

O Teatro de S. João do Porto: novos dados sobre o seu funcionamento (1834-1876)

LUÍSA CYMBRON

QUASE um século após a inauguração do Teatro de S. João, Alberto Pimentel escrevia em *O Porto na berlinda* a seguinte passagem sobre o teatro lírico do Porto, apontando dois aspectos fundamentais para a caracterização geográfica e económico-social da cidade:

Não é precisamente n'uma cidade de província, e numa cidade essencialmente comercial como o Porto, que se pode encontrar, devidamente equipada, toda essa grande legião de artistas, de diletanti, de ociosos, de parvenus, de grandes damas, de fidalgos, de titulares, de burocratas, de mundanas e de rufiões, que, nas capitais, constituem a assistência habitual dos espectáculos de ópera.

Basta a corte – iman de todas as vaidades – para dar brilho a S. Carlos, porque a corte arrasta consigo todo o mundo official e todo o mundo officioso, que vaidosamente borboleteia em torno d'ella.[...] S. Carlos é uma instituição; S. João é um tour de force.[...] O teatro de S. João, longe de ser uma engrenagem constitucional, representa o esforço da vaidade portuense, que em muitas coisas pretende ombrear com Lisboa.¹

O primeiro destes aspectos, a situação periférica do Porto no contexto nacional, está também implícito na expressão «segunda cidade do reino», com que foi fre-

¹ *O Porto na berlinda*, Porto, s.n., 1894, pp. 138-139.

quentemente designado desde o século XVIII.² Esta situação contribuiu certamente para sedimentar uma atitude de rivalidade em relação a Lisboa, apesar do próprio estatuto periférico da capital em relação à Europa e do provincianismo da sua vida mundana serem também reconhecidos na época, como se pode constatar através da seguinte passagem:

[...] É d'aqui que nasce o isolamento em que vivemos, e que torna a nossa capital insípida, monotona, e sem sabor, não obstante contar perto de quatrocentas mil almas!... É que destas apenas mil formam a parte activa, desse batalhão que anda sempre nessas marchas e contra-marchas, em movimento quasi continuo, dessa grande familia que passa o verão em Cintra e nas margens do Tejo, e o inverno no theatro de S. Carlos.³

Por outro lado, na sua obra *O Romantismo em Portugal: estudo de factos socio-culturais*,⁴ José Augusto França realça o papel do Porto como urbe comercial, dividida entre dois grupos sociais distintos que representavam as rotas comerciais de maior importância, ou seja a Inglaterra e o Brasil:

Os ingleses do port-wine viviam entre eles, na city, dominada pela sua «Feitoria» de estilo Adam, ou nos seus cottages, afastados do centro ruidoso da cidade. O seu grau de civilização era de longe superior ao dos Portugueses [...] No entanto, eram os «brasileiros» que davam o tom à sociedade portuense, com os seus capitais, o seu espírito económico, a sua típica estupidez e as suas vilas cobertas de azulejos. [...] A vida monótona e igual do Porto era ritmada pelos mesmos hábitos ou virtudes burgueses: ganhava-se dinheiro, comia-se desalmadamente nos bailes, nos piqueniques – até no próprio teatro, para onde se levavam assados e caçarolas cheias de arroz no forno, para ceiar no recato dos camarotes...⁵

² O texto de lançamento das acções para a construção do Teatro de S. João, refere que a «esta Cidade a segunda do Reino pela sua grandeza, e pela sua povoação fazia indispensavel [falta] esta bella escola de costumes, e de civilidade [o teatro]» (cit. in José Pedro Ribeiro MARTINS, «O Teatro no Porto no século XVIII» in *Revista de História*, vol. 3: *Actas do colóquio «O Porto na época moderna»*, Porto, 1980, p. 109); a expressão «segunda cidade do reino» continuou a ser frequentemente usada na imprensa oitocentista.

³ *O Braz Tisana*, Porto, 13 de Novembro de 1858.

⁴ 2.^a ed., Lisboa, Livros Horizonte, 1993.

⁵ *Ibid.*, pp. 307 e 309.

Os interesses comerciais terão sido aliás responsáveis, na opinião de Maria de Fátima Bonifácio, pelo agravamento da rivalidade entre as duas cidades nos anos trinta e quarenta do século XIX, pois enquanto aos comerciantes portuenses convinha uma política de livre-cambismo que favorecesse os interesses do vinho do Porto e consequentemente os dos ingleses, Lisboa, e em boa parte o resto do país, eram partidários de uma política proteccionista.⁶ No entanto, essa maior abertura aos interesses comerciais de uma das grandes potências europeias não parece ter tido a sua contrapartida ao nível cultural, talvez porque, como refere José Augusto França, os ingleses, fora do meio comercial, se mantinham como um grupo fechado sobre si próprio.

Do ponto de vista social e cultural o Teatro de S. João – assim apelidado em homenagem ao então Príncipe Regente, futuro D. João VI (paralelamente à escolha feita para o Teatro de S. Carlos, que homenageava a sua mulher, D. Carlota Joaquina de Bourbon) – e construído sobre projecto do cenógrafo italiano Vincenzo Mazzoneschi,⁷ reflecte directamente a rivalidade entre o Porto e Lisboa. A sua situação de subalternidade em relação ao Teatro de S. Carlos é confirmada pela própria data da construção. A autorização dos planos para a edificação, concedida por Aviso Régio de 9 de Outubro de 1794,⁸ o consequente início das obras em Março de 1796 e a abertura do teatro em 13 de Maio de 1798, reforçam a ideia de que o S. João do Porto nasceu na sequência do seu congénere de Lisboa.

⁶ «Nas origens da dissidência portuense: as contradições entre a capital do norte e a capital do país» in *Seis estudos sobre o Liberalismo Português*, Lisboa, Estampa, 1991, pp. 181-239.

⁷ Segundo Carvalhais, Vincenzo Mazzoneschi esteve activo em Roma entre 1780 e 1791, tendo vindo para Portugal na sequência do fecho dos teatros na cidade papal em 1792. Trabalhou em Lisboa no Teatro de S. Carlos desde a Primavera de 1795 até ao Carnaval do ano seguinte. Em seguida fixou-se no Porto, provavelmente para seguir de perto as obras de edificação do Teatro de S. João, e em 1799 regressou a Lisboa, onde viria a morrer (cf. Manuel Pereira Peixoto de Almeida CARVALHAIS, *Inês de Castro na ópera e na coreografia italianas*, Lisboa, Typographia Castro & Irmão, 1908, pp. 239-243). Além do projecto do Teatro de S. João, cujas plantas, estando depositadas no seu arquivo, foram destruídas pelo incêndio de 1908, foi ainda autor do Teatro Principal de Málaga, inaugurado em 1793 (cf. Joaquim Jaime B. FERREIRA-ALVES, «Os Teatros do Porto na segunda metade do século XVIII» *Poligrafia*, 3, 1994, p. 72, e [Henrique Duarte de Sousa REIS], *Real Theatro de S. João*, P-Pm Ms. 1273, cópia amavelmente facultada por David Cranmer. Nesta e nas notas seguintes utilizam-se as siglas RISM para identificação de bibliotecas e arquivos: P-Lan – Arquivo Nacional da Torre do Tombo, P-Ln – Biblioteca Nacional de Lisboa, P-Pm – Biblioteca Municipal do Porto).

⁸ Não foi possível até ao momento localizar este Aviso Régio no Arquivo da Torre do Tombo, mas uma exposição sobre a situação do teatro em 1824 confirma a informação de José Pedro Ribeiro Martins (cf. P-Lan, Ministério do Reino, Mç. 992, Cx. 1114, e MARTINS, *op. cit.*, p. 109).

O papel do Corregedor Francisco d'Almada e Mendonça – figura que esteve também na origem das transformações operadas no tecido urbano da cidade do Porto na segunda metade de setecentos – como dinamizador do projecto é referido quer no folheto que acompanhou o lançamento das acções para subscrição que proporcionaram os fundos para a construção do edifício,⁹ quer na lápide que figurava na sua fachada primitiva.¹⁰ À imagem do que se passara em Lisboa e do que era comum em muitas cidades italianas e europeias, o Teatro de S. João foi construído com capitais privados – neste caso uma subscrição pública de acções – mas após a morte de Francisco d'Almada e Mendonça, ocorrida em 1804, a sua gestão foi entregue aos accionistas proprietários do imóvel,¹¹ situação que se manteve até ao incêndio que destruiu por completo o teatro em 1908. Ao longo de todo este período não há notícia de qualquer interesse por parte do Estado na compra do edifício, como ocorreu com o Teatro de S. Carlos em 1854, ou na organização de temporadas de ópera, ao contrário do que se passou em Lisboa entre 1856 e 1860.

Para além disso, o Teatro de S. João foi desde o início de oitocentos simultaneamente explorado por companhias de teatro declamado e de teatro lírico. Esta situação originou com frequência problemas entre os actores portugueses e os cantores italianos,¹² dado nunca ter chegado a

⁹ Cit. in MARTINS, *op. cit.*, p. 108-110, e *O Tripeiro*, 5.ª série, n.º 7, Porto, Novembro de 1846, pp. 159-160.

¹⁰ «No Reinado de D. Maria 1.ª / sendo Regente seu Filho Dom João / foi edificado este Real Theatro / por huma Sociedade / de accionistas particulares / a deligencia de esforços do / Desembargador / Corregedor e Provedor desta Comarca / Francisco de Almada e Mendonça / no Anno de 1798» (cf. REIS, *op. cit.*). Nessa mesma fonte oitocentista, que relata a história do teatro, Francisco de Almada e Mendonça é mencionado como autor de um plano que teria levado um grupo de jovens actores dramáticos do Teatro do Corpo da Guarda, entre eles João Nogueira Gandra, futuro administrador do edifício do Teatro de S. João, a apresentarem-se na corte em 1793 pedindo a protecção régia para a construção de um teatro no Porto. A mesma fonte refere que estes teriam também recebido o hábito de Cristo, mas a ausência na Chancelaria dessa Ordem de qualquer referência a João Nogueira Gandra, o único nome mencionado, leva-nos a admitir com reservas a veracidade desta informação. A informação de que os planos iniciais datam de 1793 é também repetida por J. P. MARTINS, *op. cit.*

¹¹ Sobre o funcionamento da administração ver *Estatutos da Sociedade Proprietaria do R. Theatro de S. João da Cidade do Porto, discutidos em Assembleia Geral dos Accionistas de 7 de Março de 1852, aprovados e confirmados por Decreto de 5 de Dezembro de 1854, e Carta passada em 5 de Março de 1856*, Porto, Typ. de Gandra & Filhos, 1856; não parecem ter chegado até nós exemplares de outros estatutos anteriores.

¹² Há notícia de problemas em 1812, os quais se voltaram a repetir em 1817, quando o encerramento do teatro, em sinal de luto pela morte da Rainha D. Maria I, colocou ambas as companhias em dificuldades financeiras – cf. *Memoria acerca do Teatro de S. João (defesa dos actores portugueses contra os italianos)*, ms. cit. in Mário Vieira de CARVALHO, *Pensar é Morrer ou o Teatro de S. Carlos na mudança de sistemas sociocomunicativos de fins do séc. XVIII aos nossos dias*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993, e *P-Lan*, Ministério do Reino, Mç. 992, Cx. 1114, 6 de Agosto de 1817.

existir no Porto durante o século XIX uma sala de espectáculos dedicada ao teatro declamado, apesar de terem existido projectos nesse sentido.¹³

O público e o privado: as relações da administração e dos empresários do teatro com o Estado

Com a dissolução da Intendência Geral da Polícia após a vitória liberal de 1834, a fiscalização e supervisão dos teatros passou a ser feita apenas pela Administração Geral do Distrito até à criação da Inspeção Geral dos Teatros, através da Portaria de 15 de Novembro de 1836, a qual dá início a um novo relacionamento entre os teatros e o Estado.¹⁴ Por razões que se prendem certamente com a falta de meios da nova instituição (na qual os funcionários superiores trabalhavam gratuitamente)¹⁵ durante o primeiro ano de existência a actividade da Inspeção confinou-se apenas aos teatros de Lisboa. Um ano após a sua criação, a 14 de Novembro de 1837, o Administrador Geral do Porto, Joaquim Veloso da Cruz, pedia ao Ministro do Reino a nomeação de «hum Inspector (com authority para poder delegar nos cazos de impedimento) que vele por que um semelhante estabelecimento [o Teatro de S. João] preencha os fins para que forão instituidos os Theatros»¹⁶ e a 7 de Dezembro era nomeado o primeiro Delegado da Inspeção Geral dos Teatros na cidade do Porto.¹⁷

Para além da Inspeção Geral, a polícia externa dos teatros¹⁸ conti-

¹³ *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 4, n.º 2040. (As cotas relativas a este fundo documental são provisórias).

¹⁴ «Ao Inspector Geral incumbe: 1º velar, e provêr em tudo quanto não fôr a policia externa dos Theatros, e mais Espectaculos:[...] 3º interpôr o juizo de equidade, e conciliação em todos os casos de desinteligência que possam occorer entre os Artistas dos Theatros, e seus Empresarios ou Directores, e que não pertençam aos Juizes, e Tribunaes» (*Diario do Governo*, 17 de Novembro de 1836, cit. in Duarte Ivo CRUZ, ed., *Almeida Garrett: correspondência inédita do Arquivo do Conservatório (1836-1841)*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1995, p. 10).

¹⁵ *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 4, n.º 279, 8 de Junho de 1838.

¹⁶ *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 3, n.º 1945.

¹⁷ Trata-se de António Luís de Abreu (cf. *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 3, n.º 1945).

¹⁸ Destacamento policial que fazia o policiamento dos espectáculos e cuja actuação dependia do Administrador Geral do Distrito através do Decreto-Lei de 18 de Julho de 1835. A polícia dos espectáculos existia também nos vários estados italianos (cf. John ROSSELLI, *L'impresario d'opera: arte e affari nel teatro musicale dell'Ottocento*, Turim, EDT/Musica, 1985, p. 80, trad. italiana revista e aumentada de *The Opera Industry in Italy from Cimarosa to Verdi: the Role of the Impresario*, Cambridge, University Press, 1984, e do mesmo autor, *Sull'ali dorate: il mondo musicale italiano dell'Ottocento*, Bolonha, Il Mulino, 1992, p. 71)

nuava a ter funções de fiscalização, mas o relacionamento entre essas duas entidades caracterizou-se inicialmente por uma série de conflitos que reflectiam a luta entre velhos e novos poderes, bem como a confusão originada pelo amontoado de nova legislação surgido nos primeiros anos do constitucionalismo.

No caso do Teatro de S. João o papel da polícia foi regulamentado através do Edital de 1 de Janeiro de 1838, com o qual o Administrador Geral interino do Distrito do Porto ordenava que houvesse sempre no teatro uma força da guarda municipal para manter a ordem e a tranquilidade, a qual seria comandada por um oficial e estaria ao serviço do Administrador do Julgado. As atribuições deste último eram objecto de um longo e minucioso regulamento que abrangia o controlo da duração dos intervalos, que deveriam ser «sómente os indispensaveis para o justo descanso dos artistas, e para a reforma das mutações», a entrega das bengalas e guarda-chuvas no vestiário, a fim de evitar «o manifesto incómodo que causa não só ao dono, como a outros cidadãos, a conservação dos mesmos objectos, porque embaraço a passagem da entrada e sahida de logares, por isso que os intervallos entre os assentos são somente do espaço necessario para se estar commodamente assentado», ou o percurso das carruagens e cadeirinhas à entrada e saída do Teatro. Cabia ainda ao Administrador do Julgado evitar a presença de pessoas nos corredores e nas escadas de serviço durante o espectáculo, em especial os criados que, à maneira setecentista, acompanhavam os patrões para que estes se sentissem no teatro como em casa,¹⁹ e proibir que se fumasse «nos Camarotes, Platéa, Varandas, Frestas, Corredores, Escadas», uma medida de difícil execução mas que pretendia evitar que, à semelhança do que relata o Príncipe Felix von Lichnowsky sobre o Teatro de S. Carlos, os corredores estivessem sempre «cheios de fumo como em um café dos mais frequentados».²⁰

Entre as atribuições da Inspeção Geral dos Teatros a mais importante era talvez a aplicação dos subsídios, situação que tornava lícito o controlo exercido pelo Estado sobre os contratos celebrados com os empresários bem como a actuação destes ao longo da temporada. A concessão de subsídios em dinheiro aos teatros tinha sido estabelecida esporadicamente pelo Estado português na década de vinte mas tor-

¹⁹ Cf. ROSSELLI, *Sull'ali dorate*, p. 65.

²⁰ Felix von LICHNOWSKY, *Portugal: recordações do anno de 1842*, 2.^a ed., Lisboa, Imprensa Nacional, 1845, p. 22.

nou-se sistemática a partir de 1834.²¹ O seu principal objectivo era financiar a actividade do Teatro de S. Carlos, enquanto teatro da capital frequentado pela corte, à semelhança do que acontecia em certas cidades capitais de estados italianos como Nápoles ou Turim,²² sendo o seu exemplo paradigmático fora de Itália a *Opéra* de Paris.

No que respeita ao teatro do Porto, a primeira tentativa de obter um subsídio estatal data de 21 de Dezembro 1821, quando o então empresário Francesco Nicolini²³ pediu ao Rei auxílio para a companhia italiana.²⁴ A questão do subsídio para o teatro do Porto só seria de novo levantada em 1827, talvez por dois anos antes ter sido atribuído ao Teatro de S. Carlos um subsídio de 25.000\$000 réis. A 2 de Outubro desse ano, um Decreto destinava ao Teatro de S. João a verba resultante dos «sobejos do rendimento da Ponte de Barcas sobre o Douro». No entanto, a 11 do mesmo mês, o Desembargador da Relação afirma que essa verba não era suficiente pois Luigi Scassa, o empresário da companhia italiana, pedia um subsídio de 12.000\$000 ou pelo menos 8.000\$000 réis anuais. Alguns dias mais tarde, a 16 de Outubro, Scassa reforça a sua pretensão pedindo ao Rei um subsídio no valor de pelo menos um terço do que recebia o Teatro de S. Carlos.²⁵

²¹ Um Decreto de 18 de Novembro de 1821 ordenava ao Intendente Geral da Polícia a elaboração de um plano económico para a manutenção do teatro nacional e italiano tanto no Porto como em Lisboa (cf. *P-Lan*, Ministério do Reino, Mç. 992, Cx. 1114). Levado ao Parlamento para aprovação, esse subsídio, pelo menos no que respeita ao Teatro de S. Carlos, foi recusado a 9 de Janeiro de 1822 (cf. Francisco da Fonseca BENEVIDES, *O Real Theatro de S. Carlos de Lisboa*, vol. 1, Lisboa, Typographia Castro & Irmão, [1883], p. 445). No entanto, em 1825 a empresa de António Marrare recebeu 25.000\$000 réis de subsídio (cf. BENEVIDES, *op. cit.*, p. 137) e o contrato de adjudicação do Teatro de S. Carlos, celebrado a 24 de Agosto de 1833, refere um subsídio de 30.000\$000 réis para as temporadas de 1834 a 1836 (cf. *P-Lan*, Cartório 5B de Lisboa, Cx. 44, Lv. 220, ff. 88^v-90^v). A partir dessa data o S. Carlos recebeu anualmente um subsídio em dinheiro.

²² Cf. ROSSELLI, *L'impresario d'opera*, pp. 39 e 48.

²³ Provavelmente filho do empresário italiano Alfonso Nicolini e de Anna Setaro, portanto neto do cantor e empresário italiano Nicola Setaro. Tanto Setaro como Nicolini, seu sucessor, trabalharam no Porto (cf. Xoan M. CARREIRA, «El teatro de ópera en la Península Ibérica ca.1750-1775: Nicola Setaro» in *De musica hispana et aliis: miscelánea en honor al Prof. Dr. José Lopez-Calo*, Santiago de Compostela, Universidade, 1990, vol. 2, pp. 45-47 e 75). Por outro lado, uma informação da Intendência Geral da Polícia para o Corregedor da Comarca do Porto, datada de 21 de Novembro de 1822, diz que Francesco Nicolini é natural do Porto (cf. *P-Lan*, Ministério do Reino, Mç. 992, Cx. 1114), facto que reforça a possibilidade de se tratar de um filho de Alfonso Nicolini, nascido durante a permanência da família Nicolini-Setaro em Portugal.

²⁴ *P-Lan*, Ministério do Reino, Mç. 992, Cx. 1114. Esta petição é contemporânea do já referido Decreto de 18 de Novembro de 1821 que previa um subsídio para os teatros das duas principais cidades do país, pelo que pode ser vista como uma forma do empresário pressionar um processo que já se encontrava em curso.

²⁵ *Ibid.*

De regresso ao Porto em 1834, o tenor Giuseppe Lombardi geralmente conhecido em Portugal como José Domingos Lombardi, que tinha sido empresário do Teatro de S. João em 1824, aposta num novo modelo: a criação de uma sociedade por acções para sustento de uma companhia italiana, certamente inspirado na Compagnia d'Industria e Belle Arti que geriu os teatros de Nápoles na temporada de 1834-35.²⁶ Lombardi apresentou o seu projecto através de um folheto intitulado *Memoria para o projecto do estabelecimento de huma companhia de canto no teatro do Porto*,²⁷ mas não sabemos se esta iniciativa obteve algum sucesso e se a temporada que se inaugurou a 26 de Dezembro de 1834 foi montada com base na referida sociedade ou em capitais com outra origem.

Logo após a criação da Inspecção Geral dos Teatros, o cantor e empresário António Felizardo Porto, simultaneamente empresário dos Teatros de S. Carlos e de S. João, dirige-se a essa instituição a fim de obter auxílio financeiro,²⁸ alegando que:

tem, com grandes sacrificios organizado companhias de canto, e baile, que [...] asseguram um espectáculo decente, e digno das duas Capitães do Reino, onde a falta de divertimentos publicos é tão sensível e a sua necessidade tão provada, e manifesta. No estado actual do país sustentar empresas destas, por seus proprios, e únicos meios, e pela só circunstantia do publico, é de todos reconhecido ser impossivel²⁹

Na documentação disponível não há qualquer referência à atribuição desse subsídio, mas a 21 de Janeiro de 1839 foi celebrada uma escritura através da qual a companhia italiana do Teatro de S. João passava a ser subsidiada em 4.000\$000 réis, valor que se manteria pelo menos até 1876 e que equivalia a um quinto do subsídio atribuído ao Teatro de S. Carlos de Lisboa.³⁰ A discrepância entre esses dois montantes é reveladora das

²⁶ Cf. ROSELLI, *L'impresario d'opera*, p. 103. Sobre as sociedades de accionistas veja-se também Paologiovanni MAIONE e Francesca SELLER, «L'ultima stagione napoletana di Domenico Barbaja (1836-40): organizzazione e spettacolo» *Rivista Italiana di Musicologia*, XXVII, n.º 1-2, 1993, pp. 258-325.

²⁷ Porto, Imp. de Gandra & Fil., 1834.

²⁸ O apoio destinava-se ao Teatro de S. João, já que o S. Carlos recebeu para o ano de 1837 um subsídio de 26.000\$000 réis (cf. *P-Lan*, Cartório 5B de Lisboa, Cx. 47, Lv. 213, ff. 45^v-47, 11 de Fevereiro de 1836).

²⁹ *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 3, n.º 2273, 24 de Dezembro de 1836.

³⁰ *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 4, n.º 597, 20 de Fevereiro de 1839, e *O Primeiro de Janeiro*, Porto, 24 de Novembro de 1876.

dificuldades que o empresário do teatro do Porto devia enfrentar para manter em funcionamento uma temporada lírica, e talvez por esse motivo Lombardi apresentou à Inspeção Geral dos Teatros em 1841 uma proposta de utilização de uma única companhia nos dois teatros, lançando assim uma ideia que era até aquela altura desconhecida em Portugal.³¹

No entanto, o apoio financeiro do Estado às companhias italianas do Teatro de S. João não foi constante ao longo da década de quarenta. Se na temporada de 1841 a companhia lírica era subsidiada,³² em 1843 funcionavam no S. João duas companhias, uma de declamação e outra de ópera italiana, das quais apenas a primeira recebia subsídio³³ e em 1848 surgem referências às dificuldades provocadas pela não atribuição desse subsídio:

Não obstante, afirma-se que teremos Companhia adaptada às faculdades financeiras do nosso theatro, que não é subsidiado pelo gôverno e cujo Director Empreuario [Angelo Alba] não é capitalista, e sim um bom artista.³⁴

A empresa Francisco Martins de Almeida, Irmão & C^a,³⁵ que tomou conta da companhia italiana na referida temporada, acabaria por falir em Abril de 1849³⁶ e na temporada seguinte o subsídio votado no Parlamento para o Teatro de S. João do Porto sofreu uma redução de 2.000\$000 réis.³⁷ Como seria de prever, os novos empresários não conseguiram levar até ao fim a temporada, dissolvendo-se a companhia em Fevereiro de 1850.³⁸

Essa manifesta falta de apoio estatal provocava nos proprietários e administradores do teatro do Porto um exacerbado sentido de posse. A sua atitude caracteriza-se com frequência por uma certa intolerância para com as autoridades administrativas e, principalmente, para com a função tutelar da Inspeção Geral dos Teatros. A evocação do direito à

³¹ *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 6, n.º 282, 5 de Abril de 1841.

³² *O Periódico dos Pobres no Porto*, 11 de Fevereiro de 1841.

³³ *O Periódico dos Pobres no Porto*, 27 de Janeiro de 1843.

³⁴ *O Periódico dos Pobres no Porto*, 23 de Setembro de 1848.

³⁵ Dirigida pelos irmãos Francisco Martins de Almeida e Tomás de Almeida e Silva, ambos actores, e empresários de várias companhias de teatro declamado.

³⁶ *O Periódico dos Pobres no Porto*, 17 de Abril de 1849.

³⁷ *O Periódico dos Pobres no Porto*, 13 de Dezembro de 1849.

³⁸ *O Nacional*, Porto, 26 de Fevereiro de 1850.

propriedade consignado na lei seria utilizada para defender os interesses da administração em diversas circunstâncias.

Exemplo disso é o conflito que surgiu em 1840 quando a administração do Teatro o alugou a Giuseppe Lombardi por um período de seis anos,³⁹ embora o subsídio estatal tivesse sido concedido a Augusto Carradori, marido da cantora italiana Annetta Carradori. A administração acabaria por vencer o processo, sendo Carradori forçado a ceder a sua posição de empresário a Lombardi.⁴⁰

Ocorreram problemas semelhantes com a Administração Geral do Distrito a propósito da atribuição dos camarotes às autoridades que tinham funções de fiscalização dos espectáculos. Em 2 de Maio de 1838 surge uma queixa dos actores da companhia dramática contra o Administrador pelo facto deste ter reservado o camarote n.º 20 da primeira ordem para o Delegado da Inspeção Geral dos Teatros no Porto. Os queixosos, provavelmente instigados por alguns membros da administração do teatro, afirmam:

O Edificio do Theatro não he Propriedade Nacional, he rigorosamente propriedade particular, por que de fundos meramente particulares se construiu elle – alugado o uso – este fica igualmente constituindo uma parte do Direito da propriedade do Inquelino⁴¹

O problema da atribuição de camarotes às autoridades era já antigo, tendo sido levantado nos anos vinte pelo director da companhia italiana Francesco Nicolini, facto que deu origem à Portaria de 15 de Outubro de 1821, expedida pela então Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça, na qual se estipulava que tivessem camarotes gratuitos no teatro o Ministro Inspector e a Guarda da Polícia. Uma nova Portaria de 10 de Novembro de 1824 confirmava a mesma decisão, pelo que em 1838 o Administrador Geral do Distrito considerava que, observadas as devidas trocas de cargos estipuladas pela nova legislação, essa atribuição era perfeitamente legal.⁴² Na sua qualidade de Inspector Geral dos Teatros, Garrett pronuncia-se a favor da decisão do Administrador afirmando que:

³⁹ Arquivo Distrital do Porto, PO 9.º (4.ª série), Lv. 332, ff. 126^v-127^v, 7 de Abril de 1840.

⁴⁰ Arquivo Distrital do Porto, PO 4.º, Lv. 522, ff. 135-137^v, 29 de Setembro de 1840.

⁴¹ *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 4, n.º 279.

⁴² *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 4, n.º 279, 12 de Maio de 1838.

a auctoridade que inspecciona e fiscaliza o moral e intellectual da scena, assim como a auctoridade que faz a policia propriamente ditta do espectaculo, precisam de assistir a elle, devem fazê-lo em um logar distincto, e não o devem fazer à sua custa. Estas razões dobram de fôrça quando se considera que as funcções da auctoridade em questão são todas puramente gratuitas, e que os theatros são subsidiados pelo Estado.⁴³

Um diferendo semelhante surge com o aluguer da casa por duas noites a alguns artistas italianos radicados no Porto, Gabriela Gamarra, Eliodoro Spech, Luigi Ferretti, Giuseppe Lombardi, António José Saint-Martin e dois irmãos, Rosalinda Cassano e Giuseppe Corti. A 16 de Outubro de 1838 os administradores António Bernardo Ferreira, João Nogueira Gandra e Manuel da Veiga Campos expõem a situação à Rainha, referindo que a ocupação que o Administrador pretende dar aos camarotes já reservados é diferente daquela que se encontra consignada nos estatutos da Sociedade proprietária do teatro. O assunto parecia ter ficado resolvido em 10 de Maio de 1839, com a publicação no *Diário do Governo* de uma Portaria na qual se considerava que cabia ao Administrador Geral designar os camarotes para as autoridades. Mas, numa carta dirigida a Garrett datada de 1 de Julho seguinte, o Delegado da Inspeção Geral dos Teatros levanta de novo o problema, referindo que os camarotes 1 e 20, que haviam sido destinados às autoridades, eram geralmente utilizados pelos administradores ou alugados em benefício da casa. Os problemas com os camarotes continuaram pelo menos até 1842,⁴⁴ mantendo aceso o conflito entre os interesses dos accionistas e os das entidades estatais.

A montagem das temporadas e a circulação dos cantores

Dada a precária situação financeira dos empresários do Teatro de S. João, as temporadas líricas decorriam no Porto de forma bastante irregular. Nos anos trinta e quarenta o seu início e fim é muito variá-

⁴³ *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 4, n.º 279, 8 de Junho de 1838.

⁴⁴ *P-Lan*, Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Mç. 2083, Lv. 6, n.º 1408 [Sumário sobre uma queixa do Delegado da Inspeção Geral dos Teatros no Porto contra o Administrador Geral da Cidade por este lhe ter tirado o camarote que por decisão do Governo ocupava há três anos no Teatro de S. João].

vel, só se verificando alguma persistência de datas a partir de 1848-49. Na década de cinquenta, com o início do período conhecido por Regeneração, começa-se a notar uma maior estabilidade (tal como acontece no S. Carlos), principiando as temporadas durante os meses de Outubro e Novembro. No entanto, o termo da mesma é bastante variável, devendo-se por vezes à falência das companhias.

Relativamente ao aluguer de partituras e a materiais cenográficos, as empresas do teatro lírico do Porto parecem ter recorrido com frequência ao Teatro de S. Carlos, conseguindo desse modo uma redução dos custos de produção. O Teatro de S. João apresentava praticamente as mesmas obras que o seu congénere de Lisboa e as poucas indicações que possuímos sobre a circulação do repertório apontam no sentido de que as partituras das óperas apresentadas no Porto vinham de Lisboa.⁴⁵ Exemplo disso são os materiais de orquestra para a ópera *Attila* de Verdi que se conservam na Biblioteca Nacional de Lisboa,⁴⁶ em cuja parte de viola foi anotado o número de vezes que a ópera foi cantada no Porto nas temporadas de 1849, 1850 e 1853. Também em 1852 há notícia de que o empresário tinha mandado pedir para Lisboa a partitura da ópera *Lucrezia Borgia* de Donizetti.⁴⁷ A mesma dependência pode ser observada a nível dos cenários, bem como no recurso aos cenógrafos Achille Rambois e Giuseppe Cinatti e a maquinistas do Teatro de S. Carlos.⁴⁸

As dificuldades económicas e, por outro lado, a pressão do público no sentido da renovação do repertório levaram os empresários a recorrer, por vezes, a partituras «piratas». Aquando da estreia de *I due Foscari* de Verdi na temporada de 1848-49, a empresa, não tendo possibilidade de alugar os materiais originais, pediu a alguns instrumentistas da orquestra que orquestrassem uma redução para piano, facto que causou grande indignação da crítica portuense,⁴⁹ apesar de ser uma

⁴⁵ De momento é impossível comprovar com um maior número de dados esta situação, uma vez que o arquivo do Teatro de S. João ardeu no incêndio de 1908 e o arquivo do Teatro de S. Carlos não se encontra acessível ao público.

⁴⁶ Provenientes do espólio do Conservatório de Lisboa.

⁴⁷ *O Nacional*, 19 de Abril de 1852.

⁴⁸ Para a representação de *Guglielmo Tell* de Rossini o jornal portuense *O Braz Tisana* dá notícia de que foram encomendados aos cenógrafos Rambois e Cinatti de Lisboa vários cenários novos (cf. *O Braz Tisana*, 4 de Fevereiro de 1853) e a 21 de Março o mesmo jornal anuncia a chegada ao Porto dos cenários e de um maquinista, esperando-se ainda a vinda do próprio Cinatti (cf. *O Braz Tisana*, 21 de Março de 1853).

⁴⁹ *O Periodico dos Pobres no Porto*, 2 e 4 de Janeiro de 1849.

prática relativamente frequente no mundo da ópera italiana, à qual não escapavam os teatros de grande prestígio como o *Scala*.⁵⁰ Uma situação idêntica deve ter ocorrido com a estreia de *Rigoletto* em 1853, já que a propósito da repetição da ópera em 1855 se refere que a nova partitura seria «a verdadeira cópia da original de Verdi».⁵¹

É no entanto importante salientar a presença de algumas óperas de compositores portugueses para os quais o Porto se transformou no local ideal para apresentarem as suas obras, uma vez que o público de Lisboa nutria um profundo desprezo por tudo o que não fosse italiano ou não tivesse obtido sucesso em Itália.⁵² É o caso de *Beatrice di Portogallo*, *L'arco di Sant'Anna* e *Tagir* de Francisco de Sá Noronha, cantadas no Teatro de S. João respectivamente em 1863, 1867 e 1876, ou de *Eurico* de Miguel Ângelo Pereira, que foi recebido entusiasticamente no Porto em 1874, depois de ter feito fiasco em Lisboa. Para além dos compositores portugueses, o músico militar José Francisco Arroyo, natural do País Basco mas radicado em Portugal, apresentou em 1846 a sua ópera *Bianca di Mauleon*. Foram também estreadas quatro óperas do compositor galego António Reparaz: *Gonzalo di Cordova* e *Don Pedro il Crudel* (1857), *Malek Adel* (1859) e *A Renegada* (1874).

A nível da contratação de cantores, o Porto é apontado por John Rosselli, em *Singers of Italian Opera: the History of a Profession*, como um dos locais fora de Itália onde se pagavam salários mais baixos,⁵³ facto que, por si só, pode explicar a ausência de cantores ditos *di cartello* no Teatro de S. João. Verificam-se no entanto algumas excepções, que dizem geralmente respeito a cantores que estavam ainda no início da carreira ou, pelo contrário, já no fim da mesma. Um bom exemplo é o do barítono Leone Giraldoni (1826-1897), um dos preferidos de Verdi, que veio de Madrid para o Porto, onde chegou a 28 de Dezembro de 1849, contratado para reforçar uma companhia lírica que já se encontrava numa situação difícil.⁵⁴ Embora em 1849 Giraldoni não fosse ain-

⁵⁰ Cf. John ROSSELLI, *Bellini*, Milão, Ricordi, 1995, p. 96. Sobre a utilização de partituras «piratas» ver também Luke JENSEN, *Giuseppe Verdi & Giovanni Ricordi with notes on Francesco Lucca: from 'Oberto' to 'La traviata'*, Nova Iorque, Garland, 1989, pp. 17-21.

⁵¹ *O Braz Tisana*, 9 de Janeiro de 1855.

⁵² A propósito da estreia no Teatro de S. João da ópera *Beatrice di Portogallo* de Francisco de Sá Noronha, *A Chronica dos Theatros* de 1 de Março de 1863 comentava: «Em Lisboa, onde o indiferentismo por tudo o que é nacional é proverbial, a Beatriz de Portugal cairia na primeira noite».

⁵³ Cambridge, University Press, 1992, p. 141.

⁵⁴ *O Periodico dos Pobres no Porto*, 31 de Dezembro de 1849, e *O Nacional*, 29 de Dezembro de 1849.

da um cantor de primeiro plano (tinha debutado dois anos antes em Lodi e só cantaria no *Scala* em 1855), o facto é que a sua presença no Porto se justifica sobretudo pela proximidade geográfica do seu anterior contrato, no Teatro Real de Madrid. Giraldoni viria a cantar novamente no S. João na temporada de 1875-76, já próximo do final da sua carreira.⁵⁵

Na temporada de 1862-63, para a contratação do soprano Eugenia Julliene-Dejean, a criadora do papel de Amelia em *Un ballo in maschera* de Verdi, o empresário Angelo Alba esclarece tratar-se de:

uma dama, de cartello, acima de toda a dúvida, com um nome conhecido no mundo artístico, [...] que casualmente se acha [...] sem escritura. As suas exigências porém, são de tal ordem, em quanto a dinheiro, que o abaixo assinado, de per si só, não pode satisfazê-las.⁵⁶

Apesar de ter algum *curriculum*, a Dejean estava longe de ser uma celebridade no panorama dos principais teatros italianos e europeus, situação que é aliás confirmada pelo desgosto de Verdi em relação ao *cast* da ópera que devia estrear em Roma em 1859, e que suscitou ao empresário Vincenzo Jacovacci um comentário tão lacónico como:

L'anno venturo troverò le donne buone, e così l'opera sarà ancora nuova per il pubblico. Quest'anno una metà... l'altra metà più tardi.⁵⁷

Contudo o empresário do Teatro do Porto teve necessidade de propor aos assinantes uma subida de preços, processo aliás comum nos teatros pequenos e que no Porto se volta a registar em 1865, quando o empresário Pietro Giorgio Pacini decide organizar uma pequena série de récitas, à margem da assinatura para a temporada normal, contratando artistas da companhia do S. Carlos.⁵⁸

No que respeita à circulação de cantores, Lisboa aparece frequentemente como intermediária nas ligações entre o Porto e a Itália. Mas há também que considerar a ligação com algumas cidades do Mediter-

⁵⁵ *O Primeiro de Janeiro*, 6 de Novembro de 1875.

⁵⁶ *O Braz Tisana*, 16 de Dezembro de 1862.

⁵⁷ Cit. in ROSSELLI, *L'impresario d'opera*, p. 25.

⁵⁸ *O Braz Tisana*, 22 de Março de 1865.

râneo que possuíam teatros líricos, como é o caso de Cádiz, que teve sempre uma estreita relação por via marítima com a capital portuguesa, ou do Norte de Espanha, principalmente da Galiza (Vigo, Santiago e La Coruña) e do País Basco (San Sebastián). Essas cidades funcionavam em primeiro lugar como escalas na circulação dos cantores, obviamente ligadas aos meios de transporte mais correntes na época, e em segundo como recurso de última hora para a escrituração de cantores, bailarinos, instrumentistas e corralistas.

O grupo de cidades referido sugere a existência de uma rede de ligações essencialmente marítima, para cuja compreensão é necessário ter em conta os meios de transporte que em Portugal eram mais frequentemente utilizados tanto para ligações internas como com o estrangeiro. A nível dos transportes nacionais a primeira grande inovação teve início com a introdução da máquina a vapor nos transportes marítimos, a qual possibilitou a existência de carreiras regulares entre Lisboa e o Porto a partir de 1823. Essas carreiras constituíram praticamente a única ligação entre as duas cidades até aos anos sessenta, mas ainda em 1855 o tempo de duração de uma viagem era de cerca de vinte horas. Viajar por terra entre Lisboa e Porto não era alternativa, uma vez que a única estrada existente ia apenas de Lisboa a Coimbra, percurso que demorava cerca de dois dias. Só em meados do século foi construída uma estrada entre Coimbra e Porto que exigia outros dois dias de viagem.⁵⁹

A instalação do caminho de ferro só será possível no período da Regeneração, iniciado em 1851, e como assinala Joel Serrão,⁶⁰ a introdução do comboio marca o início da época contemporânea entre nós, seguindo com algum atraso a instalação desse meio de transporte em Inglaterra, na França e na Bélgica, mas relativamente próxima da sua introdução em Espanha, que remonta a 1848.

O projecto para a instalação de linhas férreas em Portugal é dominado pela ideia da ligação de Lisboa a Madrid, passando por Évora e Badajoz, ligação essa que ficou terminada em 1863. A linha do Norte, entre Lisboa e Porto, aparece em segundo plano, sendo terminada no ano seguinte. No entanto a ligação da segunda cidade do país ao Norte de Espanha não parece ter sido uma prioridade,

⁵⁹ Joel SERRÃO, «Caminhos de Ferro» in *Dicionário de História de Portugal*, vol. 1, Porto, Figueirinhas / Iniciativas Editoriais, s.d., pp. 447-451.

⁶⁰ *Ibid.*

ficando apenas concluída em 1882 a ligação até à vila fronteiriça de Valença e até à Galiza em 1886.

Em Itália o comboio só começaria a ser utilizado correntemente pelos cantores a partir dos anos oitenta, como menciona Rosselli,⁶¹ facto que também contribuiu para que até ao terceiro quartel do século XIX a vinda destes para a Península Ibérica se tivesse continuado a fazer essencialmente por mar, sendo Génova o local de embarque mais habitual.⁶² Paradigmática das possibilidades que se ofereciam na época a todos os que pretendessem viajar entre o Mediterrâneo e a Península Ibérica é uma carta escrita pelo constructor de pianos Louis Boisselot a João Guilherme Daddi, a propósito do envio de um piano de Marselha para Lisboa:

[...] Je ne pense pas qu'il convienne de vous l'envoyer par les Bateaux à vapeur qui vont de marseille à Cadiz ces bateaux ne touchent plus à Gibraltar, ils vont à Algeciras, de sorte qu'il faudrait l'envoyer dans cette dernière ville qui est fort voisine de Gibraltar, pour qu'on le portat ensuite de là à bord du paquebot anglais, mais cela ferait des frais, et surtout beaucoup de formalités, qui sont difficiles avec les Douanes espagnoles, et souvent couteuses. d'un autre coté je crains que les vapeurs Anglais qui vont de Gibraltar à Londres, touchant à Lisbonne, ne reçoivent pas de marchandises pour les points intermédiaires [...]

d'après toutes ces raisons il me semble qu'il vaudrait mieux attendre qu'il partit de notre port un navire à voiles, et si avant le mois de mars il n'y en avait pas, nous aurions toujours la ressource des Bateaux à vapeur français qui partiront au mois de mars. d'un autre coté je dois vous faire observer que par Bateau à voiles le port ne vous coutera que 30 ou 40^e et par Bateau à vapeur jusqu'à Algésiras ou Cadiz environ 160^e et de là jusqu'à Lisbonne 90 ou 60^e ce qui vous ferait plus de 200^e pour le transport seulement. [...]⁶³

A forma mais comum de viajar entre Itália e a Pensínsula ibérica era apanhar uma ou várias ligações até Gibraltar, para a partir desse

⁶¹ *Op. cit.*, p. 161.

⁶² *O Periodico dos Pobres no Porto* de 20 de Outubro de 1845 anuncia que a companhia tinha partido a 27 de Setembro de Milão para Génova, devendo ter chegado ao Porto cerca de três semanas depois.

⁶³ Carta de Louis Boisselot a João Guilherme Daddi, 6 de Dezembro de 1849, *P-Ln*, Área de Música.

porto embarcar num dos navios ingleses que faziam escala em vários portos incluindo Lisboa e mais raramente o Porto. Em 1841 encontramos por exemplo a notícia de que haviam chegado no paquete inglês alguns membros da companhia italiana, entre eles o compositor Vincenzo Schira,⁶⁴ e em 1854 vieram no paquete do Sul os novos cantores que haviam sido escriturados em Milão por um irmão da cantora Laura Giordano e a pedido desta.⁶⁵ Era também frequente a viagem num dos navios ingleses até Lisboa, continuando depois num dos vapores nacionais até ao Porto, como aconteceu com a soprano Gabriela Gamarra e sua irmã, que viajaram de Cádiz para Lisboa, onde a primeira cantou duas noites no S. Carlos, e em seguida para o Porto.⁶⁶

Outra alternativa era viajar até um dos portos do Norte de Espanha, normalmente Vigo, e seguir viagem por terra até ao Porto. Recorde-se que até 1886 não existia caminho de ferro entre estas duas cidades e que portanto a viagem teria de ser feita numa diligência ou caruagem particular. Um exemplo é a viagem feita pela *prima donna* Luigia Ponti Dell'Armi e pelo marido, o tenor Agostino Dell'Armi, em 1854, os quais saíram de Itália para S. Sebastián, de S. Sebastián para La Coruña e daí por terra para o Porto.⁶⁷ Também em Janeiro de 1855 a empresa anunciava que já haviam desembarcado em Vigo dois novos cantores para a companhia.⁶⁸ Outro exemplo das rotas marítimas dentro da Península Ibérica é o do escândalo provocado em 1854 pelas irmãs Maria e Enrichetta Sulzer, duas cantoras que receberam em Cádiz mais de 300\$000 réis, pagos pelo empresário do S. João, para virem dessa cidade até Vigo, de onde seguiriam por terra até ao Porto, e que, ao contrário, se dirigiram para Lisboa onde se estrearam no Teatro de S. Carlos.⁶⁹

As viagens por terra tornam-se mais comuns na década de setenta e de qualquer modo continuaram a incluir algumas ligações marítimas. No início da temporada de 1874-75 há notícia de que vários cantores que se encontravam em Bordéus não se atreviam a seguir por terra para o Porto, dada a situação de guerra civil que se vivia em Espanha,

⁶⁴ *O Periodico dos Pobres no Porto*, 2 de Janeiro de 1841.

⁶⁵ A soprano Luigia Ponti Dell'Armi, o barítono Pietro Gorin e o tenor Agostino Dell'Armi (cf. *O Braz Tisana*, 23 de Janeiro de 1854).

⁶⁶ *O Periodico dos Pobre no Porto*, 18 de Junho de 1838.

⁶⁷ *O Braz Tisana*, 10 de Outubro de 1854.

⁶⁸ *O Braz Tisana*, 15 de Janeiro de 1855.

⁶⁹ *O Braz Tisana*, 29 de Novembro de 1854.

preferindo esperar por um paquete francês que fazia a carreira do Brasil.⁷⁰ Dois anos mais tarde aparecem referências ao percurso da companhia de Milão até Bordéus, provavelmente de comboio, e daí para o Porto.⁷¹ No interior da Península as ligações terrestres começam também a ser mais frequentes: no final da temporada de 1876 vários artistas da companhia lírica partiram de comboio para Sevilha, onde iriam cantar na temporada da Primavera.⁷²

Embora sem dados concretos, podemos supor que o custo dos transportes fosse uma parcela considerável do orçamento das temporadas e que por isso os empresários do Teatro de S. João tentassem reduzir ao mínimo essa despesa, evitando contratar cantores, instrumentistas e coralistas directamente em Itália. A propósito da temporada de 1841, Giuseppe Lombardi explica que tinha sido obrigado a mandar buscar uma companhia a Itália pois já não estava a tempo de encontrar cantores disponíveis em Lisboa ou em Espanha.⁷³ Também na temporada de 1848-49, o empresário Francisco Martins de Almeida contratou os cantores existentes no Porto e enviou uma comissão a Lisboa para contratar os que faltavam.⁷⁴ Para a temporada seguinte Giuseppe Lombardi propôs alugar o teatro durante três anos, aproveitando os cantores residentes no Porto e mandando buscar outros a Lisboa e a Cádiz.⁷⁵

A ligação às cidades da Galiza funcionava geralmente como um recurso para formar ou reforçar as companhias (é preciso ter em conta que muitas vezes os cantores adoeciam ou rescindiam os contratos por não ter conseguido agradar ao público). Por exemplo, em Janeiro de 1849 a empresa esperava a todo o momento a chegada do baixo Emilio Barbatti, que vinha de Santiago para o Teatro de S. João,⁷⁶ e em 1857 há notícia de que estão para chegar dois novos cantores vindos de Vigo e La Coruña.⁷⁷ Na temporada de 1852-53, já durante o mês de Janeiro, o empresário Angelo Alba dirige-se a Espanha a fim de contratar uma nova primeira dama, um tenor e um

⁷⁰ *O Primeiro de Janeiro*, 29 de Outubro de 1874.

⁷¹ *O Primeiro de Janeiro*, 5 de Novembro de 1876.

⁷² *O Primeiro de Janeiro*, 4 de Abril de 1876.

⁷³ *O Periodico dos Pobres no Porto*, 20 de Março de 1843.

⁷⁴ *O Periodico dos Pobres no Porto*, 16 de Novembro de 1848.

⁷⁵ *O Periodico dos Pobres no Porto*, 19 de Abril de 1849.

⁷⁶ *O Periodico dos Pobres no Porto*, 19 de Janeiro de 1849.

⁷⁷ *O Nacional*, 28 de Janeiro de 1857.

barítono.⁷⁸ Recorria-se também a Espanha para a contratação de coralistas e de instrumentistas para a orquestra, como aconteceu na temporada de 1871.⁷⁹

Uma análise da actividade operática e das posições tomadas pelos agentes locais desse espectáculo nas duas principais cidades portuguesas, mostra que, apesar do estatuto periférico do Teatro de S. João face à prioridade nacional que o S. Carlos, como teatro da capital frequentado pela corte e pela elite político-social, sempre constituiu, a ópera italiana parece ter sido sempre encarada como um «divertimento» importado que devia ser subsidiado pelo Estado. Essa situação provocou aliás com frequência protestos no Parlamento por parte dos deputados da província.

Não há notícia de que os proprietários ou os empresários do Teatro de S. João tenham tentado recorrer a financiamentos locais, tal como acontecia nas pequenas cidades italianas, e o envolvimento de portugueses na montagem de temporadas de ópera no Porto só parece ter começado a dar-se nos anos sessenta,⁸⁰ depois de Giuseppe Lombardi e Angelo Alba, os dois empresários que trabalharam no teatro durante as três décadas anteriores, terem cessado a sua actividade (note-se que o fim da carreira desses empresários coincide com a decadência da ópera italiana como indústria). Não parece ter havido da parte da burguesia e da colónia inglesa residente na cidade (grupos sociais de que provinham os proprietários do teatro) um especial interesse em investir directamente na montagem de temporadas. A sua atenção parece centrar-se somente na exploração do imóvel, como se pode concluir da disputa com o Estado a propósito da cedência dos camarotes para as autoridades.

No que se refere aos cantores, o nosso país era um destino periférico, com um acesso quase exclusivamente marítimo até pelo menos ao terceiro quartel do século, o que implicava uma viagem longa e com várias paragens. Por esse motivo, e com a agravante das dificuldades económicas já referidas, trabalhar no Teatro de S. João

⁷⁸ *O Braz Tisana*, 3 de Janeiro de 1853.

⁷⁹ *O Primeiro de Janeiro*, 31 de Janeiro de 1871.

⁸⁰ O caso de Francisco Martins de Almeida, empresário na temporada de 1848-49, é o único de que temos notícia antes de 1863, ano em que António José de Oliveira Basto se torna empresário da companhia italiana. Seguir-se-ão António da Fonseca Pascoal (1868-69, 1871-72), António Moutinho de Sousa (1869-70 e 1871), Eduardo Viana (1872-73 e 1873-74) e João Pedro Gomes Cardim (1874-75).

não constituía uma alternativa muito atraente. O funcionamento ininterrupto de teatros como o do Porto explica-se, segundo John Rosselli, pelas características do mercado italiano, que estava frequentemente saturado, obrigando os cantores de menor categoria a aceitar contratos muito pouco vantajosos no estrangeiro.⁸¹ Mas há que considerar o facto de que, apesar da inexistência em Portugal de uma rede de teatros explorada sistematicamente pelo mesmo empresário (como acontecia na época com Alessandro Lanari, que além do Teatro Pergola em Florença mantinha em funcionamento vários pequenos teatros da Toscana e da Umbria), Lisboa e as cidades costeiras espanholas constituíam um apoio importante, o qual possibilitava aos empresários do S. João um acesso mais rápido e económico a algumas componentes do espectáculo lírico.

⁸¹ *Singers of Italian Opera*, p. 141.