando grandes exatões na mancha cromática, nem na estrutura.

FIG. 48

FIG. 48

Bilhete de assinatura semestral (talão) de 1974, do STCP.



Os talões de transporte começaram a ser utilizados nos bilhetes a partir do primeiro semestre de 1974 [FIG. 49 – 50], válidos para a Rede Geral e Carros Elétricos até 1977. Posteriormente o talão de transporte passou a existir apenas para a Rede Geral em regime semestral, sendo vendido até 1989. Em 1976, entram os talões mensais, de Cidade e Rede Geral que eram vendidos em paralelo com os talões semestrais.

FIG. 49 – 50



O aumento significativo de passageiros neste período levou a mais oferta por parte da empresa. Para além dos talões de transporte apresentarem o número do cartão correspondente a cada passageiro, apresentavam ainda várias siglas conforme o estatuto do mesmo:

NT – Nova tarifa apenas aplicada no 1º semestre de 1976; [FIG. 51]

A – Destinado a familiares de empregados da empresa; [FIG. 52]

R – Destinado a Reformados;

J – Jornalista; [FIG. 53]

CR – Cônjuge de Reformado;

C – Cônjuge;

EST – Estudante; [FIG. 54]

OP – Operário; [FIG. 55]

FR – Familiar de Reformado;

TI – Terceira Idade; [FIG. 56]

1F/2F/3F/4F – Número de filhos de familiares da empresa com direito a senha especial.

FIG. 51



FIG. 52



FIG. 53



FIG. 54



FIG. 55



FIG. 56







FIG. 59

Logótipo do Serviço de Transportes Coletivos do Porto (STCP), a partir de 1984.

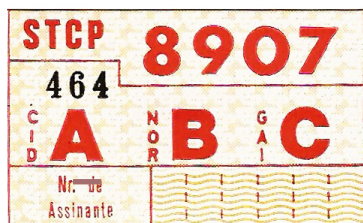


FIG. 60

Talão mensal (julho) de 1989, válido para as zonas ABC do Serviço de Transportes Coletivos do Porto.

### A modernização — 1980 / 1990

A empresa altera novamente a identidade em 1984, [FIG. 59] procurando a modernização que começa a ser notória também na rede de transportes que oferece aos passageiros. Os bilhetes apresentam estruturas muito simplificadas e os talões de transporte mudam de cor mensalmente.

Há cada vez mais passageiros a utilizar a rede de transportes urbanos da cidade, desde os autocarros à rede elétrica do STCP, passando pelos comboios da CP — Comboios de Portugal, a procura é crescente. Dá-se início aos passes combinados entre companhias, oferecendo preços mais aliciantes aos passageiros, que agora têm mais opções para se deslocarem entre a periferia e o centro da cidade.

Os talões de transporte mensais passam a oferecer o regime combinado com a CP - Comboios de Portugal para a 3ª idade e designações com as iniciais ABC [FIG. 60] que permitiam identificar a zona de transporte válida para os restantes passageiros. Isto é, A – Zona de Cidade, B – Zona Norte/Periferia e C – Zona de Gaia. Quando o talão apresentava as três iniciais significava que o passageiro podiam viajar livremente em toda a rede do STCP. São criadas novas siglas como é o caso da sigla RP – Reformado e Pensionista e a MEN – Menores, que passam a figurar nos bilhetes a partir de 1985 e oferecem uma redução significativa de preço.

Uma década marcada pela implementação do agente único nos transportes, o que significou que a empresa deixou de dispor de cobradores definitivamente e passou a recorrer às máquinas obliteradoras. Assim, todos os passageiros com bilhete de transporte tinham apenas de o apresentar ao motorista, enquanto os passageiros de pré-comprados os validavam nas obliteradoras. Já os passageiros sem qualquer título de transporte passavam agora a efetuar a compra junto do motorista.

### O projeto “bilhética” – 1990 / 2000

É um período marcado por vários acontecimentos relevantes para a empresa: para além de se ter registado uma crescente fidelização do público em 1992, é aplicado o projeto “bilhética”. Este veio introduzir os bilhetes de banda magnética na rede de transportes urbanos da cidade, em substituição das máquinas obliteradoras.



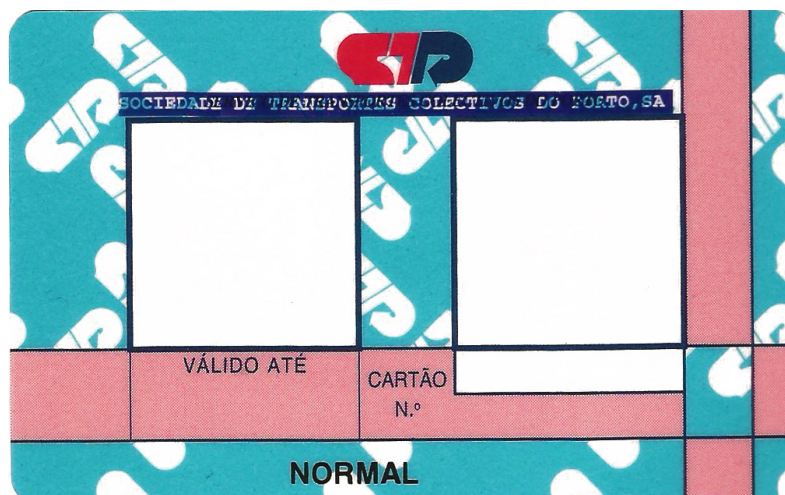
FIG. 61  
Logótipo do (STCP) Serviço de Transportes Coletivos do Porto.

Aposta-se na comunicação externa, estabelecendo uma relação mais próxima entre os passageiros e a empresa. A mudança de identidade [FIG. 61] foi exemplo disso mesmo. Foi inaugurado o Museu do Carro Elétrico que funcionou como antiga Central Elétrica de Massarelos. A partir de 1994, o STCP é transformado em sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, surgindo uma nova denominação mas mantendo a sigla – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A (STCP, SA).

Deixaram de ser utilizados os bilhetes de assinatura feitos de cartão, estes que estiveram em uso até meados dos anos 90, aquando da entrada definitiva dos bilhetes de banda magnética em toda a rede [FIG. 62]. Estes novos bilhetes em plástico, mantinham o sistema de senhas e a foto do passageiro, agora impressa digitalmente, tal como os restantes dados do mesmo.

FIG. 62

FIG. 62  
Bilhete de banda magnética normal, 1997.

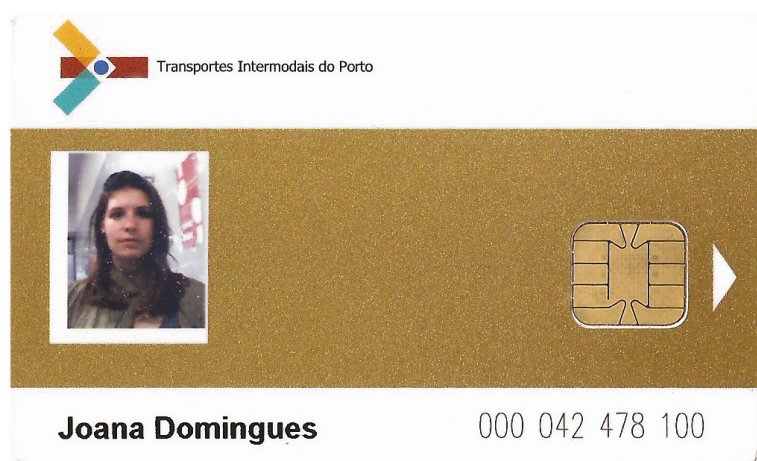


A validade destes novos bilhetes prolongou-se, podendo ser usados durante vários anos, substituindo apenas a senha mensalmente. Todas as senhas eram de regime mensal e com as mais variadas siglas, combinações de zonas e transportes. Assim, era possível oferecer um serviço que se adequasse às necessidades de cada um, a um preço considerado justo, uma das principais preocupações da empresa neste período. As senhas para os bilhetes de assinatura terminam em 2006.

Em 1998, dá-se por terminada a circulação dos troleicarros, motivada pelas obras públicas que dificultavam a sua circulação, sendo substituídos pelos autocarros que já circulavam pela cidade. A cidade do Porto assiste à falta de entendimento para a construção do metropolitano da cidade, que viria revolucionar a organização da rede urbana. Este acaba por chegar à cidade em 2003, levando a STCP a efetuar uma remodelação profunda da sua rede, que culminou com a Nova Rede implementada em 2007. A numeração das linhas passou a ter três dígitos em vez dos dois anteriores e foi feita uma redefinição de percursos de modo a aumentar os rebatimentos sobre as redes de comboio (CP) e Metro. O Porto foi também a primeira cidade do país a adotar uma bilhética intermodal e sem contato. Mais conhecido como Andante, [FIG. 63] permite viajar por várias zonas em todos os transportes que a cidade oferece e com condições especiais para estudantes e reformados. A identidade da STCP [FIG. 64] foi alterada na transição do século XXI, tendo sido mantida até hoje.

FIG. 63

FIG. 63  
Bilhete Intermodal Andante.





—  
FIG. 64

Logótipo da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.

Em síntese, as peças analisadas na leitura interpretativa demonstram que a evolução da expressão visual gráfica foi influenciada pela situação económica do país, mas também pela evolução das artes gráficas.

Na transição do século XIX para o século XX a comunicação gráfica seguia uma vertente assumidamente artística. No princípio da segunda metade século XX a abertura económica vem permitir um desenvolvimento industrial e uma expressão gráfica mais profissionalizada e virada para o progresso. Até aos anos 80, as formas eram relativamente estáveis e era possível inserir as peças num movimento e num período. A partir do pós-modernismo passaram a coexistir várias tendências estéticas e movimentos conferindo um carácter efémero a muitas peças. Essa indefinição deveu-se essencialmente aos avanços da era digital. A necessidade de acompanhar as exigências destas novas indústrias e empresas, foi deixando para trás a era do ofício, dos aprendizes e das composições manuais. Dando lugar aos designers, cujo desempenho exigiu desde sempre liberdade criativa mas que a evolução dos regimes políticos no século XX nem sempre o permitiu.

CRITÉRIO PROJETUAL

CONSIDERAÇÕES FINAIS

## Critério projetual

“A necessidade de comunicar e divulgar informações e ideias apresenta um grande desafio” (Ambrose & Harris, 2006, p.10, tradução livre)

O objeto gráfico “Bilhetes de Assinatura”, propõe ilustrar visualmente o material recolhido ao longo da investigação. Uma série de bilhetes que encontra na peça gráfica uma alternativa para a organização e apresentação da temática desenvolvida. Assim, o objeto gráfico que integra a presente investigação, apresenta uma proposta de possível catalogação do mesmo.

Esta catalogação surge como forma de expor e divulgar a investigação realizada, transformando-a assim numa peça que espelha não só a identidade cultural como artística portuguesa durante o período em estudo. Sendo uma das preocupações valorizar o espólio histórico investigado, quisemos proporcionar a entusiastas ou colecionadores a possibilidade de estar em contato com estas peças.

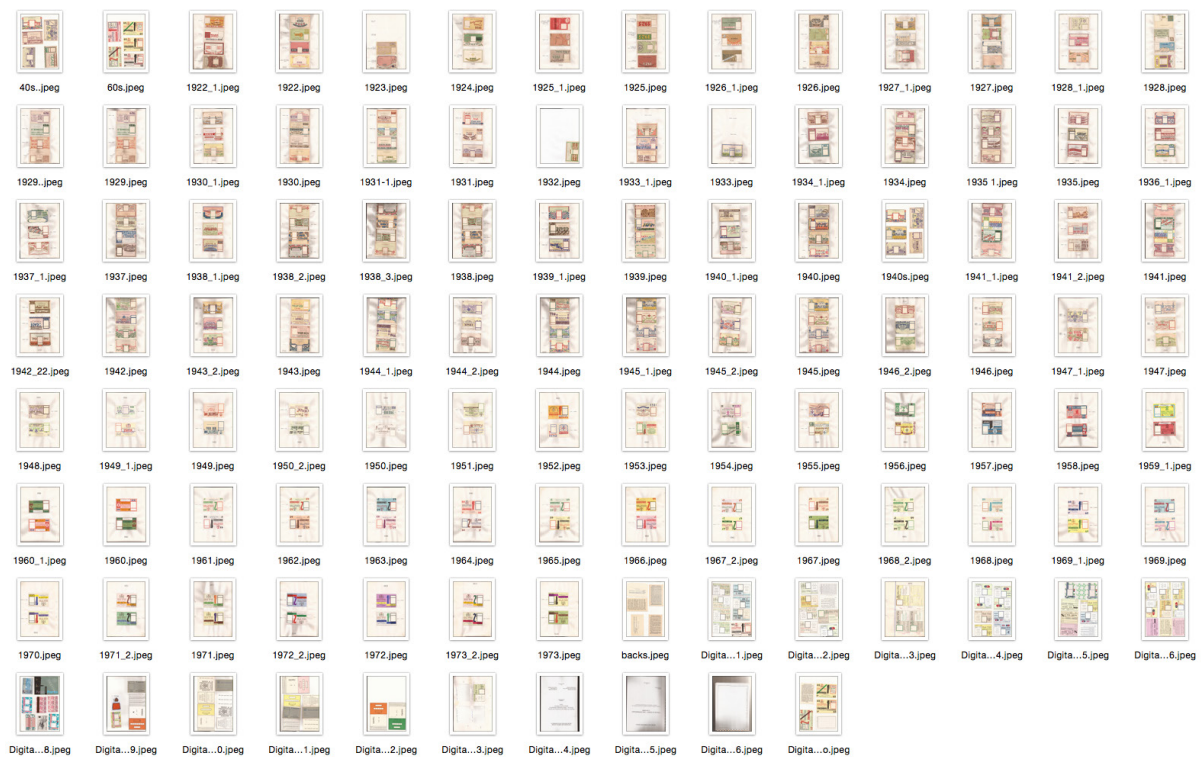
### O arquivo

A construção de um arquivo comporta várias fases relacionadas com a recolha das peças que consideramos de valor histórico ou artístico. A triagem e conservação do próprio arquivo, a organização e captação, foram essenciais ao longo da recolha. Na sua maioria as peças apresentavam-se em mau estado de conservação e por isso necessitaram de um cuidado especial no seu manuseamento.

A maior recolha foi efetuada no *Museu do Carro Elétrico*, onde se encontram grande parte das peças relacionadas com o tema da investigação. A primeira fase passou por fotografar as peças de grandes dimensões (mapas – roteiros – esboços), e que teríamos dificuldades em transportar e digitalizar. A segunda fase consistiu em agrupar todo o material recolhido de dimensões mais reduzidas (máx. A4) facilitando assim a digitalização do mesmo no local de recolha. Recorremos ao mesmo método para todos os locais, exceto os arquivos municipais os quais nos cederam o material digitalmente.

O arquivo foi organizado cronologicamente em suporte digital [FIG. 65], por locais de recolha/coleccionadores, para que posteriormente fosse mais simples a atribuição de legendas e catalogação.

FIG. 65



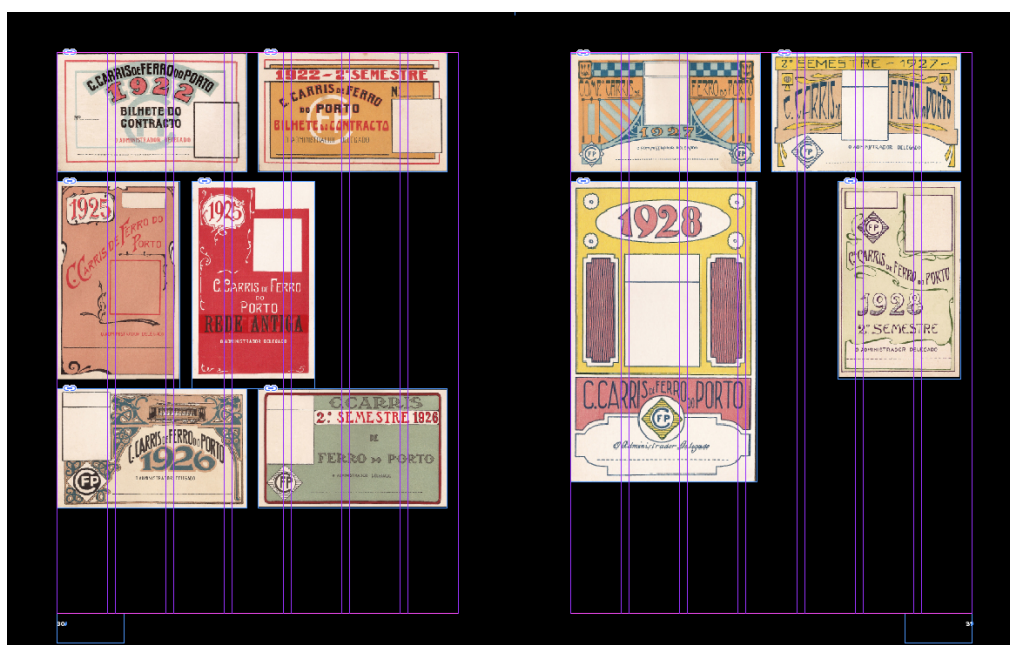
A terceira fase, após toda a recolha, foi a seleção de peças para tratamento digital. Foi nesta fase que decidimos que peças estavam em melhor estado de conservação e quais seriam as mais relevantes à investigação. A maioria dos bilhetes de assinatura recolhidos no museu nunca tinham sido utilizados por passageiros, enquanto todos os que foram recolhidos entre arquivos e colecionadores tinham marcas de uso e fotografias de antigos passageiros.

### O objeto gráfico

Após a triagem foi necessário perceber de que forma queríamos trabalhar o objeto gráfico, em termos de estrutura e enquanto peça física. Catalogar a informação cronologicamente foi o primeiro passo para contarmos uma história. Mas a necessidade de criar relações entre as peças levou a que estas fossem categorizadas por zonas de circulação dentro da cidade. Assim, dentro de cada zona (Rede Geral

– Rede Antiga – Cidade...) os bilhetes encontram-se organizados por data sendo possível estabelecer relações e analisar as alterações estéticas com o decorrer das décadas, não sendo necessária qualquer legenda adicional.

FIG. 66

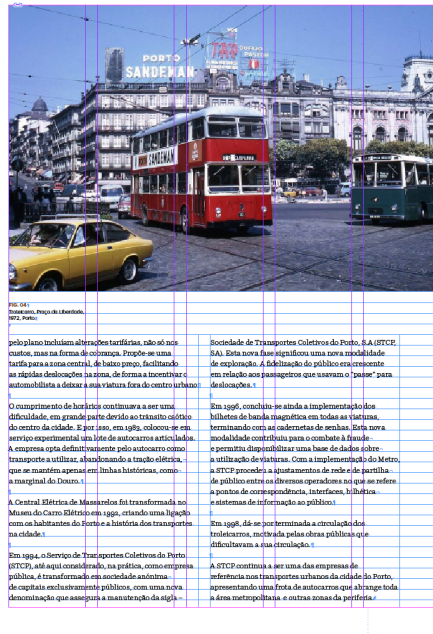
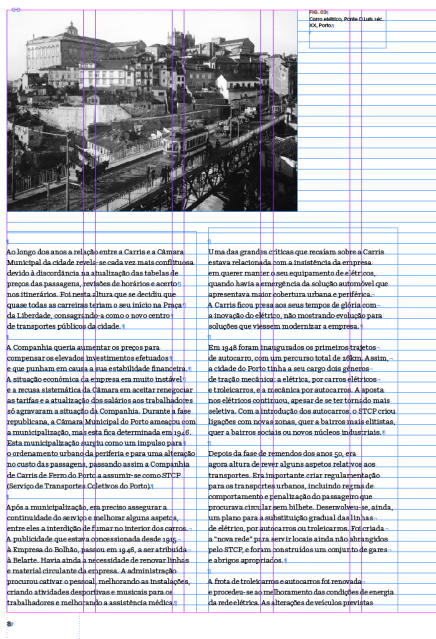


Os bilhetes resultantes da seleção são apresentados em fundo preto e na maioria dos casos sem fotos de passageiros ou outras informações, dando assim destaque aos grafismos. Foi criada uma grelha de 7 colunas que permitisse apresentar vários bilhetes por página, alguns destes apresentam-se redimensionados relativamente ao seu tamanho real dando destaque às peças e criando alguma dinâmica ao longo da paginação [FIG. 66].

O objeto gráfico é composto por 3 capítulos distintos, o primeiro corresponde à história da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, dando-nos assim uma abordagem histórica. O segundo capítulo aborda a história dos bilhetes no seu contexto internacional mas também das peças recolhidas na investigação, contextualizando-as, sendo por isso essencial uma primeira leitura para a compreensão da coleção presente no capítulo seguinte.

A grelha utilizada para ambos os capítulos foi de 5 colunas, [FIG. 67] facilitando a interação entre o texto e a imagem, proporcionando um conforto visual à página com os devidos espaços em branco. O texto surge alinhado à esquerda e os parágrafos bem definidos separados por um espaço facilitando a integridade e a consistência visual do texto.

FIG. 67



O terceiro capítulo apresenta os bilhetes da coleção na íntegra, catalogados como já referimos, cronologicamente e por zonas ou modalidades. Estes encontram-se separados por fotografias que nos contextualizam relativamente ao período em que os bilhetes se enquadram.

As dimensões do objeto gráfico foram condicionadas pela dimensão dos bilhetes e pelas possibilidades de impressão do mesmo, sendo os bilhetes ligeiramente reduzidos (aprox. 10%) face à sua dimensão real. A exploração cromática acontece a duas cores, preto e castanho devido ao excesso de cores proveniente dos bilhetes em amostra.

A fonte tipográfica escolhida para a maior mancha de texto presente nos dois primeiros capítulos, foi a *Parry*, uma fonte serifada que se relaciona com o aspeto mais trabalhado das peças mas sem interferir visualmente com as mesmas. A par desta, a fonte tipográfica não serifada *Próxima Nova*, é utilizada em diferentes pesos, e tamanhos, tanto em legendas como em títulos, capa e separadores, conferindo ao objeto gráfico um toque contemporâneo.

### Caraterísticas físicas e técnicas

O formato do livro foi condicionado pela quantidade e dimensão das imagens como já referimos, adotando-se assim a dimensão 240 mm x 330 mm. A publicação contém 108 páginas e o papel utilizado no miolo foi papel *Munken Lynx 120grs*, já na capa optou-se pelo papel *Munken Print White 300grs*. com um acabamento de encadernação em capa mole com a lombada em colagem de tela. Os softwares utilizados para a edição da publicação e tratamento de imagens foram o Indesign e o Photoshop [FIG. 68].

FIG. 68



## Considerações finais

Ao longo da investigação realizada concluímos que se as peças recolhidas tivessem sido consideradas efémeras, seria pouco provável conhecermos a sua história, o testemunho que prestam à evolução dos transportes e das artes gráficas em Portugal, entre o último quartel do séc. XIX e a primeira década do século XXI.

Através da recolha e catalogação do espólio investigado foi possível compreender a época em que estas peças se inserem, e em alguns dos casos os movimentos artísticos e regimes políticos implícitos. Ainda assim, na análise interpretativa realizada aos objetos em estudo constatamos que as influências artísticas em alguns dos casos revelaram-se bastante transversais às diferentes épocas. Este factor não permitiu caracterizar os estilos e temáticas praticadas em vários períodos com a exatidão pretendida, acabando por se suceder o mesmo com as técnicas de impressão usadas na produção das peças. Contudo, conseguimos encontrar influências de movimentos e correntes artísticas como a Arte Nova, Art Déco ou o Modernismo. Este último torna-se mais evidente após a década de 40, num estilo mais simples e esquematizado em relação às ornamentações anteriores ao regime do Estado Novo.

Em suma, na transição do século XIX para o século XX a comunicação gráfica seguia uma vertente assumidamente artística, onde se resistia às novas correntes estéticas.

Na segunda metade século XX a abertura económica vem permitir um crescimento a nível industrial o que exigiu uma expressão gráfica mais desenvolvida e profissional. A necessidade de acompanhar as exigências destas novas indústrias e empresas, faz com que se recorra à nova vaga de designers que surge nos anos 70.

Considerando o discurso de Richard Hollis (2001), este revela que a principal função do design gráfico é identificar, a segunda é informar e instruir, e a terceira apresentar e promover.

Nesta ordem surge o objeto gráfico — “Bilhetes de Assinatura”. Resultado da seleção, orientação e exposição dos conteúdos abordados ao longo da investigação.

Concluimos assim, que todo o percurso de investigação, análise e tratamento da informação confirmam o valor histórico destas peças durante um longo período de atividade dos transportes urbanos da cidade do Porto. Este é um vestígio da identidade da cidade que agora se encontra narrado visualmente.

Pretendemos, também, com esta investigação promover o resgate aos espólios das empresas, valorizando a sua história. Seja através de artefactos ou arquivos que, em muitos casos, necessitam ser organizados e recuperados. Os espólios gráficos representam assim um grande contributo para a compreensão da nossa história e das memórias coletivas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CRÉDITOS DE IMAGEM

## Referências bibliográficas

- 50 anos de tracção eléctrica, 1901-1951. Companhia carris de ferro de Lisboa. Lisboa: Oficinas Gráficas Casa Portuguesa.
- Almeida, P.A.S.C. (2012). *Brand archives*. Tese de Doutoramento. Central Saint Martins College of Art & Design, London.
- Almeida, V.M. (2015). *Design Português, 4 - 1960/1979*. Porto: Verso da História.
- Alvão, Domingos. (1984). *A cidade do Porto na obra do fotógrafo Alvão 1872-1946*. Porto: Fotografia Alvão.
- Ambrose, G. & Harris, P. (2007). *The layout book*. AVA Publishing.
- Ambrose, G. & Harris, P. (2006). *The visual dictionary of graphic design*. AVA Publishing.
- Antunes, Á. (1997). *Manual de estilo gráfico*. Cetop Edições.
- Baer, L. (1995). *Produção gráfica*. São Paulo: Senac.
- Baltazar, M.J. (2015). *Design Português, 3 - 1940/1959*. Porto: Verso da História.
- Barbosa, C. (2004). *Manual prático de produção gráfica*. Cascais: Principia.
- Bonsiepe, G (1992). *Teoria e prática do design industrial elementos para um manual crítico*. Lisboa: Centro Português de Design.
- Blaise Pascal. (n.d). Instituto Blaise Pascal. Retirado em 9 de Fevereiro de 2016 de <http://www.institutopascal.org.br/visao/institucional/blaise-pascal.php>
- Bülow, A. & Hormona, J. (2011). *Preparing collections for digitization*. Londres: Facet Pub.
- Canaveira, R. (2001). *História das artes gráficas*. Lisboa: Artes Gráficas.

Castro, J.B. (n.d). *Primeiras impressões, últimas imagens: propostas para melhoria do design dos bilhetes da STCP*. Tese de Mestrado em Planeamento e Projeto do Ambiente Urbano.

Castro, R.F.C. (2012). *Phósphoros: rótulos com história*. Tese de Mestrado. Escola Superior de Artes e Design Matosinhos, Matosinhos.

Catálogo de tipos, símbolos e vinhetas (1978). Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.

Coelho, N.M.C.C. (2013). *O design de embalagem em Portugal no século XX - do funcional ao simbólico - o estudo de caso da Saboaria e Perfumaria Confiança*. Tese de Doutoramento. Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra.

Coelho, N.M.C.C. (2015). *A história das marcas comerciais é também a história de um país*. In Meios & Publicidade (p.16).

Dittler, S. (n.d). Siemens, 1881 – *Inauguration of the first electric streetcar in the world*. Retirado em 9 de Fevereiro de 2016 de [https://www.siemens.com/history/en/news/1075\\_electrical-streetcar.html](https://www.siemens.com/history/en/news/1075_electrical-streetcar.html)

Dreyfus, J. (1988). *Mecanorma graphic book 14*. Barcelona: Mecanorma.

Esteves, C.M.A. (2012). *Rótulos portugueses de 1930 a 1980*. Tese de Mestrado. Escola Superior de Artes e Design Matosinhos, Matosinhos.

Estrada, S. (2010). *A graphic design project from start to finish*. Barcelona: Index Book.

Estrela, R. (2004). *A publicidade no Estado Novo: 1932-1959*. Lisboa: Editor Simplesmente Comunicado.

Fairchild, G.H.I. & Wootton, P. (1987). *Railway and tramway tickets*.

London: Ian Allan Publishing.

Fragoso, M. (2012). *Design gráfico em Portugal: formas e expressões da cultura visual do século XX*. Lisboa: Livros Horizonte.

França, J. A. (2000). *A arte e a sociedade portuguesa no século XX (1900-2000)*. Lisboa: Livros Horizonte.

Fritz, E. (1976). *The art of the print : masterpieces: history: techniques*. London: Thames and Hudson.

Fundação Portimagem. (2013). *Saudade I*. Retirado em 13 de Fevereiro de 2016 de <https://www.flickr.com/photos/portimagem/>

Garret, A.A. (1952). *Plano regulador da cidade do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto.

Gomes, G. (2011). *Transportes públicos em Portugal*. Lisboa: CTT Correios de Portugal.

Gordon, M. (1994). *Tipografia decorativa*. Barcelona: GG.

Gruzynski, A. (2000). *Design gráfico: do invisível ao ilegível*. Rio de Janeiro: 2AB.

Heitlinger, P. (2006). *Tipografia: origens, formas e uso das letras*. Lisboa: Dinalivro.

Heitlinger, P. (2007). *História da tipografia*. Retirado em 10 de Novembro de 2015 de <http://tipografos.net/tecnologias/litografia.html>

Heller, S. (2004). *Design literacy: understanding graphic design*. New York: Allworth Press.

Hollis, R. (2001). *Design gráfico: uma história concisa*. São Paulo: Martins Fontes.

Joly, M. (2008). *Introdução à análise da imagem*. Lisboa: Edições 70.

Leal, F.P. (1978). *Catálogo de carimbos de Portugal continental, insular e ultramarino e novos países de expressão portuguesa*. Lisboa: Barata das Neves.

Lobo, T. (2002). *Cartazes publicitários: coleção da Empresa do Bolhão*. Lisboa: Inapa.

Lupton, E. (2009). *Design and production in the mechanical age*. Retirado em 16 de Agosto de 2015 de <http://elupton.com/2009/10/design-and-production-in-the-mechanical-age>

Manso, J. (1918). *O efémero e o eterno*. Lisboa: Edições Atlantida.

Matos, C.M., Mendes, F., Faria, F. & Cruz, L. (2004). *Electricidade em Portugal dos primórdios à 2ª guerra mundial*. Lisboa: EDP.

Meggs, P.B. & Purvis, A.W. (2011). *Meggs' history of graphic design*. John Wiley & Sons.

Monterey, G. (1971). *O Porto: origem, evolução e transportes*. Porto: Tip Sociedade de Papelaria.

Monteiro (2007). *O agente único*. Retirado em 6 de Outubro de 2015 de <http://stcpfotopic.blogspot.pt/2007/02/o-agente-nico-historia.html>

Morais, J. (2004). *O mercado da saudade, arte e teoria*. Revista do Mestrado em Teorias da Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa, Lisboa.

Müller-Brockmann, J. (1982). *Sistemas de retículas. Un manual para diseñadores gráficos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.

Munari, B. (1968). *Design e comunicação visual*. Lisboa: Edições 70.

Noble, I. & Bestley, R. (2005). *Visual research: an introduction to research methodologies in graphic design*. AVA Publishing.

Passos, J.M.S. (1997). *O bilhete postal ilustrado e a história urbana do Porto*. Lisboa: Editorial Caminho.

Portas, C. (2006). *Uma casa portuguesa*. Catálogo a Vida Portuguesa.

Porto Desaparecido. (2014). *Transportes terrestres desaparecidos*. Retirado em 12 de Fevereiro de 2016 de <https://www.facebook.com/PortoDesaparecido/>

Rickards, M. (1988). *Collecting printed ephemera*. New York: Abbeville Press.

Rivers, C. (2012). *Nueva impresión tipográfica*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.

Rocha, C.S. & Nogueira, M. M. (1995). *Design gráfico: panorâmica das artes gráficas II*. Lisboa: Plátano.

Rolo, E.R. (n.d). *Entre o metal e o digital*. Revista Convergências. Retirado em 26 de Agosto de 2015 de <http://convergencias.esart.ipcb.pt/artigo.php?id=177>

Santos, R.A. (2015). *Design Português, 2 - 1920/1939*. Porto: Verso da História.

Samara, M.A e Baptista, T. (2010). *Os cartazes na primeira república*. Lisboa: Tinta da China.

Sousa, F. & Alves, J. F. (2001). *Os transportes coletivos do Porto*. Porto: STCP.

STCP. (s/d). *História dos transportes*. Retirado em 11 de Setembro de 2015 de <http://www.stcp.pt/pt/institucional/stcp/historia-dos-transportes>

Swinglehurst, E. & Swinglehurst, J. (1981). *Ephemera of travel and transport*. London: New Cavendish Bks.

Titiev, M. (2007). *Introdução à antropologia cultural*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Vieira, J. (1999a). *Portugal século XX: crónica em imagens: 1900 — 1910*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Vieira, J. (1999b). *Portugal século XX: crónica em imagens: 1910 — 1920*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Vieira, J. (1999c). *Portugal século XX: crónica em imagens: 1920 — 1930*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Vieira, J. (1999d). *Portugal século XX: crónica em imagens: 1930 — 1940*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Vieira, J. (2000a). *Portugal século XX: crónica em imagens: 1940 — 1950*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Vieira, J. (2000b). *Portugal século XX: crónica em imagens: 1950 — 1960*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Vieira, J. (2000c). *Portugal século XX: crónica em imagens: 1960 — 1970*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Vieira, J. (2000d). *Portugal século XX: crónica em imagens: 1970 — 1980*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Vieira, J. (2000e). *Portugal século XX: crónica em imagens: 1980 — 1990*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Vilela, A. (1998). *Prontuário de artes gráficas, coordenação e compilação*. Braga: Correio do Minho.

Vilela, A. (2004). *Artes gráficas: noções elementares de todas as indústrias gráficas (Séculos XV a XXI)*. Braga: Bezerra.

White, J.V. (2003). *Editing by design: for designers, art directors, and editors: the classic guide to winning readers*. Allworth Press.

## Créditos de imagem

**FIG. 01** Fundação Portimagem.

**FIG. 02 – 03** Autor.

**FIG. 04** Arquivo Pessoal Joaquim Gonçalves.

**FIG. 05** Arquivo Distrital do Porto.

**FIG. 06** Bruno Carvalho - Encontro Nacional de Colecionadores.

**FIG. 07 – 08** Museu da Carris de Lisboa.

**FIG. 09** Arquivo Municipal - Casa do Infante.

**FIG. 10** Foto Alvão.

**FIG. 11** Foto Aurélio Paz dos Reis.

**FIG. 12 – 13** Foto Alvão.

**FIG. 14** Jornal de Notícias, 18 de março de 1948 .

**FIG. 15** Porto Desaparecido.

**FIG. 16** Os transportes coletivos do Porto.  
Porto: STCP. Sousa, F. & Alves, J. F. (2001).

**FIG. 17** Museu do Carro Elétrico.

**FIG. 18 – 20** Design gráfico em Portugal: formas e expressões da cultura visual do século XX. Lisboa: Livros Horizonte. Fragoso, M. (2012).

**FIG. 21** Museu do Carro Elétrico.

**FIG. 22** Museu de Carris de Lisboa.

**FIG. 23** Fundação Portimagem.

**FIG. 24 – 25** Coleção Herminio Sousa.

**FIG. 26 – 27** Museu do Carro Elétrico.

**FIG. 28** Centro Português de Fotografia.

**FIG. 29** Museu do Carro Elétrico.

**FIG. 30 – 31** Os transportes coletivos do Porto.  
Porto: STCP. Sousa, F. & Alves, J. F. (2001).

**FIG. 32 – 43** Museu do Carro Elétrico.

**FIG. 44** Coleção Joaquim Barbosa .

**FIG. 45** Os transportes coletivos do Porto.  
Porto: STCP. Sousa, F. & Alves, J. F. (2001).

**FIG. 46 – 48** Museu do Carro Elétrico.

**FIG. 49 – 56** Coleção Joaquim Barbosa.

**FIG. 57 – 58** Museu do Carro Elétrico.

**FIG. 59** Os transportes coletivos do Porto.  
Porto: STCP. Sousa, F. & Alves, J. F. (2001).

**FIG. 60** Coleção Joaquim Barbosa.

**FIG. 61** Os transportes coletivos do Porto.  
Porto: STCP. Sousa, F. & Alves, J. F. (2001).

**FIG. 62** Coleção Joaquim Barbosa.

**FIG. 63** Autor.

**FIG. 64** Os transportes coletivos do Porto.

Porto: STCP. Sousa, F. & Alves, J. F. (2001).

**FIG. 65 – 68** Catalogação - Bilhetes de Assinatura.

---

**NOTA 1** Instituto Blaise Pascal.

**NOTA 2** Alchetron.

**NOTA 3** Coisas da Arquitetura - Wordpress.

**NOTA 4** Bjws Blog.