

Lá vem o comboio novo!...

O «ANTÓNIO MARIA»

Um século se passou já sobre a publicação, iniciada em Junho de 1879, do jornal humorístico *António Maria*, dirigido por Rafael Bordalo Pinheiro.

Antes, em 1870, publicara ele o *Binóculo*, a que se lhe seguiu, em 1871, a *Berlinda*, e em 1875 *A Lanterna Mágica* onde criou a célebre figura do «Zé Povinho», que passaria a ser o «compère» da sua acção satiricamente demolidora.

Em 1877 já Bordalo se encontrava no Brasil a cumprir contrato com o jornal *O Mosquito*. Mas não ficou por aqui, pois na cidade carioca lançou dois jornais: — *O Pst!!!*, em 1877, e *O Besouro*, que teve a duração de um ano, (Abril de 1878 a Março de 1879).

Dois anos, mais ou menos, durou a sua digressão pelo Rio de Janeiro, uma vez que já em 1879, três meses depois de ter terminado a publicação de *O Besouro*, surge em Lisboa com o lançamento do *António Maria*, que passou a ser a *silhouette* caricatural da sociedade portuguesa de então, na qual pontificavam os barões e os conselheiros criados pelo liberalismo, numa sequência de *O Calcanhar de Aquiles* em que caricaturou nove escritores desse tempo, entre os quais Camilo, Eça, Herculano, Junqueiro, Eduardo Vidal-Flores, Ramalho, Roussado, etc. Um número de *A Berlinda* foi consagrado às Conferências do Casino, que tanta polémica levantaram. Sob o *Binóculo* passaram os homens de teatro mais destacados de então: — Taborda, Teodorico, os Rosas, António Pedro, Rosa Damasceno, — formando deste modo um «portait-charge» que passaria ao *Album das Glórias*, publicado desde 1880 a 1902.

Estava-se no último quartel do século XIX, submetido a uma partidocracia que tornava instáveis os governos e em que se degladiavam os chefes políticos mais em evidência, como o Duque de Ávila, Fontes Pereria de Melo, Rodrigues Sampaio, António de

Serpa (que em 1890 viria a suceder a Fontes), numa guerrilha aberta entre Regeneradores e Progressistas, os primeiros chefiados por Fontes pelo que os seus adeptos eram designados por «fontistas».

António Maria Fontes Pereira de Melo tinha os cursos da Academia de Marinha e de engenheiro pela Escola do Exército. Ministro da Marinha e do Ultramar, criou o Ministério das Obras Públicas no qual, como havia acontecido no da Fazenda, mais se notabilizou, empreendendo uma obra de fomento que impôs afirmativamente o seu nome em virtude do incremento dado à construção já iniciada das nossas estradas, e à rede ferroviária que então se projectou.

O *António Maria* de Bordalo era epigramático pois assentava sobre o nome de António Maria Fontes Pereira de Melo que foi um homem de rasgada iniciativa e de clara visão quanto ao futuro do país, mas que Bordalo não poupava nos seus desenhos políticos de sátira contudente, e mesmo perniciosa.

A «REVOLUÇÃO INDUSTRIAL»

Enquanto que em 1851, a Alemanha, a França e a Itália se mantinham países agrícolas, a expansão económica da Grã Bretanha começava a dar sinal de si.

Em 1790 a sua produção de carvão excedia 10 milhões de toneladas; a de lingotes de ferro passaria de 17 000 toneladas em 1740 para 250 000 em 1806. As importações de algodão tinham passado de 1 milhão de libras em 1743 para cerca de 60 milhões em 1802. Lancashire tornou-se o centro industrial dos tecidos enquanto que o West Riding o era das lãs, Nottinghamshire das malhas, Sheffield do aço e das cutelarias, Birmigham dos objectos de metal e ferragens, assim como Black Country e Staffordshire o eram da cerâmica. No Sul do País de Gales instalaram-se as indústrias do ferro e do aço.

Na Alemanha a produção de artigos manufacturados estava ainda nas mãos dos artífices, mas já em algumas zonas da Renânia, da Alta Silésia e da Saxónia se iniciava a indústria moderna que viria a atingir rápido progresso depois da unificação das alfândegas alemãs (*Zollverein*) e da construção dos caminhos de ferro em 1840. Foi então que na região do Rur se deu a primeira explosão industrial que a unificação política, em 1871, mais veio impulsionar.

A França, por sua vez, estava convalescente das consequências de Waterloo, e só por 1852-1870, sob o reinado de Napoleão III,

iniciou o seu desenvolvimento industrial que se vinha arrastando vagarosamente desde o período da Restauração (1815-1830).

No que respeita à Itália ainda em 1815 estava dividida em vários Estados, alguns deles sob domínio estrangeiro. Faltava-lhe carvão e minérios de ferro para a sua industrialização que só se operou sob Cavour com o encorajamento dado à expansão económica do reino da Sardenha que, seguida da unificação política que depois obtivera, abriu caminho à industrialização que se desenvolveria a norte do rio Pó.

Só a partir de 1870 é que a Rússia tomou uma posição importante na vida económica da Europa. Possuidora de vastas fontes de matérias primas, a sua industrialização foi no entanto vagarosa. A sua extensão, o seu severo clima, a distância a que se situavam os seus depósitos de carvão e de minério de ferro constituíam obstáculos a uma industrialização mais acelerada.

Quanto ao resto da Europa o seu progresso foi menos acentuado do que na Grã-Bretanha, Alemanha, Bélgica, e Rússia. Na França, por exemplo, foi firme mas pouco espectacular. No entanto a facilidade como pagou em 1871 a sua indemnização de guerra à Alemanha e a forma como recuperou das consequências desastrosas da Guerra Franco-Prussiana e da Comuna de Paris demonstraram a força intrínseca da sua economia. A anexação alemã da Alsácia-Lorena obrigou-a a criar novas regiões fabris que se iriam desenvolver na III República. Mas as altas tarifas aduaneiras que estabeleceu iriam ressentir-se no afrouxamento do seu comércio com o estrangeiro ⁽¹⁾.

Entre nós e de um modo geral mantiveram-se as indústrias criadas nos séculos XII e XIII da construção naval, curtumes, olaria, utensílios agrícolas, ourivesaria na sua forma doméstica, artesanal e de concentração local, que deram origem à criação da Casa dos 24, legalmente constituída. Os núcleos artesanais mais importantes situavam-se em Guimarães, Porto, Lisboa, Santarém e Évora. No século XVI é que as relações marítimas nascidas dos descobrimentos viriam tornar Lisboa num grande centro onde proliferavam não só as oficinas das indústrias artesanais como, também, se desenvolveram novas indústrias, como a tipografia e o fabrico de armas.

Em 1675, para se vencer a grave depressão económica que se seguiu à celebração da paz com a Espanha, procurou o conde da

(1) W. O. Henderson, *A Revolução Industrial*, Editorial «Verbo».

Ericeira, D. Luís de Menezes, então vedor da Fazenda, criar um surto industrial propriamente mercantilista. Mas só a partir de 1760 é que esse surto industrial tomara novas proporções. As medidas pombalinas de protecção e fomento às indústrias existentes incrementaram a instalação de grande número de oficinas e de uma fábrica de sedas às quais foi dada protecção alfandegária e monopolista da produção.

A Regeneração encontrou já elementos iniciais de produção industrial que trouxe novas esperanças à ampliação do mercado português. Mas o número e a força das máquinas a vapor foi crescendo devagar, atingindo, em 1852, 983 cv., dos quais 2/3 se haviam instalado entre 1841 e 1849, no período aceso das lutas civis. Em 1852 existiam cerca de 350 empresas industriais e num inquérito industrial realizado em 1881 a força motriz utilizada rondava os 9 087 cv.

A EVOLUÇÃO TÉCNICA

Salientou Wilhelm Treue, na sua *História Económica da Idade Moderna*, que «o nível de eficiência técnica e o interesse pelas máquinas não eram maiores na Inglaterra do que no Continente durante o século XVIII. Tampouco é possível demonstrar de forma inequívoca a existência de um vínculo relevante entre a revolução industrial do século XVIII e o progresso científico ocorrido nos séculos XVI e XVII, o qual, de qualquer forma, não foi mais expressivo na Inglaterra do que, por exemplo, num país como a França. O interesse crescente numa melhoria de produção na esfera de economia do artesanato viria a exercer uma grande influência sobre as ciências naturais e a determinar o caminho posterior das pesquisas.

A primeira «Exposição Industrial de todas as Nações» que se realizou em Londres desde Maio até Outubro de 1851 foi como que a encarnação do início de um desenvolvimento histórico que levou Karl Marx a escrever no prólogo à *Crítica à Economia Política*: — «Os países industrialmente desenvolvidos não fazem mais que pôr diante dos países menos desenvolvidos o espelho do seu próprio porvir».

Também Sua Alteza Real o Príncipe Alberto de Inglaterra, ao iniciarem-se os preparativos da grande Exposição afirmava:

«Ninguém que tenha dispensado alguma atenção às tendências peculiares da época presente poderá duvidar, um só instante, de

que estamos vivendo um período de maravilhosa transição que tende rapidamente à consecução daquela grande meta para a qual, em realidade, toda a história converge: a realização da unidade da humanidade. Não, contudo, uma unidade que derrube as fronteiras nem que destrua as características peculiares das diferentes nações da terra, senão uma unidade que seja resultado e produto daquelas diferenças nacionais e qualidades díspares. As distâncias que separavam as diferentes nações e regiões do globo vão desaparecendo gradativamente ante o aperfeiçoamento das novas invenções, e podemos agora superá-las com incrível facilidade; as línguas de todas as nações são conhecidas e o domínio das mesmas foi colocado ao alcance de todos; o pensamento difunde-se com rapidez e também com a potência do raio».

Noutro sentido agiam Marx e Engels que no «Manifesto do Partido Comunista» publicado na capital britânica, se expressavam deste modo:

«A burguesia, pela sua exploração do mercado mundial, conferiu um carácter cosmopolita à produção e ao consumo de todas os países roubando à indústria a base nacional em que assentava. As antiquíssimas indústrias nacionais foram aniquiladas ou estão sendo dia a dia aniquiladas. São desalojadas por novas indústrias cuja introdução se vai convertendo numa questão de vida ou de morte para todas as nações civilizadas, pois tais indústrias já não utilizam matérias-primas nacionais, mas matérias-primas produzidas em zonas mais afastadas e cujos produtos são consumidos em todos os continentes, ao mesmo tempo. No lugar das velhas necessidades, que eram satisfeitas com os recursos dos próprios países, surgem necessidades novas que reclamam, para sua satisfação, matérias-primas de outros diversos países e de outros diversos climas. À auto suficiência e isolamentos locais e nacionais procura-se dar um intercâmbio generalizado que leva à dependência das nações entre si, tanto na produção material como, consequentemente, no movimento intelectual das nações que, deste modo, se transforma em mercadoria comum. O nacionalismo unilateral e estreito vai-se tornando impossível e das literaturas nacionais e regionais irá passar-se a uma literatura sem fronteiras.

Com o rápido aperfeiçoamento de todos os instrumentos de produção que tornam as comunicações infinitamente mais fáceis, a burguesia quer arrastar todas as nações, ainda as mais bárbaras, para a civilização. Os preços baixíssimos das suas mercadorias formam a artilharia pesada que deitará por terra todas as mura-

lhas chinesas forçando à capitulação do ódio mais obstinado dos bárbaros aos estrangeiros. Compelindo todas as nações à adopção do método burguês de produção, sob pena de ruína total, procura introduzir no seu seio a chamada civilização, tornando-se burgueses. Numa palavra, a burguesia cria um mundo à sua imagem e semelhança» (2).

A burguesia, que a Revolução Francesa trouxera à superfície, passava a ser contestada pela criação do proletariado, envolvido já nas teorias nascentes do comunismo de Marx e Engels.

À capitulação do ódio mais obstinado dos bárbaros aos estrangeiros ia-se seguir, através dos tempos e desde então, o ódio nefasto entre proletários e burgueses, entre o Capital e o Trabalho. Em vez da colaboração necessária, acirrava-se a pernicioso luta de classes.

A INDÚSTRIA VIMARANENSE

No Relatório da Exposição Industrial de Guimarães realizada em 1884, afirmava-se em discurso do então presidente da Câmara Municipal:

Cabe a Guimarães a glória de iniciar no país as Exposições concelhias, dando, por esta forma, uma prova cabal e plena do seu progresso.

E na ADVERTENCIA a esse Relatório esclarecia-se:

No estudo de cada indústria seguimos as suas ramificações em todo o concelho, reunindo no fim de cada um os factos apurados, que no final compendiamos em algarismos num quadro geral.

Assim planeado, cremos, que o nosso estudo mostrará com clareza suficiente o modo como está organizada a nossa indústria fabril e o valor do trabalho industrial da localidade. Estabelecida geralmente em pequenas oficinas, e disseminada em muitas secções pelas freguesias rurais, com um trabalho quase todo manual, a nossa indústria apresenta uma feição económica doutros tempos. Terá de se transformar em grandes manufacturas, seguindo o movimento geral da indústria moderna, ou poderá com tais ou quais modificações conservar os traços principais do seu carácter actual? Que reformas será necessário introduzir nesta ou naquela secção?

(2) Karl Marx e Friedrich Engels, *Manifesto do Partido Comunista* — «Burgueses e Proletários» — Londres, Fevereiro/Março de 1848. *Obras*, vol. 4, Berlim 1964, p. 466.

Para terminar desta forma:

Quando se observa a nossa população trabalhadora, amando cada um a sua profissão, inteligente e pertinaz em conservar esta riqueza que lhe foi legada pelos seus antepassados, mas desprotegida, quase abandonada, com poucos recursos, sem escolas nem direcção, se o coração se nos enluta de tristeza pelo abandono do que devia merecer sobretudo protecção e auxílio, resta-nos todavia a esperança que se um dia um raio de luz atravessar a obscuridade de agora, o trabalho fabril do concelho se manterá rapidamente em condições de afrontar com desafio a concorrência dos outros centros produtores. Uma sociedade que se organizasse com o fim especial de estudar todas as questões que lhe dizem respeito e que se propuzesse obter o adiantamento das indústrias concelhias, essa sociedade conseguiria tudo. Se à reunião dos produtos se seguir amanhã a união das vontades, será este indubitavelmente o melhor e o mais útil resultado da Exposição.

O repto ficara lançada e a esperança não viria a ser desmentida.

Nesse tempo, e segundo o referido Relatório, existiam 6 pequenas oficinas de tipografia, um encadernador, duas fotografias, uma privativa de Martins Sarmento para reproduzir os objectos que ia descobrindo nas suas investigações arqueológicas, e outra propriedade de A. A. da Silva Cardoso, (pintor-retratista, pai do artista pintor prof. Abel Cardoso e do distinto escritor arqueólogo Coronel Mário Cardoso), 3 oficinas de marcenaria, com 24 operários, oficinas de olaria que ocupavam 30 pessoas, as quais usavam a antiga roda movida pelo pé do oleiro, várias de cutelaria, de funileiros, caldeireiros e latoeiros; de ourivesaria já muito diminuída com o desaparecimento dos lavrantes de prata (que fabricavam salvas, castiçais e outros objectos em *repoussé*) e dos lapidários, muito reduzida na «dos *cravadores* de pedras finas e ordinárias, pérolas e aljofares» a duas ou três pessoas e com intermitência. A ourivesaria fôra «uma das mais importantes, pois que preparava todos estes adereços antigos que compreendiam tremedeiras, colares, brincos e braceletes de pedrarias». «O fabrico de *cordões de ouro* extinguir-se-á também dentro em pouco», — lamentava-se —, assim como desaparecera igualmente a produção de alfaia de igreja.

E comentava-se a propósito:

A moda mudando os enfeites abalou profundamente esta antiga indústria artística, que existiu aqui desde os tempos mais remotos. Na nova situação em que se acharam os fabricantes, faltavam-lhes

muitos maquinismos necessários ao novo fabrico, uma direcção inteligente que os guiasse e sobretudo muito desenho; e todavia a indústria não morreu; a Exposição mostrou pelo contrário que tem ainda a vitalidade suficiente para nos permitir perguntar, se não será possível, aproveitando as tradições e aprendizagem fazer mais um esforço, a ver se poderá voltar à grandeza dos tempos passados? E não seria urgente coleccionar os antigos modelos, que ainda hoje se podem adquirir nas velhas oficinas e formar um museu que seria um elemento de grande valia tanto para a história da indústria como para os trabalhos de organização futura?

No antigo regime os objectos fabricados eram exportados para todo o país; esta exportação dava origem a uma ocupação especial que se designava com o nome de «ourives feirantes» que corriam todo o país desde Trás-os-Montes até ao Algarve. Este comércio tem diminuído muito, mas ainda se conserva em parte.

Actualmente os objectos fabricados são vendidos a estes e aos negociantes do Porto que dão em troca dos que recebem outros de diferente modelo.

Em prata a produção está reduzida a faqueiros, fivelas, anéis e outros pequenos objectos: em ouro à bijouteria de uso mais comum, aproximando-se aos modelos da moda. Ultimamente nestas espécies em que trabalham, o fabrico tem-se melhorado consideravelmente.

Os operários empregados neste trabalho vivem em Guimarães e nas freguesias rurais de S. Torcato e Castelões. Devem regular por 20 e tantos; digamos 25, dos quais 6 menores. Todos sabem ler e escrever. Uns trabalham nas próprias habitações, e outros em casa dos patrões que fabricam, ganhando 12 a 15 libras por ano, cama e mesa, roupa lavada e engomada.

Achamos curiosa esta descrição que aproveitamos pelo valor que tem para o estudo desta indústria, que tanto se notabilizou em Guimarães, produzindo peças de real valor artístico patenteado em alguns dos objectos que actualmente se exibem no Museu Regional de Alberto Sampaio.

Mas continuemos a acompanhar o relatório. Então existiam três relojoeiros, mas só um, José Clemente Jácome, fabricava alguns relógios, «mais para mostrar a sua habilidade do que como ocupação especial». Os pentieiros «trabalham unicamente em pontas de boi, e fabricam pentes de várias formas e tamanhos. Produzem também, por encomenda, calçadeiras e outros pequenos artigos: sendo todavia aquele o principal fabrico. O chifre é cortado transversalmente em argolas, que rachadas por um lado e depois aque-

cidas ao forno e impressadas, formam as placas dos pentes. Em seguida estes são grosados, fendidos, polidos e pintados».

Quanto a colchoeiros era referido um, Manuel António Plácido Pereira: «Prepara colchões de molas, paina, palha, crina vegetal e animal; cadeiras e sofás estofados; cortinas, sanefas, etc., sendo todavia a sua principal ocupação o fabrico de colchões».

A fiação do linho era «a indústria caseira mais característica do Minho. Por toda a parte e em quase todas as regiões da província é a ocupação feminina a mais popular e mais generalizada. O trabalho efectua-se numa roca que as mulheres põem à cinta; fiam assentadas, de pé ou andando, e dão a este trabalho quer a maior parte do tempo em certas estações, quer durante todo o ano as horas que lhes ficam vagas de outros serviços.

Algumas limitam-se a produzir o fio necessário para o seu uso doméstico; pois é com ele ainda hoje que o maior número de famílias rurais deita as teias que formam o bragal ou a *limpeza* da casa. Outras há que, se não fazem uma profissão exclusiva de fiadeiras, empregam neste trabalho uma grande parte do tempo. Recebem a filaça das pessoas que encomendam o fio e entregam-no fiado em meadas, recebendo pela fiação um preço que varia segundo a qualidade do fio. É neste trabalho que a população feminina do campo passa os serões de inverno, que são muitas vezes verdadeiras *soirées* rústicas. Na classe abastada ainda hoje se conserva o mesmo costume em certas famílias; nas horas em que cessa o trabalho geral da casa, as criadas fiam e muitas vezes também as senhoras. «A roca é arma das mulheres», diz um prolóquio do Minho; e outro acrescenta: «as mulheres *fiam* na roca».

Mas já nessa altura (1884) «o fio de linho e algodão torcido mecanicamente derrotou esta antiga indústria: dizem-nos todavia pessoas entendidas que se pode avaliar ainda em 8 a 10 000\$000 a linha fabricada na localidade. É um trabalho caseiro principalmente das freguesias rurais duma certa zona do concelho: as mulheres que a preparam vendem-na ora nas feiras a compradores especialistas ou aos negociantes de tecidos brancos da cidade, que a exportam juntamente com as fazendas do seu comércio.

O fiado é torcido em cru, à mão, em ganchos fixados no tecto. Depois é corado ou branquiado por outras mulheres».

O fabrico, então, dividia-se em várias zonas rurais: — as toa-lhas adamascadas e de damasquilho de linho ou algodão, o pano de linho, lenços de linho e algodão eram tecidos, principalmente, nas freguesias de S. Tiago e S. Martinho de Candoso, S. Jorge e S. Cris-

tóvão de Selho (Pevidém), Gondar, Serzedelo, Paraíso, Brito, e Silvares. Em Nespereira, Gandarela, Guardizela, Moreira de Cónegos, S. Martinho do Conde, Lordelo, Infias e Vizela (S. João e S. Miguel), tecia-se pano, toalhetes, colchas de linho e mistas. Calculava-se que em todas estras freguesias haveria em activo serviço 692 teares, dispersos pelas casas dos tecelões, na maior parte em número de 1 a 2, poucos havendo reunidos em grupos de 3 ou 4 e menos em 5 ou 6. Os aposentos onde estavam instalados serviam, cumulativamente, de oficina de trabalho e de habitação. Os teares eram de madeira, mas quase todos já melhorados com um acessório a que chamavam *volante*, e bastantes com pentes de aço. Nestes trabalhos ocupavam-se 912 pessoas dos dois sexos, sendo 692 tecelões, 122 dobadeiras e 98 coradeiras.

Estimava-se a produção do linho, panos largos e estreitos, toalhetes, lenços, damasquilhos e adamascados em 540.640 metros; a dos tecidos de algodão, compreendendo quase as mesmas espécies, em 478 400 metros, ou seja um total de 1 049 040 metros a que correspondia um valor aproximado de 257 contos.

As importações de matérias primas andavam por 116 993 quilos de linha = a 105 290\$000 reis, e 10 488 quilos de algodão = a 54 840\$000 reis, o que totalizava 160 430\$000 reis. Os preços correntes das espécies de linho e de algodão regulavam de 20 a 250 reis cada guardanapo; de 240 a 1\$200 reis o metro de toalhas adamascadas; de 160 a 800 reis o metro de damasquilho; de 170 a 1\$400 reis o metro da pano de linho; de 120 a 500 reis cada toalha de rosto, e cada coberta de 3\$000 a 30\$000 reis.

Os tecidos brancos de consumo local fabricavam-se noutras freguesias rurais. Designados por «pano caseiro», «pano lavrador» e «estopa», formavam o bragal do comum das famílias, empregando à volta de 173 pessoas, estimando-se o valor da produção em 51 400\$000 reis.

E o Relatório esclarecia:

«Se exceptuarmos as costureiras, que se empregam em confecções, a população feminina da cidade ocupa-se principalmente nestes misteres (*Roupa branca, lisa e bordada; meias lisas e abertas; colchas e toalhas de crochet; bordados a cores, a fio de prata e ouro flores artificiais, etc.*) segundo a idade e aptidão de cada pessoa. Não são só as mulheres da classe pobre que se ocupam nestes trabalhos; as filhas da classe média e remediada procuram nelas também um aumento de receita para as suas despesas. Designa-se aqui este facto com a frase «trabalhar para fora» ou «trabalhar

para as lojas». Outras *fiam* e *dobam*; pode dizer-se que estas últimas ocupações vêm sempre no último período da vida, quando a vista enfraquece e não permite trabalhos mais delicados.

Adoptando os dados do censo de 1878, a população feminina da cidade, de 16 a 60 anos, sendo de 2 991 pessoas, podemos supor que metade pelo menos ocupa em qualquer destes trabalhos uma quarta parte do dia, ou como se 373 vivessem exclusivamente destas indústrias.

Trabalham ora por encomenda dos negociantes que fornecem as matérias primas e pagam a mão de obra, ora por encomenda directa dos interessados.

Os bordados compreendem muitas variedades: tais são as toalhas de rosto a crivo ou em relevo; as de bandeja com os mesmos labores; aparelhos de cama simples ou bôrdados em relevo; lenços; camisas, etc. As meias são de linho ou algodão e as flores de pano ou de cera.»

A maior parte destes bordados eram adquiridos por aquistas que frequentavam as Caldas de Vizela e das Taipas, principalmente de Lisboa e portugueses residentes no sul do Brasil.

Outras indústrias havia: — cotins e riscados de algodão tingido e de linho cru e tingido. Situavam-se nas freguesias rurais, mais especialmente nas de Fermentões, Ronfe, Serzedelo, Creixomil e na Real Fábrica de Caneiros, de Guimarães & F.^o, esta fábrica manual, com um número bastante considerável de teares de madeira. Calculava-se existirem 500 destes teares, em que trabalhavam outros tantos tecelões, com a coadjuvação de 100 menores que enchiam as canelas, 85 dobadeiras e 25 homens ou mulheres que urdiam as teias.

A produção anual era calculada em 35 000 peças, num total aproximado de 1 050 000 metros e num valor de 210 contos, estimando-se a matéria prima empregada em 150 contos.

Na Exposição, os srs. Guimarães & F.^o apresentaram, como novidade, cotins de linho cru e tingido de bom acabamento, «que com justiça atraíam especialmente a atenção dos visitantes».

Também foram expostos tecidos de linho e de lã, preparados na freguesia de Santa Maria de Arosa, urdidos com linho da terra fiado em casa e tramados com lã, igualmente produzida naquela freguesia e fiada de igual modo, sendo a tinturaria feita em Guimarães.

Tratava-se de uma pequena produção, quase uma «curiosidade», tal qual a de chapeleiros, localizada na freguesia de Bala-

zar; a de sirgueiros, já então muito decadente em virtude da concorrência da sirgaria estrangeira; a dos espingardeiros, localizada em Vizela; a das confecções, na cidade, com umas 5 ou 6 lojas ou oficinas, em que se ocupavam umas 35 pessoas; a dos seleiros e correeiros, em que trabalhavam 13 pessoas; a de calçado fino localizada na cidade, com 55 operários e mestres e uma produção calculada em 14 contos; a de calçado de uso popular onde se fabricavam, principalmente, chinelas e sócos, localizada, além da cidade, nas freguesias de S. Torcato e Gominhães, que empregava uns 300 operários. A produção das chinelas andava por 126 000 pares que, a 500 reis, rendia 63 450\$000 reis; as dos sócos por 30 000 pares que se vendiam a 400 reis e rendiam 12 contos; a de sapatos regulava por 9 900 pares que, a 750 reis, representavam 7 500\$000 reis, ou seja um total de 83 contos. O valor dos cabedais deveria importar numa verba de 62 contos.

Na cidade, as oficinas tinham uma zona própria, constituída pela Rua Nova do Comércio (actual Rua de Egas Moniz) e Rua de Alcobaça, hoje quase desaparecida.

Existia também uma fábrica que se empregava na manipulação de sebo e fabrico de sabão azul, rosa e amarelo. O sebo era utilizado para adubo de couros e para o fabrico de velas. A produção total andava à volta de 12 contos. Também se fabricavam carruagens em 3 oficinas de segeiros, duas das quais eram serralharias. Tinham uma produção anual de 13 carros que eram vendidos a 300\$000 reis, em média, empregando 18 operários.

A indústria dos couros foi uma das mais importantes, localizando-se na cidade na zona da Rua de Couros e no lugar da Corredoura, da freguesia de S. Torcato. Os seus produtos dividiam-se nas seguintes espécies: — atanados secos, bezeros verdes, peles de toura e de vitela com aparelho branco ou preto, peles verdes e secas para seleiro, correeiro e tamanqueiro, com aparelho de diversas cores. A preparação compreendia duas principais operações; — a curtimenta e o aparelho, dando assim origem à profissão de curtidores e surradores. Empregava, aproximadamente, 300 pessoas.

A curtimenta fazia-se com casca de carvalho ou com sumagre, segundo a qualidade de cabedal que se pretendia. Produzia um cheiro característico que invadia toda a cidade e era mais notado pelas pessoas que vinham a Guimarães e estranhavam o «perfume».

Os couros secos eram importados do Brasil e os verdes eram fornecidos por quase todas as localidades do Minho e de Trás-

-os-Montes. A produção anual regulava pelos 520 contos. A casca servida, e depois vendida, rendia 2 500\$000 reis.

O processo de curtimenta adoptado dava margem ao aproveitamento da parte mais gelatinosa da pele. Esta parte gelatinosa, a que davam o nome de *cola*, era vendida a certos contratadores que a secavam ao ar livre, em eiras ou lages existentes nos montes próprios, e exportada seca e em bruto. Era depois derretida ao fogo dentro de uma determinada quantidade de água e logo que obtida uma certa consistência deitava-se em maceiras e talhava-se em pedaços que se punham a secar à sombra, em caixilhos de rede. O peso obtido da *cola verde* aproximava-se de 57 600 quilos calculados no valor de 67 500\$000 reis.

Salientava-se, como novidade, terem aparecido vitelas acamurçadas, vitelas à francesa, em preto, magises, marroquins e capados, em branco, abezerrados.

Este o panorama industrial de Guimarães na altura da Exposição realizada em 1884.

Mas já então existiam duas fábricas semi-mecanizadas: — uma de papel, situada no lugar de Ante-Vilar, da freguesia de Moreira de Cónegos, na margem direita do Rio Vizela, fundada nos anos de 1813-1814, aproveitando como força motora a água do rio que fazia mover 3 rodas as quais, por sua vez, accionavam 3 cilindros que lavavam e trituravam o trapo até o reduzir a pasta. O resto do trabalho era manual. Além do trapo, as outras matérias primas empregadas eram a cola, pedra hume e o anil. Trabalhavam nela 28 operários.

A outra era a Fábrica de Serralharia e Fundição Vimaranense, da firma Almeida & Freitas, que tinha a sua sede em edifício especialmente construído para esse fim na Rua de Gil Vicente, em que uma parte do serviço era feito numa máquina a vapor de baixa pressão, da força de 4 cavalos. Empregava 32 operários.

O consumo era de 200 000 quilos de ferro e de carvão, num valor de 5 contos, e a produção oscilava entre nove e dez contos anuais.

No que respeitava à indústria têxtil já então se escrevia:

«Devemos supor que esta indústria dentro em poucos anos alterará o seu antigo regime. Um dos principais negociantes desta classe, os srs. Costa Guimarães Filho & C.^a projectam estabelecer brevemente uma fábrica com teares mecânicos. Já possuem três que mandaram vir, como amostra. Uma vez montada a fábrica é de crer que todos os outros acompanhem o movimento. A indús-

tria poderá tomar então um grande desenvolvimento; não só aperfeiçoará todos os tecidos e sobretudo o adamascado, cujos desenhos poderá variar com o aparelho Jacquard, mas também introduzirá artigos novos, como as toalhas chamadas turcas, cobertas em alto relevo, etc.»

A esperança manifestada tinha sua razão de ser. De facto António da Costa Guimarães viria a ser o grande impulsionador da indústria têxtil. Adquiriu em Inglaterra a maquinaria em uso nessa época. Em 1885 já existiam na sua fábrica os teares Jacquard.

Em 2 de Março de 1889 começou a construir-se a fábrica de linho e de algodão de José Pinto Teixeira de Abreu & C.^a, que principiou a trabalhar em 25 de Abril de 1901. Ficou a ser conhecida por «Fábrica do Minhoto».

A 10 de Maio de 1890 foi registada, provisoriamente, no Tribunal Comercial de Guimarães, a escritura de constituição da Companhia de Fiação e Tecidos de Guimarães, cujo início de trabalhos se fez em Campelos em 12 de Janeiro de 1893.

Um novo industrial se lhes seguiu, Manuel Bernardo Alves, meu pai, que havia sido empregado de António da Costa Guimarães e em 1902 montou uma fábrica a vapor de tecidos de linho e de algodão, na Avenida do Comércio (a Fábrica de Vila Flor).

É de salientar que só este industrial e António da Costa Guimarães, como industriais têxteis, publicaram anúncios, que aqui se reproduzem, num *Guia do Visitante* distribuído em Agosto de 1904 como lembrança das Festas Jubilares realizadas de 11 a 15 desse mesmo mês.



Fabrica a Vapor de Tecidos
de Linho e de Algodão do Castanheiro-GUIMARÃES

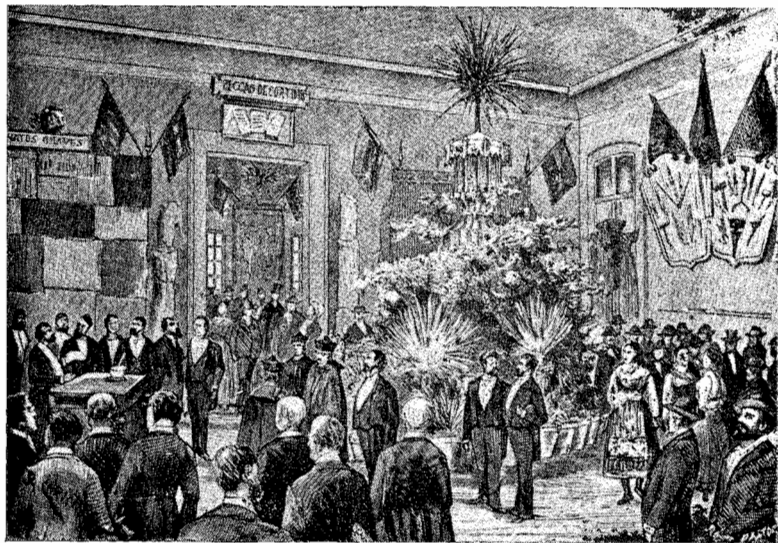
DE **António da Costa Guimarães, J.^o & C^o**

CASA FUNDADA EM 1854

ESCRITÓRIO E ESTABELECIMENTO:
 147, Rua Nova de Santo Antonio, 149 - GUIMARÃES

OFFICINAS E ARMAZENS:
 Lugar do Castanheiro - Urgeses - Suburbio de GUIMARÃES





Aspecto da inauguração da Exposição Industrial de Guimarães
de 1884

PIONEIROS DA INDÚSTRIA TÊXTIL MECÂNICA VIMARANENSE



António da Costa Guimarães



Manuel Bernardo Alves



FABRICA A VAPOR DE TECIDOS DE LINHO E D'ALGODÃO

Manoel Bernardo Alves

ESTABELECIMENTO:

Largo de D. Afonso Henriques—GUIMARÃES

FABRICA:

Em Villa Flôr, na Avenida do Commercio

Reprodução dos dois anúncios publicados em 1904 no «*Guia do Visitante*»

Outras se criaram muito mais tarde, principalmente depois da última guerra. Mas é assunto que já não cabe no âmbito deste estudo, que pretendemos limitado à época do início do caminho de ferro de Guimarães.

OS CAMINHOS DE FERRO

A construção dos caminhos de ferro foi, sem dúvida, o maior acontecimento resultante da promoção do progresso económico europeu.

As novas técnicas tiveram em Júlio Verne a sua melhor expressão através dos seus romances de aventuras extraordinárias, então consideradas fantasias de ficção do romancista ou sonhos inatingíveis que faziam delirar os seus leitores pela força imaginativa que neles encontravam, longe de suporem que algum dia se viriam a tornar realidade, a realidade que nós hoje vivemos.

Quando se realizou a Exposição Industrial de Londres, em 1851, já os meios de transporte a vapor tinham a idade de uma geração. A máquina a vapor ocupava um sólido posto na vida económica da Europa Ocidental, com relevo para a Inglaterra que, mercê da existência de carvão no seu próprio território, conquistara a liderança no aperfeiçoamento dessas máquinas. Assim já em 1851 pôde apresentar na sua Exposição modelos diversos de máquinas a vapor com motores de impulsão que desenvolveram as técnicas de fiação e de tecelagem, bem como as de transportes

marítimos e ferroviários. A instalação do primeiro cabo submarino entre a Inglaterra e a França foi outro acontecimento notável a coincidir com o da Exposição, pela contribuição que veio dar às comunicações transatlânticas e transcontinentais.

Os visitantes da Exposição Mundial de Londres dificilmente se poderiam aperceber do significado futuro das importantes invenções que ela comportava, uma vez que as máquinas expostas estavam ainda na fase de experiência. Além disso, o continente europeu estivera paralizado por motivo de guerras, revoluções e contra-revoluções. Apenas a Inglaterra impressionava pela calma observada na sua política interna, o que conferia à burguesia britânica uma confiança em si mesma que sobressaía do que a revista *Punch* manifestava deste modo:

«Tudo isso era exemplo magnífico da liberdade real, por um lado, e da completa segurança, pelo outro, no resultado da nossa monarquia constitucional que nenhum despotismo ou republicanismo do mundo puderam obter em parte alguma executando-se uns aos outros em nome da ordem ou degolando-se em nome da liberdade» (3).

E assim foi possível dar-se, paralelamente à diplomacia tradicional dos estadistas, os primeiros passos no sentido de uma política internacional de cientistas, técnicos e produtores.

O carácter público do acontecimento ligado à comunicação internacional e à popularização da indústria deram lugar a um turismo de massas que teve por expoente máximo Thomas Cook que desde 1841 actuava como agente de viagens junto das empresas de caminho de ferro e se tornou conhecido em 1851 por ter organizado visitas, a preços módicos, à Exposição de Londres.

Do mesmo modo Paul Julius Reuter que em Aachen, empregava pombos correios nas suas comunicações, viria a adoptar os novos métodos de trabalho que, por muito tempo, se tornaram modelares e deram fama à Agência de Notícias Reuter, instalando em Londres um escritório telegráfico que, inicialmente, se especializou na difusão de notícias sobre economia e comércio entre as capitais europeias. Foi Werner von Siemens, um dos fundadores alemães da electrotécnica moderna, quem aconselhou Reuter à instalação do escritório em Londres.

Siemens, juntamente com o mecânico Georg Halske, construiu a fábrica Siemens. Assíduo viajante, fez parte dos júris de

(3) *Punch or the london Charivari*, Londres, 1851, vol. 20, p. 190.

todas as exposições técnicas que se realizaram durante a sua vida, tendo destacado nas suas «Memórias» o valor das exposições mundiais para o conhecimento mais profundo e a expansão mais acelerada das novas técnicas reveladas.

Escreveu ele:

«De 1850 a 1856 empenhei-me, juntamente com Halske, em melhorar os aparelhos telegráficos e os instrumentos eléctricos auxiliares e de medição para fins científicos e técnicos. Trabalhávamos num terreno ainda não cultivado e, por isso, a nossa actividade tornou-se frutífera. As nossas construções difundidas rapidamente a partir das exposições mundiais de Londres (1851) e de Paris (1855) foram a base de todas as instalações posteriores. Só algumas dessas inovações foram patenteadas, mas a maioria delas viriam a ser descritas em revistas especializadas, o que facilitou a sua difusão e nos proporcionou muitas encomendas. Mas, por outro lado, veio-nos privar do reconhecimento da nossa autoria» (4).

É de crer que durante os anos 70 e 80 do século passado a formação técnica não fosse condição básica do processo de industrialização, fenómeno então de pouca importância sob o ponto de vista da luta de classes uma vez que, tanto na Inglaterra como na Alemanha, se atendia mais à formação de operários qualificados, estreitamente vinculados à resistência às tendências social-revolucionárias que neles pretendiam instalar, e, simultaneamente, à integração desses operários especializados no Estado industrial burguês e nacional.

Ao ser inaugurada em 1855 a Exposição Mundial de Paris havia Júlio Verne publicado já cinco dos seus romances de aventuras, que poderiam dar a impressão de constituírem introduções aos catálogos das exposições mundiais dessa época.

Talvez que os livros de Júlio Verne viessem a exercer influência nos meios industriais, pois a Exposição de Paris acusava profundas metamorfoses não só no sistema de construção das máquinas como, também, na apresentação dos metais, e até na própria química, que revelavam a adopção de novos processos que encontrariam, mais tarde, explicação técnica.

Assim, nessa Exposição, a França deu mostras de se poder especializar na produção do aço, que a Inglaterra tinha adquirido devido ao processo Bessemer.

(4) Werner von Siemens, *Lebenserinnerungen*. 1.^a edição, Berlin, 1892.

Graças aos estudos do químico Henri Sainte-Claire Deville com o generoso apoio de Napoleão III, a França tinha conseguido produzir, a partir de 1854, alumínio em escala industrial que, então, não obteve o interesse que se esperava viesse a despertar mas que se viria a criar quando Júlio Verne, em 1865, veio preconizar, no seu livro *Da terra à lua*, a aplicação do alumínio no foguete que ele então previa viesse fazer a ligação entre a terra e a lua, facto que se veio a verificar nos nossos dias como resultado das experiências feitas pelo alemão Wernher von Braun, o pioneiro do voo espacial, falecido em 16 de Junho de 1977.

Foi na exposição de 1851 que o engenheiro inglês Charles Clark apresentou o seu projecto de construção do canal de Suez que apenas obteve uma breve menção no catálogo oficial. Na Exposição Mundial de Paris outro projecto foi apresentado por Ferdinand Lesseps. A construção do canal fôra iniciada em 1859 e a sua conclusão foi feita 10 anos depois, em Novembro de 1869.

Verdi, embora algo tardiamente, viria associar-se, dois anos depois, à comemoração festiva do notável acontecimento com a sua ópera «Aída», estreada em 24 de Dezembro de 1871, no Cairo, sendo a «Marcha Triunfal» interpretada como alegoria à hegemonia mundial burguesa que a abertura do canal representava.

A construção dos caminhos de ferro foi inspirada no sistema de vagonetas que transportavam carvão. Desde o século XVI que no Harz se procedia a esse transporte em pequenos carros de mão que rodavam sobre pranchas paralelas de madeira, das minas de Broseley para o rio Severn, passando essas vagonetas, depois de 1700, a ser puxadas por cavalos.

Entre 1768 e 1771 Richard Reynolds substituiria os carris de madeira por carris de ferro com rebordo interior, fornecidos pela fundição de Coalbrookdale. Tratava-se dos serviços privativos de minas, fundições, olarias, e de diversos outros estabelecimentos industriais. Mas existiriam também algumas linhas públicas: a de mercadorias, de Croydon-Wandsworth, e a de passageiros, de Swansea-Mumbles, ambas abertas em 1804.

Foi nessa altura que o vapor começou a ser aplicado aos transportes ferroviários por invenção de Richard Trevithick que em 1809, na grande Exposição de Euston Square, ensaiou a primeira locomotiva para transporte de passageiros, o que despertou a maior curiosidade.

George Stephenson, filho de um mineiro, tendo passado de maquinista a director de uma grande mina de carvão, construiu

em 1814 a primeira locomotiva aplicada nas minas. Em 1823 fundou a primeira fábrica de locomotivas do mundo e construiu, em 1829, o caminho de ferro entre Liverpool e Manchester. Nas suas oficinas foram construídas locomotivas para os caminhos de ferro da Bélgica e da Alemanha (1835).

Depois que o engenheiro francês Gallois-Lachapelle visitou a Inglaterra, a seguir às guerras napoleónicas, foi a França quem em 1831 apresentou uma locomotiva, construída por Marc Séguin, que passou a ser usada na linha Saint'Étienne-Lião.

A primeira locomotiva feita na Alemanha, a «Saxonia», começou a funcionar em 1839 na linha de Dresda a Leipzig.

A linha férrea de Stockton a Darlington, inaugurada em 1825, pode ser considerada como a pioneira dos caminhos de ferro.

Também a Bélgica e a Alemanha se aperceberam, rapidamente, das vantagens das ligações ferroviárias. Antuérpia, na Bélgica, tornara-se num porto mundial situado nos cruzamentos da Europa. Após a sua independência, em 1830, a Bélgica estabeleceu uma grande rede de caminhos de ferro, a partir de Bruxelas, tendo como bases de abastecimento as minas de carvão situadas no vale do Mosa e do Sambre.

Na Alemanha foi Colónia que se converteu num grande centro ferroviário com ligações para Antuérpia, Minden e Basileia. Por sua vez Berlim criara linhas para Hamburgo, Anhalt, Magdeburgo, Stettin, Breslau e Leipzig, utilizando-se nesse meios de comunicação o carvão do Rur. Deste desenvolvimento resultou a necessidade do fabrico de carris, o que provocou a expansão da indústria alemã que passou a fornecer locomotivas e material rolante, o que representou, com a formação do *Zollverein*, o início do desaparecimento das barreiras económicas que dividiam os estados alemães de então.

Ao contrário destes países, a França, sob este aspecto, foi mais rotineira pois só em 1842 viu promulgada a rede ferroviária a irradiar de Paris. Mas, após isso, tornou-se notável o desenvolvimento dos caminhos de ferro, sendo as linhas de Paris a Ruão, ao Havre, a Lille e a Calais das primeiras a serem concluídas. Paris ficava, deste modo, ligada a importantes portos de mar, a regiões têxteis afamadas e a jazigos de carvão que sustentavam essa expansão ferroviária que iria criar ligações com Bruxelas e facilitá-las com a própria Inglaterra.

Em 1870 a rede ferroviária ligava a Europa Ocidental fomentando uma troca de matérias-primas e de maquinaria pesada entre

os diferentes países que a constituíam. Os Alpes tinham sido furados em Monte Cenis e os projectos do túnel de St. Gottard iam tornar-se realidade. Em 1872 o americano George Westinghouse inventou o freio pneumático, e na Exposição de Berlim, realizada em 1879, a firma Siemens-Halske expôs a primeira locomotiva eléctrica. Em 1883 fez-se a inauguração do Oriente-Express, que foi o primeiro comboio internacional de luxo, e em 1892 deu-se começo à construção do caminho de ferro Trans-Siberiano, de 6000 quilómetros, que terminaria em 1903 (5).

PORTUGAL E OS CAMINHOS DE FERRO

Foi demorada a concretização das ligações ferroviárias no nosso país. Esboçadas em 1844 com a criação da «Companhia das Obras Públicas de Portugal» sob a ditadura liberal de Costa Cabral, constituída com o avultado capital de vinte mil contos, o que era extraordinário naquela época e levou a crítica irónica a designá-la «Companhia Monstro», foi legalizada por decreto de 19 de Dezembro que deu aprovação à escritura de fundação e aos respectivos estatutos.

O contrato com o Estado para o início das obras projectadas foi celebrado em 19 de Abril de 1845, no reinado de D. Maria II.

Entretanto, e nos princípios de Abril de 1851, deu-se o movimento do marechal Duque de Saldanha que derrubou o Governo de Costa Cabral substituindo-o por um outro, constituído em 1 de Maio desse ano, presidido pelo próprio Duque. Foi este o denominado movimento da «Restauração», que deu origem à constituição do Partido Regenerador.

Havia, por parte do povo, uma certa relutância na construção dos caminhos de ferro, e os protestos começaram a surgir patrocinados pelo jornal *O Progresso*, que, desta forma, desmentia o seu próprio título. No Parlamento, por sua vez, faziam-se considerações descrentes quanto à utilidade dos caminhos de ferro cuja construção era considerada um luxo dispendioso e perfeitamente dispensável num país como o nosso, desprovido de carvão e de maquinaria que teriam de ser importados.

Em 30 de Agosto de 1852 foi criado o Ministério das Obras Públicas, do Comércio e da Indústria cujo decreto, assinado pela

(5) W. O. Henderson, *A Revolução Industrial*, Editorial «Verbo».

Rainha D. Maria II, foi referendado pelos então ministros Duque de Saldanha, Rodrigo da Fonseca Magalhães, António Maria Fontes Pereira de Melo, Visconde de Almeida Garrett e António Jervis de Atouguia. Nessa mesma data se decretou a construção do caminho de ferro do Norte, entre Lisboa e o Porto.

A entrada de Fontes para o ministério da «regeneração», em 1851, e, depois, a criação do Ministério das Obras Públicas, de que ele seria o primeiro titular e de que tomou posse em Agosto de 1852, a política da criação dos transportes e comunicações ia assumir o primeiro lugar na economia do país. Foi exactamente este homem extraordinário de actividade e cheio de iniciativas e de boa vontade em bem servir que Bordalo, irreverentemente, ironizou no «António Maria».

Fontes deu início à viação acelerada aprovando as bases do concurso para a construção e exploração das linhas de caminho de ferro de Lisboa a Santarém e à fronteira Leste para que foi aberto concurso a 20 de Outubro de 1851, concurso este que se encerrou a 31 de Julho de 1852, dele resultando a celebração de um contrato entre o governo português e a Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Trabalhos morosos foram os de ligação de Lisboa ao Porto. Estudos, propostas e contra-propostas iam dilatando a construção até que em 20 de Junho de 1860 foi decretada a constituição legal da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses cujos estatutos tinham sido aprovados em 22 de Dezembro de 1859. Mas já antes, pelo decreto de 30 de Julho desse ano de 1859, o Governo tinha firmado contrato com o empreiteiro espanhol D. José Salamanca. Este contrato e as suas directrizes tiveram aprovação por carta de lei de 5 de Maio de 1860 na qual se estabelecia que a largura da via seria de 1,67 m. em substituição das então começadas no nosso país, de 1,44 m, ficando assim com a mesma bitola das linhas espanholas.

O primeiro comboio procedente do Sul e que estabeleceu a ligação com as Devesas (Vila Nova de Gaia), na extensão de 332 quilómetros, deu entrada naquela estação no dia 7 de Setembro de 1864. Faltava ainda a ligação ao Porto, intrincado problema que se previa de solução difícil.

Eduardo Frutuoso Gaio, nos seus *Apointamentos da História dos Caminhos de Ferro, em Portugal*, escreveu:

«A obra da Ponte era importantíssima por ter de ser executada num rio largo, sujeito a cheias que sobem 14 metros acima da

linha do baixo mar ordinário, com um fundo de areias e lodo no qual é necessário descer a profundidades de 15 a 36 metros para se encontrar terreno sólido onde possam assentar-se as fundações».

Três engenheiros foram encarregados de proceder aos estudos dessa ligação: Manuel Afonso Espregueira, Pedro Inácio Lopes e o célebre Alexandre Eiffel, mundialmente conhecido pela construção da famosa Torre que perpetua o seu nome na cidade de Paris, o qual foi o autor do projecto da ponte sobre o rio Douro. Três traçados foram apresentados para a ligação ferroviária ao Porto: — o do Areinho, ou de Campanhã, o do Campo do Cirne e o do Seminário, os quais levantaram grande celeuma provocada pelas divergências que fizeram surgir entre o Estado e a empresa construtora, presidida pelo já referido empreiteiro espanhol D. José de Salamanca, o que lhe originou a demissão.

Optou-se pelo traçado do Seminário, da autoria do Eng.^o Manuel Afonso de Espregueira. Depois de minuciosos estudos foram os trabalhos iniciados em Janeiro de 1876, começando com a montagem do arco em Março de 1877, que foi concluída em 25 de Setembro. Em 5 de Novembro desse ano procedeu à sua inauguração o Rei D. Luís e a Rainha D. Maria Pia, que lhe deu o nome. Treze anos e meio demorou a ligação das Devesas a Campanhã.

A inauguração da Ponte de D. Maria Pia constituiu um acontecimento notável tendo a sua construção sido considerada então obra sem igual na Europa. A proposta de Lei a autorizar o contrato de construção foi presente à Câmara dos Deputados em 5 de Fevereiro de 1873, mas só foi aprovada em 3 de Fevereiro de 1875 e assinada a 26. Esse contrato fez-se com a casa Eiffel, de Paris, por 1 200 000 francos. A altura da ponte situa-se a 61, 20 m. do nível da baixa mar, e tem de comprimento de tabuleiro 354, 375 m. apoiando-se em 3 pilares do lado sul, do fecho do arco, e dois do lado norte, com mais dois pequenos pilares ao lado do fecho.

Este acontecimento deu ao acto da inauguração uma solenidade que assim se encontra relatada no jornal *O Comércio do Porto*:

«Os 1 200 convidados reuniram-se na Estação das Devesas; logo que correu a notícia de que SS.MM haviam saído do Palácio real para a cerimónia da inauguração, os convidados tomaram lugar no comboio de 24 carruagens que lhes estava destinado, e se pôs em marcha por volta das 12,30 hora, em direcção à entrada da Ponte, onde deixou os convidados, e regressou às Devesas. Os

convidados tomaram lugar numa extensa bancada, vistosamente adornada, construída em frente da Ponte, donde se avistava um deslumbrante espectáculo de ambas as margens, pois todos os recantos, por mais estreitos e fragosos, donde se avistava a Ponte, estavam coalhados de gente, em dezenas de milhar, dando um movimento extraordinário de cor, de vida, de interesse, de grandeza, de emoção e de majestade; o rio estava coberto de barcos, disputando primazia nos seus enfeites; um quadro de maravilha.

Paralelamente à linha férrea, estavam postados os corpos de Infantaria 10 e 18, na esplanada da Serra. Na parte direita da Linha, frente aquela Bancada, estava o Pavilhão Real, destinado a SS.MM., e depois a Capela, onde o Prelado se devia paramentar.

Logo que o comboio dos convidados regressou às Devesas, partiu o comboio real, composição de seis carruagens e um salão, onde tomaram lugar o Rei D. Luís, a Rainha D. Maria Pia, o Príncipe D. Carlos, e os Infantes D. Augusto e D. Afonso, os Ministros da Justiça, das Obras Públicas, da Guerra, o Bispo da Diocese — Cardeal D. Américo, o general da Divisão, Governador Civil, os membros do Corpo Diplomático, Direcção da Companhia Real dos Caminhos de Ferro portugueses e outras autoridades. Chegado o comboio, dirigiram-se SS. MM. ao Pavilhão, sob uma affectuosa e febril saudação de todos os circunstantes; e todos os engenheiros nacionais e estrangeiros, que executaram esta notável obra de arte, foram recebidos no Pavilhão Real.

O Senhor Cardeal, paramentado, saiu da Capela revestido de capa, mitra e báculo, precedido da Cruz, assistido pela sua comitiva de Cónegos e acólitos, e seguido do Ministro das Obras Públicas e da Direcção da Companhia; dirigiu-se à entrada da Ponte, onde iniciou a cerimónia da bênção, percorrendo-a até ao Arco, em aspersão.

Ouviram-se repiques de sinos, foguetes deflagrando nos ares, salvas de ordenança da Serra do Pilar, acordes das bandas regimentais e das filarmónicas, palmas a estrugir, lenços a acenar...

Depois de se recolher à Capela, para se desparamentar, seguiu-se a passagem dos comboios pela Ponte, em momento de extraordinária emoção, com entusiásticas saudações, e acenar de lenços da multidão.

O comboio real, depois de deixar, na Estação de Campanhã, as Reais Personagens e sua Comitiva, voltou à entrada da Ponte para transportar os restantes convidados e autoridades, a fim de tomarem parte num lauto banquete que, presidido pelo Rei D. Luís,

foi servido nas salas da estação, sendo então galardoados os «*Três Grandes*» pelo Rei, pela extraordinária Obra realizada, tida «*Como uma das primeiras da Europa, e das mais arrojadas do Mundo*».

Nesta solenidade foi igualmente incluída a inauguração da estação de Campanhã, cujos trabalhos de construção se iniciaram a 15 de Setembro de 1873.

A partir de então passaram os comboios de e para Lisboa a atravessar a ponte sobre o Douro que, na imaginação de alguns, era tomada como uma terrível ratoeira, não faltando mesmo preces nos lábios dos que receavam que, por artes do diabo, a ponte viesse a abater. Também nos túneis se verificava o maior silêncio dos passageiros, quebrado apenas pelo compassado ruído provocado pelas emendas dos carris ou pelo resfolegar das máquinas, como se eles constituíssem uma temível entrada no outro mundo.

A 3 de Agosto de 1882 foi aberto à exploração o caminho de ferro da Beira Alta: — da Figueira da Foz a Vilar Formoso.

A propósito dos caminhos de ferro viria, depois, Fernando Pessoa a ironizar:

*No comboio descendente
Vinha tudo à gargalhada.
Uns por verem rir os outros
E os outros sem ser por nada.
No comboio descendente
De Queluz a Cruz Quebrada.*

*No comboio descendente
Vinhavam todos à janela.
Uns calados para os outros
E os outros a dar-lhes trela -
No comboio descendente
De Cruz Quebrada a Palmela.*

*No comboio descendente
Mas que grande reinação!
Uns dormindo, outros com sono,
E os outros nem sim nem não -
No comboio descendente
De Palmela a Portimão.*

A EXPANSÃO PARA AQUÉM DO DOURO

Em 14 de Julho de 1872 deu-se início à construção, por conta do Estado, da linha do Minho: — do Porto a Valença. No dia 12 fizera-se a cerimónia da inauguração pela forma que passamos a transcrever do n.º 158 de *O Comércio do Porto*, do dia 13:

«Às 5,30 h. da tarde SS. MM. e AA., acompanhados dos Senhores Presidentes do Conselho e Ministro das Obras Públicas, e demais pessoas de representação, dirigiram-se para S. Roque da Lameira, onde se procedeu à inauguração dos trabalhos do Caminho de Ferro do Minho.

À entrada de SS. MM. no Campo destinado à Cerimónia, as Músicas dos Regimentos de Infantaria n.ºs 18 e 5 tocavam o Hino Real. O Pavilhão estava armado, e nele cinco cadeiras; procedendo à cerimónia, El-Rei, lançou com uma pá, um pouco de terra num pequeno carro de mão, ouvindo-se manifestações de regozijo e saudações bem como o troar de foguetes. O carro e a pá vieram de Lisboa; o carro era de madeira envernizada, tendo no interior as armas reais; a pá era de prata, e o cabo de madeira também envernizada».

A 20 de Maio de 1875 fez-se a inauguração da linha de Braga, com a presença de SS. MM. o Rei D. Luís e a Rainha, o Presidente do Conselho, Fontes Pereira de Melo, e os Ministros da Fazenda, das Obras Públicas e da Marinha que tinham chegado à estação das Devesas no dia 15, às 5 horas da tarde.

No dia seguinte, que era Domingo, assistiram à Missa na Capela de Carlos Alberto, no Palácio de Cristal, ao meio dia, e de tarde foram ao templo do Senhor de Matosinhos, onde estava a decorrer a tradicional romaria, sendo aclamados pelo povo.

No dia 20 (Quinta-feira) a Comitativa Real, com SS. MM. e AA., chegaram às 10,15 h. à estação provisória do Pinheiro onde os aguardavam a guarda de honra, constituída por Cavalaria e Infantaria e milhares de pessoas, após o que desfilaram sete locomotivas, adornadas de bandeiras e de flores, que receberam a Benção litúrgica. Pouco depois das 11 h. partiu o 1.º comboio para Braga, rebocado pela máquina «Porto».

Desta cerimónia fez o gravador vimaranense Molarinho uma medalha que foi cunhada em prata, sendo oferecida ao Rei um exemplar em ouro. Essa medalha assim se encontra descrita no n.º 189 de *O Comércio do Porto*, de 21 de Maio de 1875:

«Na parte superior do reverso, uma locomotiva, tendo por

fundo a paisagem que rodeia a estação de Campanhã; um filete, entra o qual se lê em miúdos caracteres: *Engenheiros J. J. de Matos* — divide esta parte inferior, preenchida pela seguinte inscrição: *Lei de 2 de Julho de 1867* — Começado em 12 de Julho de 1872. Inaugurou-se à exploração, em 20 de Maio de 1875. Em volta, a legenda: *Caminhos de Ferro do Minho*. No anverso vê-se a efigie de S. M. El-Rei, circuitada pela legenda: *D. Luiz I, Rei de Portugal*.

A efigie é um trabalho esmeradíssimo que por si só bastaria para fazer a apresentação do apreciável artista».

Em 1871, quando na Câmara dos Deputados se tratou da via férrea de Braga, o deputado sr. Alves Carneiro declarou:

«Se os caminhos de ferro são destinados para trasporte de passageiros e de mercadorias entre os grandes centros de população; se a nação faz grandes sacrifícios para aproveitar ao maior número, entendendo que nenhuma outra directriz se podia apresentar, que levasse o caminho de ferro com mais vantagem e utilidade (do Porto a Braga por Guimarães).

O caminho de ferro directo do Porto a Viana por Braga pode atravessar, até esta última cidade, os seguintes concelhos e população:

Maia, com.....	16 107	almas
Santo Tirso, com.....	21 539	»
Famalicão, com	27 909	»
Barcelos, com	45 186	»
	<u>110 741</u>	»

Prosseguindo depois:

«Levado, porém, o caminho de Ferro pelo Vale de *Sousa* a Braga *por Guimarães*, ou suas proximidades, pode atravessar os seguintes concelhos e populações:

Gondomar, com	21 858	habit.
Valongo	8 522	»
Paredes	17 618	»
Penafiel	28 752	»
Lousada.....	14 318	»
Felgueiras	20 245	»
Guimarães.....	44 415	»
	<u>155 728</u>	

E pode aproveitar pela sua proximidade a uma população de 190 960 almas que tantas são as que existem, na área dos concelhos de Paços de Ferreira, Canavezes, Baião, Santo Tirso, Famalicão,

Lanhoso, Vieira, Fafe, Celorico de Basto e Cabeceiras de Basto, aproveitando assim a uma população total de 346 705 almas; resultando *a favor de Guimarães* uma diferença de 166 967 almas...

Se se considerar a riqueza dos terrenos que o caminho atravessa, quer pela linha directa, quer pelo Vale do Sousa, encontramos diferenças essenciais.

O caminho directo percorre povoações já mencionadas, que pagaram em 1865, 40 110\$016 reis de contribuição predial, industrial, e pessoal, e produziram uma receita eventual de 28 359\$886 reis; ao todo 64 460\$902 reis; e os sete concelhos pelo Vale do Sousa, produziram naquele ano 66 534\$228, e 31 074\$628 reis de receita eventual, ou ao todo 97 608\$856 reis, havendo uma diferença a favor de *esta directriz* de 23 147\$947 reis.

Se avaliarmos a produção cerealica produziram em 1864 os concelhos de Santo Tirso, Famalicão, Barcelos e Maia 1 740 440 alqueires e os outros já enunciados 4 000 000 de alqueires.

A opinião do nobre marquês de Sá da Bandeira, era a favor da directriz que advogo, e muitas câmaras representaram no mesmo sentido, assim como muitos cavalheiros compiscuos.

Não se há-de estranhar que faça este pedido *a favor de Guimarães*, que não é nenhuma vila sertaneja, nem nenhuma aldeia de Paio Pires (risos e apoiados).

Basta que nos recordemos que a cidade de Guimarães encerra ainda hoje dentro dos seus muros preciosas relíquias e notáveis monumentos da nossa passada grandeza. Pátria de um rei e de um pontífice ilustrado e santo, lá está o castelo vetusto, mas altivo, aonde *nasceu o Fundador da nossa Monarquia...*»

Outros considerandos fez o deputado Alves Carneiro. Os que deixamos reproduzidos constituem elementos para a história económica e populacional da região, nessa altura.

Como se verificou, a ligação do Porto a Braga tomou outro rumo, talvez por ter sido considerado mais directo do que o proposto por aquele deputado.

Tornara-se, porém, necessária a localização e construção de uma estação condigna que, além de servir o Porto, fosse comum a todas as linhas, umas projectadas e outras inauguradas ou em complemento de construção. Estabelecido o acordo entre o Governo e a Companhia para se dar andamento ao projecto de estação apresentado em 25 de Junho de 1873, os trabalhos foram iniciados em 15 de Setembro, (ficando a estação a pertencer ao Estado), e concluídos dois anos depois, a 20 de Maio de 1875.

Em 1890 ligou-se a linha de Campanhã até à estação provisória de S. Bento formada por um grande barracão de madeira para o serviço de passageiros e recovagem, ao longo da Rua da Madeira, enquanto se procedia à demolição do Convento da Avé Maria, da Ordem Beneditina, fundado no século XVI e construído na antiga Praça do Faval (presentemente de Almeida Garrett), que constituía um conjunto arquitectónico de grande apreço, com o seu belo claustro, além de outros valores artísticos que o Porto perdeu. O mosteiro foi mandado construir por El-rei Dom Manuel obtendo do Papa Leão X a bula «Sollicitudo ministerii pastoralis», de 4 de Outubro de 1521, que a isso o autorizava. As religiosas deram entrada no Real Mosteiro a 6 de Janeiro de 1535, já no reinado de D. João III. A 7 de Novembro de 1896, um sábado, uma composição de onze carruagens de passageiros, rebocada pela locomotiva «Miragaia», saía às 12,55 da estação de Campanhã para a estação abarracada de S. Bento, onde deu entrada à uma hora da tarde. Foi depois descerrada pelo Governador Civil a lápide de bronze colocada na testa do túnel, que tem a seguinte inscrição:

«Aos promotores do Progresso Nacional, Emygdio Navarro, Carlos Lobo de Ávila, Campos Henriques, e ao iniciador José Maria Ferreira, o Centro Comercial do Porto. 7/11/96».

Em 1901 estava concluída a demolição do convento da Avé Maria, e em 22 de Outubro de 1900 fora iniciada a nova estação de S. Bento com a cerimónia do lançamento da primeira pedra colocada por El-Rei D. Carlos, por ocasião das Comemorações Henriquinas, sendo a inauguração feita desasseis anos depois, em 5 de Outubro de 1916. O projecto do edificio era do Prof. Architecto Marques da Silva, e os azulejos, cujo assentamento se terminou em 1915, do Mestre Jorge Colaço.

A 30 de Julho de 1875, iniciou-se a circulação na linha do Douro, entre Campanhã e Penafiel. A partir daí a construção da linha tornou-se mais difícil por motivo do acidentado do terreno, pelo que o último troço, do Pocinho à Barca de Alva, só foi aberto ao público em 9 de Dezembro de 1887.

Entretanto, a 8 de Novembro de 1888, foi feita a inauguração do troço ferroviário Campanhã/Porto A (Alfândega). Em 19 de Dezembro de 1897 adjudicou-se a Emilio Biel, único concorrente, por 13 979\$000 reis, a empreitada da iluminação eléctrica da Estação de Campanhã.

Prosseguira em bom ritmo a construção da linha do Minho, que alcançara Valença em 6 de Agosto de 1882. A ligação com a

Galiza só se fez em 1886 por motivo da construção da ponte internacional sobre o rio Minho.

A ponte de Viana também foi construída por Eiffel. Tem 563 metros de comprimento por 6 de largura e um panorama surpreendente tanto quando se a atravessa como quando se a contempla do jardim que margina o encantador e lendário Lima.

Foi talvez daí que, perante a magestade da ponte espelhando-se no rio e com o comboio a atravessá-la, tivesse surgido a inspiração do poeta João da Rocha, (nascido em Viana a 17 de Abril de 1868) para estes versos:

*É certo que há todos os dias,
Em certas horas e ocasiões,
Comboios que andam sobre as vias
E páram só nas estações.*

*Ih! uh! ih! pum!...
Tapum, tapum, tapum, tapum!*

*Como lagartas de pinheiros
Que em filas seguem pelo chão,
Assim comboios, por fogueiros
E maquinistas, guiados vão.*

*Ih! uh! ih! pum!
Tapum, tapum, tapum, tapum!*

*A máquina à frente, logo à beira
O tênder, os fourgons, no meio
Vagões de gente. Atrás, na poeira,
Numa guarita, o guarda-freio.*

*Ih! uh! ih! pum!...
Tapum, tapum, tapum, tapum!*

*Dentro de tais monstros ligeiros,
Nas linhas férreas sempre a andar,
Vão misturados passageiros
Para o degredo ou para o lar!*

*Ih! uh! ih! pum!...
Tapum, tapum, tapum, tapum!*

*Param nas gares. Toda a gente,
Que vem ou vai, mostra-se a Deus
Triste se parte e fica ausente,*

Leda se chega ao pé dos seus.

Ih! uh! ih! pum!...

Tapum, tapum, tapum, tapum!

Apita a máquina. As campainhas

Dão badaladas. É o sinal!

Rodai, comboios, pelas linhas!

Que vos importa o bem e o mal?!

Ih! uh! ih! pum!...

Tapum, tapum, tapum, tapum!

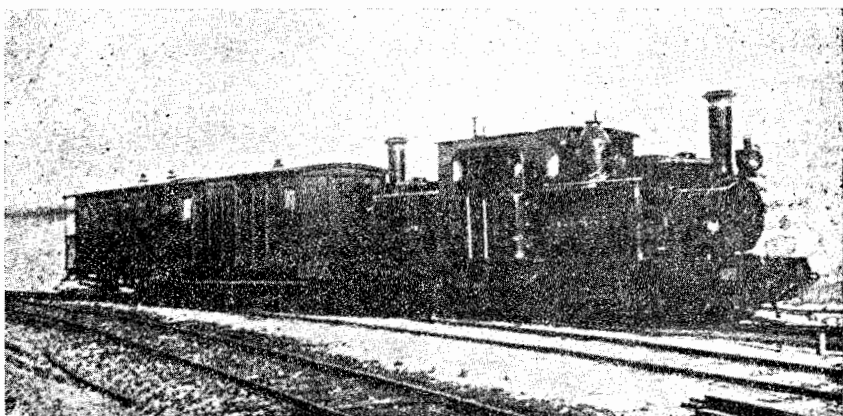
Em 1899, por decreto de 14 de Julho, foi criada a Administração -Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

No desenvolvimento da rede ferroviária verificam-se os seguintes escalões: — 952 quil. em 1877; 1 529 em 1885; 2 315 em 1894, vindo a atingir 2 381 em 1902.

UMA GORADA LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DA PÓVOA DE VARZIM A TRÁS-OS-MONTES

Em 1 de Maio de 1875 constituiu-se a Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa. Essa linha, confiada aos engenheiros H. T. Ellicot e Barão de Kessler, foi construída rapidamente, com a bitola de 90 cm., que correspondia à medida de 3 pés ingleses. A inauguração fez-se em 2 de Outubro de 1875.

Por decreto de 19 de Dezembro de 1876 foi autorizado o seu prolongamento até Vila Nova de Famalicão, sendo o primeiro



O comboio que há 60 anos circulava na linha da Póvoa

troço, da Póvoa às Fontainhas, inaugurado em 7 de Agosto de 1878, e o segundo, das Fontainhas a Famalicão, em 12 de Junho de 1881.

Esta concessão criou uma certa euforia no meio vimaranense na defesa do seu prolongamento por Guimarães e Fafe até terras trasmontanas.

Na «Memória apresentada ao Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Ministro e Secretário de Estado das Obras Públicas, Comércio e Indústria pela Direcção da Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão» dizia-se: «Insistir sobre a necessidade urgente de dotar a província de Trás-os-Montes com uma rede de viação a vapor seria matéria ociosa perante o claro espírito de V. Ex.^a, e a reconhecida proficiência e estranho amor, com que tem sempre olhado as questões referentes ao desenvolvimento progressivo do país.

As riquezas agrícolas e mineiras dessa província, os seus tesouros termas, o lugar importante que lhe dá a topografia, fazendo-a confinar por norte e leste com o vizinho reino numa extensa raia, estão sem mais comentários dizendo a urgência de começar a dotá-la com benefícios, de que em maior ou menor escala gozam ou estão próximo a gozar as demais províncias do reino.

As duas linhas do Minho e Douro como que delimitam por sul e oeste esse tracto de país tão abandonado até agora. A topografia está indicando que o primeiro passo a dar para abrir a rede de vias férreas de Trás-os-Montes consiste em a cortar por meio de uma linha que, descendo de Chaves perpendicularmente à costa, venha encontrar a linha do Minho, e de outra, que afastando-se da primeira em ângulo quase recto, siga para o sul a encontrar a linha do Douro.

O esboço anexo (cujo valor é meramente o de informação, porque ao seu desenho não precedeu reconhecimento algum do terreno) mostra a disposição a que nos referimos e dele se vê que a extensão aproximada da rede seria:

<i>Linha de Oeste</i> —Chaves ao entroncamento em Vidago...	12 quil.
ao Arco (sobre o Tâmega).....	38
a Fafe.....	18
a Famalicão.....	32
	<u>100</u> quil.

<i>Linha do Sul</i> —Vidago a Vila Pouca.....	20 quil.	
a Vila Real.....	25 »	
à Régua.....	17 »	<u>62</u> quil.
		162 »

Esta é a nosso ver a melhor distribuição dos quilómetros de via-férrea a construir, porque põe Chaves, objectivo desta primeira malha de rede, em comunicação rápida de um lado com a região de além Douro pela linha da Régua ou do Sul, do outro com o alto-Minho e com o litoral pela linha do vale do Tâmega ou de Oeste. Vasa a primeira o caminho de ferro do Douro, a segunda no do Minho, tendo como pontos de entroncamento a Régua e Famalicão.

Nenhuma outra directriz põe Chaves a menor distância do Sul do Douro, nem do Porto; havendo além disso a considerar a vantagem de que a directriz por Famalicão, ao mesmo tempo que é a mais curta (132 quilómetros de Chaves ao Porto), corta a rica região que se estende até Fafe, pondo-a em comunicação directa com Trás-os-Montes, e estabelecendo relações rápidas com a linha férrea do Minho, da qual fica sendo um tributário.

Considerando, além do exposto, que a rede projectada liga entre si povoações tão importantes como são Famalicão, Guimarães, Fafe, Chaves, Vila Pouca, Vila Real e a Régua, as estações termas de Vizela, Vidago, Pedras Salgadas, e as praias da Apúlia e da Póvoa, parece-nos que a rede proposta por nós não suporta comparação com outras que podessem projectar-se.

O seguinte resumo confirmará o que dizemos:

Distâncias totais de Chaves: À Régua.....	74 quil.
Ao Porto, pela Régua....	174 »
» por Famalicão.	132 »
À Póvoa pela Régua....	202 »
» por Famalicão.	128 »

O enorme aumento de percurso a que obrigaria as pessoas e produtos de Trás-os-Montes, nas suas relações com o Porto e com o Minho em geral, a passagem forçada pela Régua, fundamentam a linha de Oeste; e outro tanto sucede à do Sul, porque o movimento da zona de além Tâmega jamais se encaminharia pela linha de Oeste para dar a volta pela do Minho e subir de novo pela do Douro acima.

A hipótese de uma linha intermédia seguindo o vale do Tâmega desde o Marco até Chaves não sofre comparação com a rede que propomos. Haveria a construir 100 quilómetros em vez de 162, mas a economia daí resultante traduzir-se-ia num desperdício como o prova não só o seguinte quadro de distâncias:

De Chaves à Régua.....	140 quil.	em vez de	74 quil.					
ao Porto.....	160	»	»	»	»	139	»	
à Póvoa.....	188	»	»	»	»	129	»	

mas também a circunstância de que povoações como Vila Real, Famalicão, Guimarães, Vizela, ficariam fora da rede, ganhando apenas Amarante, única terra de certa importância que a linha do Marco a Chaves encontraria no seu trajecto.

Essa hipótese intermediária seria a nosso ver um erro, por isso que deixava de servir de um lado ao vale do Corgo, e a Vila Real, capital do distrito, sem por outro favorecer as relações de Trás-os-Montes com o Minho».

Outras considerações eram postas, estas mais de carácter técnico que não têm interesse especial e tornariam demasiado extensa a transcrição. A representação referida tem a data de 12 de Outubro de 1877 e está subscrita pelos Directores da Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, Tomaz Joaquim da Silva, Miguel Dantas Gonçalves Pereira e José António Pereira Duarte.

Braga, porém, tinha outros propósitos. Tendo conhecimento deles, a Câmara Municipal de Chaves dirigiu um convite à população, em 27 de Dezembro de 1877, nestes termos:

«CONVITE

A Câmara municipal deste Concelho de Chaves, tendo conhecimento pelos jornais de que a Câmara municipal de Braga vai representar a Sua Magestade El Rei para que demore a concessão da estrada de ferro de via reduzida de Vila Nova de Famalicão a Chaves por Guimarães, Fafe, Arco e Vidago, prolongando-se desta povoação por Vila Pouca de Aguiar e Vila Real até à Régua, e sendo esta estrada um dos meios de realizar os verdadeiros melhoramentos para esta província sempre desfavorecida na sua distribuição resolveu pedir aquele Augusto Monarca que não atenda a representação da Câmara municipal de Braga, por menos justa, e que aprove a proposta da Direcção da Companhia de caminho de ferro do Porto

à Póvoa e Famalicão naquele sentido; e desejando esta Câmara que o seu pedido seja acompanhado da manifestação da vontade dos seus munícipes, convida os habitantes desta Vila e seu Concelho para se reunirem nos Paços do município no dia 31 do presente mês pelas 12 horas da manhã, a fim de realizar tão patriótico pensamento».

Desta reunião resultou uma representação ao Rei ⁽⁶⁾ na qual, entre outras considerações de apoio ao projecto, se esclarecia:

«É geralmente sabido que a Câmara municipal de Braga representara já, pedindo que sobreestveja neste negócio, e que para o caminho de ferro do Minho a Traz-os-Montes se prefira a directriz, que, partindo de Braga, siga pela margem do rio Cávado. Este alvitre, porém, é inaceitável. -Sobreestar na referida concessão é, à primeira vista, impossibilitar a construção da rede de caminho de ferro nesta província. E preferir-se a directriz pela margem do rio Cávado à que propoz a direcção daquela companhia, era abraçar uma utopia, que jamais se converteria em realidade. -Esta directriz atravessaria regiões importantíssimas em produção como são as que constituem os concelhos da rica e largamente industriosa Guimarães, de Fafe, Celorico, Cabeceiras, Mondim de Basto e Ribeira de Pena; ao passo que aquela directriz, a da margem do Cávado, iria a dous passos de Braga enroscar-se nos recôncavos das penedias do Gerês, e contorcer-se nas encostas das Alturas de Barroso. -Pelo que respeita à comodidade dos povos não deve esquecer-se que aquela directriz aproveitaria imediatamente a muitos e importantes centros de população, enquanto desta, nos pontos intermediários, usufruirão somente os poucos habitantes das referidas serranias. -Considerando ainda as condições topográficas das diversas regiões cortadas pelas duas directrizes debaixo do ponto de vista da facilidade de construção da via-férrea, não pode duvidar-se que, se a indicada pela companhia aludida tem dificuldades embora superáveis, a da margem do Cávado é quase impraticável, a não ser que se queira gastar montes de ouro estérilmente e caprichosamente.- Além disto: para a construção da linha férrea de Famalicão a Chaves, há quem ofereça já capitais, e para a da que seguisse a outra directriz nenhuma empresa arriscaria os seus fundos, como talvez não houvesse governo que aí fosse comprometer com encargos sem remuneração condigna a fazenda pública. -No entender, pois desta, Câmara, Senhor, abrir margem à discussão sobre a preferência das duas directrizes referidas é obstar

(6) D. Luís I.

à construção do caminho de ferro para esta província, paralizzando os recursos económicos do país, em lugar de os desenvolver. E, ainda quando fosse praticável o caminho de ferro pela margem do Cávado, nem assim devia preferir ele ao que é indicado pela companhia, porque os interesses comerciais de uma cidade, embora sempre dignos de respeito, não devem ser antepostos aos de muitos concelhos e centros importantes de população. O bem geral não quer dizer o egoísmo de uma cidade, que desta forma intenta monopolizar o comércio com a alta província de Traz-os-Montes, sendo, não obstante, que construindo-se a via-férrea de Famalicão a Chaves, tem Braga largo ensejo para ampliar as suas relações comerciais com esta província, em vista da curta distância que separa esta cidade daquela vila, já comunicadas ambas com caminho de ferro. E em qualquer caso não podem legitimamente sacrificar-se os interesses do maior aos do menor número, especialmente quando a justiça está em favor daqueles e não protege estes. -São estas, Senhor, as razões com que esta Câmara vem respeitosamente pedir a Vossa Magestade que se não sobreesteja na concessão do caminho de ferro de bitola reduzida de Famalicão a Chaves, conforme a directriz indicada pela companhia aludida, e que o ilustrado governo de Vossa Magestade haja por bem apresentar ao parlamento na próxima sessão a necessária proposta de Lei para ela ser decretada. E nestas ideias é esta Câmara secundada por todos os seus municípios, apoio que ela deduz da sua investidura nos cargos municipais, por meio da eleição, e que foi solenemente afirmado no meeting popular reunido hoje nos Paços deste Concelho, e a que concorreram mais de ... mil cidadãos. -Senhor. Não falte Vossa Magestade ao seu povo com a justiça, que lhe é devida; nem o ilustrado governo de Vossa Magestade deixará de prover de remédio as necessidades públicas: e por isso esta Câmara, em nome daquela e destas espera e -Pede a Vossa Magestade a graça de deferir-lhe.»

Do mesmo modo a Câmara Municipal de Chaves tinha contactado a de Guimarães por ofício que lhe dirigiu em 28 de Dezembro de 1877, subscrito pelo vereador fiscal José Francisco Malícia, do teor seguinte:

Il.mo e Ex.mo Senr:

A Câmara Municipal de Chaves, tendo conhecimento de que a de Braga representou a Sua Magestade para que o projecto da directriz que a Companhia do caminho de ferro do Porto à Póvoa e

Famalicão intenta prosseguir para Chaves, por Guimarães, Fafe, Arco e Vidago, seja estudada de Braga pela margem do rio Cávado, prejudicando com a sua tentativa os interesses das províncias do norte, que por aquele projecto a Companhia do caminho de ferro soube tão acertadamente delinear; resolveu representar a Sua Magestade para que se digne aprovar o projecto apresentado pela referida Companhia.

Esta Câmara, conscia de que esse Concelho se associa, por interesse recíproco, à resolução que acaba de tomar, envia a V. Ex.^a a cópia da aludida representação, e espera que a ilustrada Vereação desse município empregue iguais e rápidos esforços para assegurar o fim desejado».

Com igual data a Câmara de Cabeceiras de Basto se dirigiu à Câmara de Guimarães nestes termos:

«Em vista do convite, que a Câmara Municipal do Concelho de Braga fez, e vem publicado nos Jornais, aos seus Municipios, para representar contra o pedido, dirigido ao Governo de Sua Magestade, pela companhia do caminho de ferro do Porto à Póvoa de Varzim, para seguir com o mesmo caminho de Vila Nova de Famalicão a Guimarães, Fafe, Arco, Vidago até Chaves, e sendo como é o dito caminho de vantagem manifesta para atravessar uma das partes mais florescentes, ricas e populosas deste País, deliberou a Câmara da minha presidência que pelo contrário se representasse em favor da concessão pedida, e que se convidasse a Câmara da digna presidência de V. Ex.^a, anuir como as Câmaras dos Concelhos de Vila Nova de Famalicão, Fafe, Celorico, Ribeira de Pena e Vila Pouca de Aguiar e coadjuva-la com iguais representações, e promoverem com a solicitude que demanda tão grave assunto o pronto e justo deferimento à pretensão civilizadora da aludida companhia».

Subscrevia este officio o presidente da Câmara, Manuel José Teixeira Basto.

Já no dia 26 de Dezembro de 1877 o presidente da Câmara de Guimarães expusera esse facto, propondo que a Câmara representasse para que fosse dada a pedida autorização e se convidassem as mais Câmaras interessadas a representarem no mesmo sentido, o que foi unanimemente aprovado.

Ainda nesse mesmo dia e no salão do Teatro D. Afonso Henriques reuniu-se um grande número de vimaranenses constituídos em comissão, para darem a sua solidariedade à representação da Câmara no sentido do prolongamento pretendido do caminho de ferro de Vila Nova de Famalicão a Chaves, por Guimarães, Fafe,

Arco de Baúlhe e Vidago, o mesmo sucedendo no dia seguinte, 30 de Dezembro, em que reuniu a Associação Comercial para o mesmo fim.

Igualmente, no 1.º de Janeiro de 1878, se reuniu a Associação Artística Vimaranesa que resolveu autorizar a sua direcção a dar inteira adesão à iniciativa tomada pela Câmara, e no Teatro D. Afonso Henriques houve nova reunião para apresentação do projecto de representação, de que estava encarregada uma comissão presidida pelo Barão de Pombeiro, para ser apresentada ao Governo em favor da concessão da linha férrea da Póvoa a Chaves.

Deste modo Guimarães colocou-se abertamente ao lado da concessão pretendida, que muito viria beneficiar não só a cidade, nesse tempo ainda sem ligações ferroviárias, como a província de Trás-os-Montes que, desta forma, ficaria com rápidos acessos ao litoral e ao Porto.

Em sessão da Câmara Municipal de Guimarães, realizada em 13 de Março desse ano de 1878, foi deliberado exarar na acta dessa sessão um voto de reconhecimento aos viscondes de Moreira de Rei, de Arriaga e de Silva Monteiro, a Júlio de Vilhena, Vasco Leão, Miguel Maximino, Figueiredo de Faria, Antunes Guerreiro, aos barões de Trovisqueira, de Joane e de Pombeiro, a Bernardino Machado e a Miguel Dantas pelos bons serviços que prestaram ao município de Guimarães fazendo parte da comissão que foi pedir ao Presidente do Conselho de Ministros o deferimento da pretensão da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão para se realizar o prolongamento da linha até Chaves (7).

O projecto, de que tratam estas representações, foi apresentado na Câmara dos Deputados em 22 de Março de 1879, portanto 15 meses depois, o que originou a representação favorável da Câmara de Guimarães de 16 de Abril desse mesmo ano, dando deste modo satisfação ao telegrama que em 14 lhe foi dirigido pelo presidente da Câmara de Chaves, Antunes Guerreiro, nos seguintes termos:

«Presidente da Câmara Municipal Guimarães. Esta Câmara, o corpo comercial, Associação Artística e a Comissão Permanente meting popular de Chaves enviam representações à Câmara dos Deputados para q seja discutido e aprovado nesta sessão legislativa o projecto do Sr. Sá Carneiro e outros para a construção dos cami-

(7) «Documentos diversos da Câmara Municipal de Guimarães» — (Arquivo Municipal Alfredo Pimenta — 22-1-100).

nhos de ferro de Traz-os-Montes, rogo a V. Ex.^a promova representações no mesmo sentido».

Aqui se demonstra o interesse despertado pelo projecto de ligação de Famalicão a Chaves em oposição ao que era pretendido pela Câmara de Braga talvez mais no propósito de contrariar essa ligação do que, realmente, no de levar por diante o que havia proposto pelas margens do Cávado e era combatido pela própria Câmara de Chaves, como temos vindo a revelar. De facto a directriz Famalicão Chaves era a mais aconselhável sob todos os pontos de vista, permitindo, deste modo, uma melhor ligação de Chaves ao Porto por Famalicão, e ao litoral nortenho.

Como mais tarde viria a confirmar o Conde de Paçô-Vieira, «A apresentação, por esse tempo, de um projecto de lei, concedendo, sobre bases mal estudadas e em condições ruinosas para o Tesouro, garantia de juro a várias linhas, e entre elas a de Braga a Chaves, veio fazer esmorecer os concessionários.

Das várias ligações existentes de Chaves com o Porto, por Braga, por Cavês e Guimarães, pelo Vale do Tâmega e pela Régua, era aquela a mais difícil e que menos se justificava»⁽⁸⁾. E assim se perderam as duas ligações ferroviárias com Trás-os-Montes, em confronto, perdendo-se deste modo a oportunidade de um melhoramento que ligando Famalicão a Chaves tanto contribuiria para o desenvolvimento de toda a vasta e rica região que a via férrea iria servir.

A LIGAÇÃO TROFA-GUIMARÃES

Foi demorada, complicada e cheia de peripécias a construção do caminho de ferro de Guimarães, como vamos ver.

A aspiração vimaranense manifestou-se em 1865 numa reunião da Câmara Municipal realizada no dia 30 de Janeiro desse ano, em que o Dr. António Alves Carneiro, que presidia, referiu *que andando-se a proceder ao estudo do caminho de ferro do Porto a Braga, e avaliando a Câmara a importância que deve ter esta cidade com a aproximação do mesmo caminho de ferro, propunha que a Câmara representasse a Sua Magestade a conveniência de que esta cidade seja considerada ponto obrigado naquele estudo*. Posta à votação, foi unanimemente aprovada, pelo que o presidente apre-

⁽⁸⁾ Conde de Paçô Vieira, «Caminhos de Ferro Portugueses» — Lisboa, Livraria Clássica Editora de A. M. Teixeira & Comt.^a, pág. 145.

sentou a minuta da representação, a qual, lida e aprovada, se deliberou fosse enviada ao seu destino.

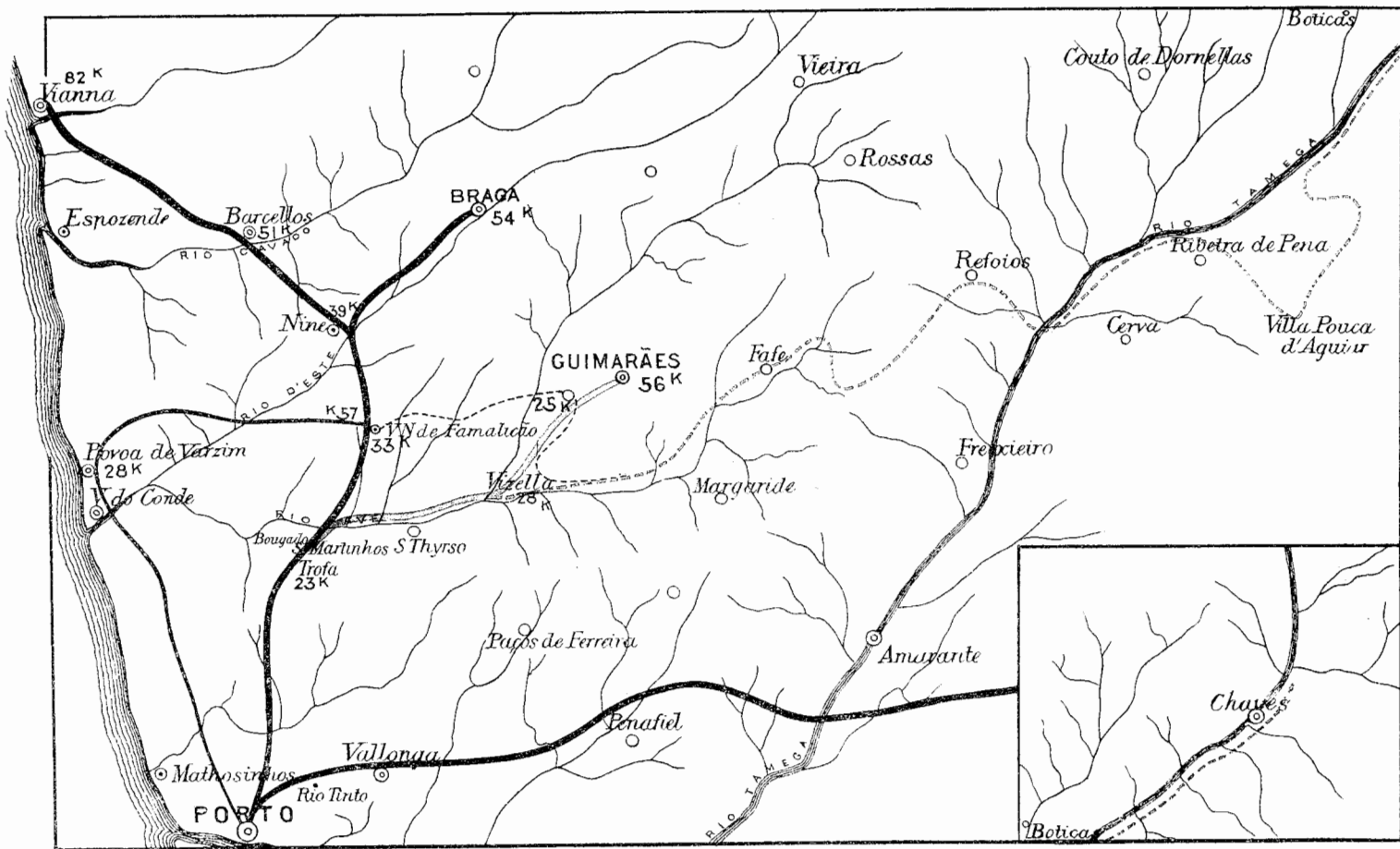
Nessa mesma reunião o presidente apresentou um ofício da Câmara de Penafiel que acompanhava cópia de uma representação que fôra enviada a Sua Magestade para que *a directriz do caminho de ferro do Porto à Régua se estude e construa pelas margens do Sousa, e não pelas do Douro*, e pedindo a colaboração da Câmara de Guimarães nesse sentido, o que foi aprovado, resolvendo-se, igualmente, enviar cópia da representação feita pela Câmara de Guimarães quanto ao estudo da construção do caminho de ferro do Porto a Braga para, de igual modo, a Câmara de Penafiel colaborar nesse propósito. Em 27 de Março do referido ano deliberou a Câmara officiar às Câmaras de Fafe, Felgueiras, Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto, Ribeira de Pena e Póvoa de Lanhoso, *a pedir representassem ao Governo para que esta cidade seja considerada ponto forçado nos estudos a fazer do caminho de ferro do Porto a Braga, reforçando assim o pedido feito por esta Câmara* ⁽⁹⁾

Em 7 de Fevereiro de 1866 a Câmara, sob a presidência do Barão de Pombeiro, deliberou, por maioria, *que se representasse a Sua Magestade para que o caminho de ferro do Minho na Viação do Porto a Braga, não seguisse na directriz estudada pelo Engenheiro Sousa Brandão, mas sim fosse entroncar na do Porto à Régua atravessando os concelhos de Penafiel, Paredes, Felgueiras, Guimarães e Braga* ⁽¹⁰⁾.

Os anos foram passando sem qualquer resolução até que em 11 de Julho de 1871 foi concedido a Simão Gattai licença para estabelecer um caminho de ferro americano (*rail-road*) entre o Porto e Braga por Santo Tirso e Guimarães. A via férrea seria assente ao nível da estrada real, sem saliência nem depressão, a um dos lados e sobre a faixa empedrada de forma a não embaraçar o trânsito de passageiros e veículos ordinários, efectuando-se para esse fim os alargamentos necessários nos pontos em que a pequena largura da estrada o exigisse. A via seria simples podendo, contudo, estabelecer-se segunda via ou vias de resguardo nos sítios em que a estrada o permitisse. O concessionário ficava obrigado a não danificar a estrada, a responsabilizar-se pelos estragos que

⁽⁹⁾ Livro de Actas da Câmara Municipal de Guimarães, n.º 15, Arquivo Municipal Alfredo Pimenta (A-4-5-39), págs. 39 e 81 v.

⁽¹⁰⁾ Livro de Actas da Câmara Municipal de Guimarães, n.º 16, Arquivo Municipal Alfredo Pimenta (A-4-4-51), pág. 37.



O projecto de Simão Gatai. A ligação a Fafe seria feita por Vizela, com o traçado de ligação a Trás-os-Montes.

nela fossem feitos, a conservar em bom estado a faixa aproveitada para a via férrea, e a submeter à aprovação do governo os projectos de quaisquer modificações que fosse necessário fazer no pavimento e obras de arte da estrada. Para a feitura desta linha dispunha o concessionário de um prazo de vinte meses a contar da data do decreto, que era subscrito pelo Visconde de Chancelheiros⁽¹¹⁾.

Estava então muito em voga o pedido de concessão para esta espécie de vias férreas, uma das quais autorizada a José Dionísio de Melo e Faro, que obtivera permissão da Câmara Municipal de Lisboa para construir nos limites do concelho uma rede de caminhos de ferro americanos (*rail road*) desde Alcântara até às proximidades do convento dos Jerónimos. Outra foi concedida ao duque de Saldanha, mas esta pelo sistema Larmanjat, a estabelecer na parte da estrada distrital de Lisboa, pela ponte de Carenque, a Colares e a Mafra, para transporte de passageiros e mercadorias, ligando esta linha com a que já lhe fôra concedida por decreto de 25 de Outubro de 1869, de Lisboa a Leiria, pelo Lumiar, Torres Vedras, Caldas e Alcobaça.

As disposições do decreto de 11 de Julho de 1871 foram modificadas por decreto de 28 de Dezembro de 1872, subscrito por António Cardoso Avelino, a requerimento de Simão Gattai que pediu autorização para empregar locomotivas no caminho de ferro, autorização esta que lhe foi concedida com a obrigação de construir o caminho de ferro em leito próprio, alterando-se assim o traçado e modificando-se as cláusulas e condições da primitiva licença. Deste modo Simão Gattai teria de fazer, à sua custa, os estudos e a construção de um caminho de ferro de via reduzida com todas as suas dependências entre um ponto do caminho de ferro do Minho, próximo ao rio Ave, e as Taipas, com um ramal de Fafe por Vizela, a entroncar na linha principal entre Santo Tirso e Guimarães, e o estabelecimento de um telégrafo eléctrico e correspondentes estações ao lado daquela linha e em toda a sua extensão. Este caminho de ferro seria de uma só via, de 1 metro de largura entre as faces internas dos carris, devendo estes ser de aço ou ferro laminado, assentes sobre travessas de madeira creosotadas, ligadas a estas com cavilhas de ferro forjado, e uns aos outros por meio de talas (*éclisses*). Estabelecia-se em 18 quilogramas o mínimo peso de 1 metro corrente de carril, a máxima inclinação dos trainéis em 2 1/2% e um mínimo de 80 metros de raio nas

(11) «Diário do Governo» n.º 180, de 12 de Agosto de 1871.

curvas. As locomotivas deviam obedecer aos melhores modelos conhecidos e de sistema apropriado para o transporte misto de passageiros e mercadorias. Do mesmo modo as carruagens e os vagões de mercadorias deviam ser solidamente construídos, assentes sobre molas e devidamente resguardados, devendo o projecto ser apresentado no prazo de seis meses, contados da data da concessão, e os trabalhos de construção começarem dentro de quatro meses depois da aprovação do projecto, sendo fiscalizadas pelos agentes do governo tanto a construção como a exploração das linhas férreas e telegráficas. A linha poderia ser aberta à exploração por secções de comprimento não inferior a 5 quilómetros mas nenhuma o poderia ser ao trânsito público senão com autorização do governo e depois de examinada por uma comissão de engenheiros (12).

O ano de 1873 decorreu no cumprimento das condições que foram estabelecidas no decreto de 28 de Dezembro de 1872 a Simão Gattai.

Foi o ano, também, em que se deferiu o pedido de H. Temple Ellicot e do barão Frederico Kessler para a construção do caminho de ferro do Porto à Póvoa, concessão feita por decreto de 19 de Junho e só concretizada em 1 de Maio de 1875 com a constituição da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim, a que já fizemos referência.

Em 6 de Agosto de 1874, em reunião da Câmara, presidida pelo Bacharel Rodrigo de Meneses e com a presença dos veradores srs. José Leite Pereira da Costa Bernardes, José Ribeiro Martins da Costa e António José Ferreira Caldas, foi lido *um officio do Sr. Eduardo Moser* (que viria a fazer parte da «Minho District Railway Company, L.^{da}») *acompanhando oito exemplares do opúsculo intitulado «Breves considerações sobre a projectada via férrea de Bougado a Guimarães;» e dedicado à Câmara Municipal de Guimarães. Deliberou-se agradecer ao mesmo Senhor a fineza deste oferecimento expressando-lhe conjuntamente quanto esta Câmara tinha ficado lisongeadada com a distinção que lhe merecera da dedicação do seu opúsculo. E que igualmente se consignasse na acta desta sessão um voto de muito louvor e gratidão, de que lhe ficava devedora esta cidade e concelho, pela grande parte que tomara na iniciação do projectado melhoramento de viação, contribuindo desta forma, para abrir um novo e mais brilhante futuro a Guimarães e pela desapaixonada, verdadeira e inteligente apreciação com que,*

(12) «Diário do Governo», n.º 4, de 7 de Janeiro de 1873.

destruindo menos lisongeiros asserções, elevou a sua verdadeira altura a importância desta localidade (13).

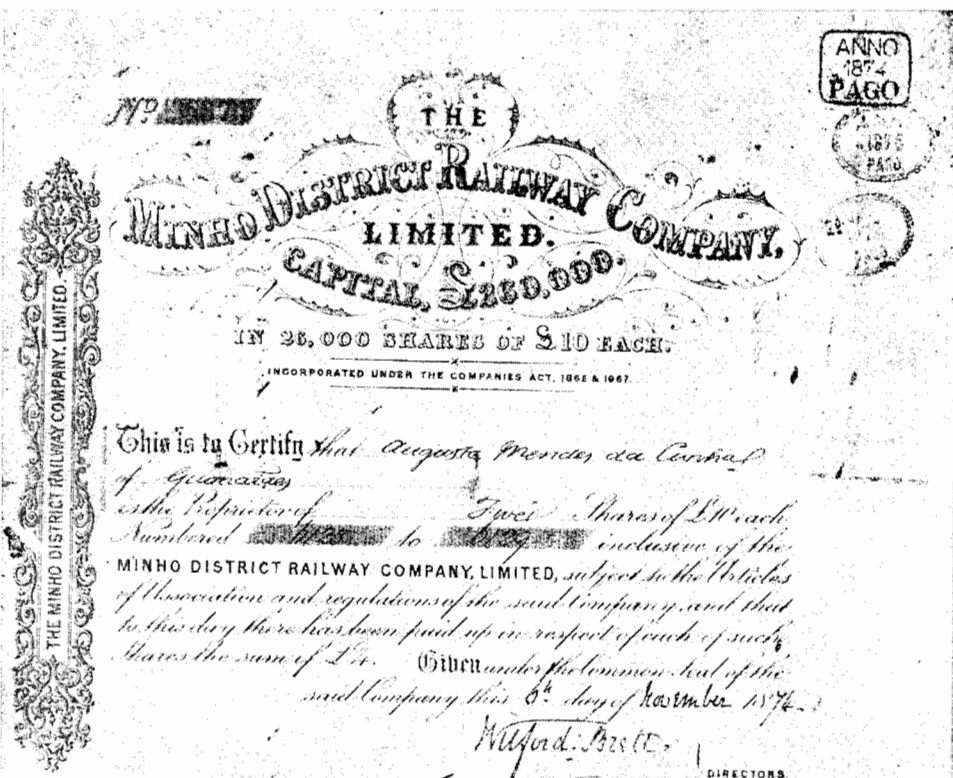
Este estudo de Eduardo Moser é deveras interessante e valioso. Na 3.^a parte e nas «Considerações sobre a via férrea de Bougado a Guimarães, como empresa industrial», continha valiosas informações acerca do benefício que traria ao distrito do Minho a ramificação de Guimarães e de Santo Tirso, (e concelhos limítrofes) com a cidade do Porto, e a Régua, e com o alto Minho e o alto Douro, por onde se estenderá a via férrea do Minho e Douro, como artéria principal», o que levava a «apreciar as probabilidades dos resultados da construção da via férrea de S. Martinho a Guimarães, *como empresa industrial*», acrescentando. «Bem sabemos que é literalmente impossível computar-se qual será o aumento que ela criará ao tráfego, população, agricultura e indústria; porém, para não errar o juízo, admitiremos o *statu quo*; e admitiremos mais, que as risonhas margens do Ave e do Vizela, hão-de formar um contraste completo com outras povoações menos liberalmente fadadas pela natureza. E se sobre esta base se mostrar que ainda assim o capital auferirá um juro razoável, *a parte mais especulativa a deixaremos à apreciação dos nossos leitores*».

Este estudo leva à constituição de uma companhia, fundada em Inglaterra, com a denominação de «Minho District Railway Company Limited» a quem, por escritura de 17 de Outubro de 1874, Simão Gattai transfere a concessão que lhe havia sido feita pelo Decreto de 28 de Dezembro de 1872, o que viria a ser autorizada por despacho de 8 de Outubro do referido ano de 1874 e superiormente aprovada em 28, ficando a nova concessionária obrigada a todas as condições já estabelecidas e apenas modificadas na parte da desistência da construção das linhas das Taipas e de Fafe, respectivamente, aceite pelo governo por despacho de 27 de Fevereiro (14), ficando deste modo limitada a nova concessão ao troço compreendido entre o Ave e Guimarães, ratificado e legalmente aprovado por portaria de 28 de Outubro. Permitia-se que a secção entre o rio Ave e Guimarães fosse construída com a largura de 0,67 entre as faces internas dos carris, subentendendo-se modificadas as correspondentes disposições do anterior decreto de concessão (15).

(13) Livro de Actas da Câmara Municipal de Guimarães, n.º 22, Arquivo Alfredo Pimenta (A-6-2-4), pág. 186 v. e 187.

(14) «Diário do Governo» n.º 248 de 3 de Novembro de 1874.

(15) «Diário do Governo», n.º 248, de 4 de Novembro de 1875.



As ações do «Minho District Railway Company»

Mas só por decreto de 16 de Fevereiro de 1875 foi a nova companhia autorizada a exercer a sua indústria em Portugal, como sociedade anónima, sendo seus representantes, além de Eduardo Moser, Agostinho Francisco Velho e Eduardo da Costa Ferreira Leite, aos quais tinham sido dados plenos poderes, por escritura de 10 lavrada nas notas do tabelião da cidade do Porto, António Ferreira da Silva Barros, para tratarem em Portugal, em juízo e fora dele, de todos os negócios da mesma companhia e à apresentação, perante tabelião, dos respectivos estatutos, a fim de serem publicados na folha oficial do governo, e procederem aos necessários registos de todos os documentos, de teor e não por extracto, no Registo Público de Comércio, dando sempre conta ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria de qualquer futura alteração na nomeação de directores em Portugal e fazendo publicar na folha oficial essas alterações (16).

(16) «Diário do Governo» n.º 95 de 29 de Abril de 1875.

Os estatutos foram elaborados em 17 de Junho de 1874 e publicados no «Diário do Governo» n.º 40, de 22 de Fevereiro de 1875.

Mas já em 24 de Novembro de 1874 tinham ido a Santo Tirso, para assistirem à inauguração dos trabalhos de construção do caminho de ferro de Bougado a esta cidade, marcada para as 12 horas da manhã desse dia⁽¹⁷⁾, como convidados, algumas pessoas de representação de Guimarães, acompanhadas de Wilfort Brett, Walter e Charles Balfour, respectivamente presidente e directores da «The Minho District Railway Company Limited», que no dia anterior aqui tinham estado.

Essa inauguração de trabalhos seguia-se às expropriações de diferentes porções de terreno situadas no concelho e na freguesia de Santo Tirso, bem como nas freguesias de Palmeira e Areias, que, a pedido da concessionária, tinham sido autorizadas por decreto publicado no «Diário do Governo» em 23 desse mês de Novembro. Os trabalhos foram depois interrompidos e só recommçaram em 1 de Março de 1877, tendo-se neste dia deslocado a Lousado, a convite de Mr. Galwey, diversos cavalheiros do Porto e de Santo Tirso para assistirem a esse recomeço.

A 29 de Maio de 1878 e por convite de António Ferreira Mouzinho, presidente da comissão da reestruturação da «Minho District Railway Company Limited» reuniram-se, às 11 horas da manhã, na sala da Associação Comercial do Porto, os accionistas, residentes em Portugal, do Caminho de Ferro de Bougado, resolvendo que se diligenciasse a transferência da sede da Companhia de Londres para o Porto e se procedesse à reconstituição da mesma mantendo-se ilesos os seus direitos.

Tomavam-se medidas cautelares dada a situação de falência em que se encontrava a «Minho District». Em 2 de Dezembro desse ano reuniu-se, no edifício da Bolsa do Porto, a assembleia geral dos accionistas, aprovando o relatório da comissão e as bases para a constituição de nova empresa e dos seus estatutos, ficando Guimarães representada na comissão executiva por Domingos Martins Fernandes. No dia 4 reuniu a comissão executiva eleita para tratar da definitiva constituição de uma sociedade anónima de responsabilidade limitada que levasse a efeito a construção do caminho de ferro de Guimarães, decidindo conceder, até ao dia 22, faculdade aos accionistas da extinta compa-

(17) João Lopes de Faria, «Velharias Vimaranenses», — «*Gil Vicente*» (1975), pág. 242.

nhia inglesa de aderirem à nova companhia, abrindo-se inscrição a novos subscritores ⁽¹⁸⁾.

Em 6 de Maio de 1879 foram revogados os decretos de 28 de Dezembro de 1872 e de 28 de Outubro de 1874 pelos quais fôra feita a concessão a Simão Gattai do caminho de ferro de Bougado a Guimarães por Santo Tirso e Vizela e aprovado o seu trespasse à «Minho District Railway Company, Limited». Igualmente foi revogado o decreto de 16 de Fevereiro de 1875 que concedera à «Minho District Railway Company» existência jurídica em Portugal, não podendo essa companhia, depois de declarada a sua falência pelo Tribunal Comercial do Porto, usar dos direitos que lhe foram concedidos pelo referido decreto de 16 de Fevereiro de 1875 senão para o efeito da sua liquidação, declarando o governo ir prover à continuação e conclusão do caminho de ferro de Bougado a Guimarães pelo modo mais conveniente, podendo fazer concessão dele a indivíduo ou companhia que mais idóneas se apresentarem e mediante as condições que julgar mais justas e mais conformes com os interesse público.

Mas já antes, em requerimento feito, António de Moura Soares Veloso e o visconde da Ermida, por si e em nome dos diferentes subscritores, afirmavam a deliberação de constituírem uma companhia portuguesa para adquirir a parte do caminho de ferro de Bougado a Guimarães, que a companhia inglesa construía entre Bougado e Santo Tirso na extensão de 6 quilómetros, e para continuarem a construção até Guimarães satisfazendo, desta forma, o objecto da empresa de que a companhia inglesa fôra concessionária.

Por decreto de 16 de Abril foi concedida àqueles requerentes a construção e exploração do caminho de ferro de Bougado a Guimarães, por Santo Tirso e Vizela, com a expressa cláusula de se constituírem em sociedade anónima, submetendo os seus estatutos à aprovação do governo; de provarem, perante o governo, no prazo de seis meses contados da data do decreto, a aquisição dos 6 quilómetros de via férrea já construída entre Bougado e Santo Tirso, ficando, pelo facto desta aquisição, obrigada a responder, como for de direito, nos termos das leis portuguesas e nos tribunais competentes, por todas as reclamações que se referissem a actos praticados pela anterior companhia, em execução ou para

(18) João Lopes de Faria, «Velharias Vimaranenses» (1878), na revista *Gil Vicente*.

execução do decreto de 28 de Dezembro de 1872. Estabelecia-se que o caminho de ferro teria uma só via, de 1,67 de largura entre os rebordos interiores dos carris, e estabeleciam-se as demais condições a que a nova concessionária ficava obrigada (19).

A 8 de Maio de 1879 os concessionários da construção da via-férrea representaram à Câmara Electiva para que, a exemplo do que tinha sido feito em idênticas circunstâncias, lhes fosse concedida a entrada de todos os materiais, livres de direitos alfandegários. A Câmara, por sua vez e em sessão do dia 14 do referido mês, resolveu dirigir uma mensagem ao Governo a agradecer a concessão feita para a construção e exploração do caminho de ferro de Guimarães e representar à Câmara dos Deputados a pedir que à nova companhia fossem concedidos benefícios idênticos aos que tem gosado outras empresas de utilidade pública (20).

Tomando em atenção estas representações, o Ministro das Obras Públicas, Lourenço de Carvalho, apresentou à Câmara dos Deputados, no dia 16, uma proposta de lei autorizando o Governo a conceder, nos termos do decreto de 6 de Abril, isenção, para a construção do caminho de ferro de Guimarães, dos direitos de alfândega para os materiais, máquinas, etc.; da contribuição pelo espaço de 10 anos e do imposto de registo pela aquisição da parte da linha construída pela anterior empresa, o que foi sancionado por Carta de Lei de D. Luís I, dada em 2 de Junho de 1882, sendo Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretário dos Negócios de Fazenda, António Maria Fontes Pereira de Melo (21).

Mas a «Minho District» continuaria a dar que falar. Assim, e como no dia 15 de Outubro de 1879, devido à falência dessa Companhia, ia ser posta, no Porto, em 1.ª arrematação, a linha férrea de Bougado a Santo Tirso, que por ela havia sido construída, compareceu no dia anterior, no cartório do Tribunal do Comércio da 1.ª Instância, daquela cidade, a cargo do escrivão Henrique César Ferreira Pinto, William Gruis que, na qualidade de procurador de John Dixon, disse ter o seu constituinte construído a linha férrea de Bougado a Santo Tirso sem ter sido pago de quantia alguma pelo que se tornava credor privilegiado da massa falida daquela Companhia pela quantia de 24 libras, aproximada-

(19) «Diário do Governo», n.º 101, de 6 de Maio de 1879.

(20) Livro de Actas da Câmara Municipal de Guimarães, n.º 116, fls. 92. (Arquivo Municipal Alfredo Pimenta — A-6-2-70).

(21) «Diário do Governo», n.º 137, de 21 de Junho de 1882.

mente, solicitando, por essa razão, que do produto obtido da arrematação não fosse levantada quantia alguma sem que o crédito do seu constituinte fosse verificado e devidamente pago, subrogando os seus direitos sobre a linha no produto total da sua arrematação.

Nascera sob maus auspícios a linha da Trofa a Guimarães, apesar da boa vontade demonstrada por Eduardo Moser no estudo feito e dedicado à Câmara Municipal de Guimarães, e que já referimos.

A 1.^a arrematação não foi bem sucedida, pelo que se fez uma 2.^a em 9 de Janeiro de 1880, que também não teve licitantes. Só na 3.^a, realizada em 27 de Abril desse mesmo ano, foi entregue aos novos concessionários, António de Moura Soares Veloso e visconde de Ermida, por 31 510\$000 reis. No 1.^o lance tinha sido posto em praça por 81 contos, e no 2.^o por 21.

Em 7 de Junho os engenheiros da nova Companhia iniciaram os seus estudos para o traçado definitivo de Santo Tirso a Guimarães. Mas nova alteração viria a ser proposta. Em requerimento assinado pelos dois novos concessionários, como representantes da nova Companhia em formação, foi solicitada uma modificação à concessão que lhes fôra feita por decreto de 16 de Abril do ano anterior, de modo que os rebordos interiores dos carris passassem a ser de 1 metro de largura, o que viria a ter aprovação por decreto de 5 de Agosto, em que se estabeleceram as novas condições de concessão (22).

A 5 desse mês foi aprovado, na Câmara dos Deputados, o projecto de lei que autorizava o Governo a conceder à companhia isenção dos direitos de alfândega para os materiais, máquinas e instrumentos importados durante o prazo estabelecido dentro do qual os trabalhos de construção deveriam ficar concluídos, e a isenção de contribuição industrial pelo prazo de 10 anos, a contar do dia em que a linha fosse aberta ao trânsito público, o que foi sancionado por decreto de 2 de Junho de 1882.

Em 15 de Julho, dando cumprimento ao que superiormente se estabelecera, foram reduzidos a escritura pública, no escritório do tabelião Emílio Alberto da Rocha Andrade, no Largo dos Loios, n.º 82, no Porto, os estatutos da Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, organizada naquela cidade e com sede na Praça de D. Pedro, nos 30 e 31, ali apresentados pelos gerentes António

(22) «Diário do Governo», n.º 178, de 9 de Agosto de 1880.

de Moura Soares Veloso e visconde da Ermida, os quais foram aprovados por Alvará régio de 18 de Agosto.

A 5 de Agosto o Ministro das Obras Públicas dera deferimento ao requerimento de 7 de Junho modificando a concessão feita por decreto de 16 de Abril de 1879, permitindo, deste modo, a construção da linha férrea em via estreita.

No dia 13 de Agosto de 1881 fora fechado contrato definitivo com a casa Cail & C.^a, de Paris, para a construção das peças metálicas da ponte que tinha de ser lançada em Santo Tirso sobre o rio Ave com o fim de ligar a linha de caminho de ferro para Guimarães. Neste dia também foram abertas as propostas para a construção dos pilares e encontro de cantaria da mesma ponte, sendo esta obra adjudicada a Domingos Busquets, empreiteiro do lanço compreendido entre Santo Tirso e Vizela, por cerca de 3 contos de reis.

Em 14 de Janeiro de 1882 houve alteração nos estatutos da Companhia, para o que se reuniu extraordinariamente a sua assembleia geral, que substituiu os aprovados por alvará régio de 18 de Agosto de 1880 e aprovou uma proposta apresentada pelo gerente António de Moura Soares Veloso para que o Conselho Fiscal, de acordo com esse gerente e independentemente de nova reunião de assembleia geral, podesse proceder à emissão de obrigações, que a Companhia estava autorizada a fazer.

No dia 16 de Março já os trabalhos se iam aproximando de Vizela. Assim no-lo revela o decreto considerando de utilidade pública e urgente a expropriação de parcelas de terreno pertencente a Fortunato Jarbas, Dinis da Costa Santiago e outros, na freguesia de S. Miguel das Caldas de Vizela, para a construção do caminho de ferro⁽²³⁾. Houve uma certa reacção em Vizela quanto a estas expropriações e aos trabalhos de abertura de trincheiras para assentamento da via. E de tal modo que em sessão da Câmara Municipal de Guimarães, realizada em 10 de Maio e presidida pelo seu presidente Dr. António Coelho da Mota Prego, foi resolvido officiar à Companhia nesse sentido, o que deu margem a uma troca de correspondência entre a Companhia e a Câmara, que se estendeu até Maio de 1884 e terminou com este compromisso expontâneo proposto por Soares Veloso em 18 de Abril:

«Que tendo a Companhia do caminho de ferro de Guimarães para a construção da linha férrea cortado e interrompido a rua

(23) «Diário do Governo», n.º 10, de Janeiro de 1884.

do Médico, a rua da Estrada Velha, o caminho para S. Miguel, e o caminho da fábrica que ligavam a povoação de Vizela entre si com as localidades vizinhas; e que para o mesmo fim cortou a comunicação entre a Cidade de Guimarães e a estrada de Vizela no lugar do Castanheiro, obriga-se a Companhia do caminho de ferro de Guimarães para o fim de restabelecer as referidas comunicações interrompidas, às seguintes condições:

1.^a A construção na trincheira n.º 43 à entrada de Vizela de uma ponte que terá 6 metros e sessenta centímetros de largura entre testas, ficando livre para o trânsito seis metros, para servir de passagem superior e substituir assim todas as referidas passagens cortadas, e para o que se lhe deu esta desuzada largura em passagens de igual natureza; bem como a construir um caminho entre o da Fábrica e o referido pontão.

2.^a O pontão e caminho serão contruídos conforme o desenho e os traçados feitos a tinta encarnada na planta organizada pela Companhia, e existente no poder da Ex.^{ma} Câmara Municipal da Cidade de Guimarães e que, autenticada com as assinaturas do representante da mesma Companhia e da Câmara, ficam no arquivo desta e fazendo parte integrante do presente termo.

3.^a As avenidas do pontão serão formadas em rampas regulares conforme a diferença de nível entre o pontão e o terreno marginal, não devendo estes declives exceder a 0,04 por metro.

4.^a O caminho entre o da Fábrica e o pontão deve ter a largura de 4 m. pelo menos, e com os alinhamentos concordados em curvas de arco de círculo de raio nunca inferior a 20 m.

5.^a A bifurcação da servidão para a rua da Estrada Velha será feita em curvas de raio nunca inferior a 5 m.

6.^a A largura do caminho a abrir na avenida direita da ponte não será inferior a 5 m.

7.^a A conservação e reparação e mais obras que de futuro sejam necessárias no referido pontão ficam a cargo da Companhia.

8.^a Quanto ao caminho no sítio do Castanheiro ou do Racha, próximo a Guimarães, a Companhia obriga-se a construir um caminho de largura de 4 m. pelo menos, a fim de substituir a que ela ocupou com o assentamento da linha férrea, de forma que esse caminho fique nas condições do que ali existia».

Mas voltemos a 1882. No dia 26 de Abril foram reduzidos a escritura pública na nota do tabelião Augusto Cazado de Campos, do Porto, os estatutos aprovados em assembleia geral de 14 de

Janeiro, os quais foram confirmados por Alvará régio de 3 de Julho.

A 15 de Fevereiro, na Administração do Concelho e perante o Administrador Manuel de Castro Sampaio, realizara-se o contrato amigável de expropriação feita pela Companhia do Caminho de Ferro, representada pelo seu Director-Técnico, Álvaro Alão Pacheco, a Carlos da Cunha Berrance, a suas irmãs, D. Cândida e D. Maria José da Cunha Berrance, solteiras, e a sua mulher D. Josefa Clementina da Costa, de onze mil trezentos e sessenta e cinco metros quadrados de terreno lavradio e de mato, bem como casas, das suas propriedades de Covas de Cima e Covas de Baixo, pela quantia de dois contos e setecentos e cinquenta mil reis, de que foram testemunhas o Dr. José da Cunha Sampaio, advogado, e Gaspar Loureiro de Almeida Cardoso Paúl, solicitador.

Dados os progressos na construção da linha férrea, a Câmara, em sessão de 21 de Fevereiro, resolveu representar às Câmaras Legislativas no sentido do seu prolongamento desta cidade directamente a Chaves, ramificando-se até Braga e ligando com a do Porto e da Póvoa de Varzim por Bougado a Vila Nova de Famalicão.

Entretanto voltava a reacender-se o caso da falência da «Minho District Railway Company, Limited», pois a 3 de Abril de 1883, e subscrito por Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro, ⁽²⁴⁾ estabelecia-se:

«Constando oficialmente ao governo que o engenheiro inglês John Dixon propoz uma acção judicial contra a companhia do caminho de ferro de Guimarães, para liquidação e pagamento das somas por que se considera crédor por virtude de contratos feitos com a antiga companhia «Minho district railway company, Limited».

(24) Era filho de Manuel José Ribeiro, fidalgo da Casa Real, comendador da Ordem de Cristo, Súdito e Vice-Cônsul do Império do Brasil na ilha de S. Miguel, nascido em Guimarães (S. Sebastião), a 8 de Novembro de 1804 e falecido em S. Pedro de Sintra a 12 de Setembro de 1866, que casou, a 10 de Abril de 1839, com D. Emília Carolina Hintze, nascida em Lisboa, na freguesia dos Mártires, a 7 de Novembro de 1807 e baptizada na igreja paroquial de S. Martinho Mártir, da vila de Sintra, a 28 de Dezembro desse mesmo ano, filha de Cristiano Jacob Hintze e de sua 2.^a mulher D. Júlia Augusta de Oliveira Doon, natural da Horta (Faial) Açores. — (Manuel de Mello Correia. *Hintzes*, Lisboa, 1954, págs. 16 a 23).

Sendo cláusula expressa da concessão feita por decreto de 19 de Abril de 1879, que a empresa, hoje representada por aquela companhia do caminho de ferro de Guimarães, adquiriria os 6 quilómetros de linha férrea já construídos entre Bougado e Santo Tirso, ficando pelo facto dessa aquisição obrigada a responder, como fosse de direito, nos termos das leis portuguesas e nos tribunais competentes, por todas as reclamações que se referissem a actos praticados pela extinta companhia «Minho district railway company, limited» em execução ou para execução do decreto de 28 de dezembro de 1872:

Manda Sua Magestade El-Rei declarar à referida companhia do caminho de ferro de Guimarães, para sua inteligência e devidos efeitos, que a validade e a manutenção da concessão feita pelo citado decreto de 19 de Abril de 1879 depende do inteiro cumprimento das cláusulas nele impostas, nas quais se compreende a da mencionada responsabilidade pelas reclamações provenientes dos actos praticados por aquela extinta companhia inglesa» (25).

Em 13 de Março de 1883 o deputado por este círculo, Wescelau de Sousa Pereira de Lima, apresentara na Câmara dos Deputados uma representação da Câmara Municipal de Guimarães solicitando de novo, a construção de um caminho de ferro de Guimarães a Chaves, representação essa que foi enviada à Comissão das Obras Públicas. Nesta ocasião também o deputado de Braga, José Borges, apresentou uma representação da Câmara de Braga a pedir que se procedesse a um estudo para a construção duma linha férrea que ligasse entre si as cidades de Braga e de Guimarães. A representação de Braga foi publicada a 15 no «Diário do Governo».

No dia 28, por sua vez, o deputado António José d'Ávila apresentou na respectiva Câmara uma representação da vereação de Ribeira de Pena a solicitar que fosse aprovado um projecto de Lei que autorizasse o Governo a mandar construir um caminho de ferro de Guimarães a Chaves, pelo vale do Tâmega.

No dia 15 de Maio uma portaria aprovava o projecto de detalhes das travessas metálicas sobre as quais tinham de assentar os carris da linha férrea de Bougado a Guimarães, na ponte do Ave do caminho de ferro do Minho, elaborada para satisfazer ao disposto no n.º 3 da portaria de 14 de Fevereiro deste ano, devendo, porém, o director da fiscalização do caminho de ferro de Bougado

(25) «D. G.» n.º 74, de 4 de Abril de 1883.

a Guimarães exercer a necessária vigilância quanto aos efeitos que poderia produzir a passagem dos comboios sobre as novas travessas, tanto no que respeita à resistência, rigidez e estabilidade própria, como sobre qualquer parte da estrutura metálica daquela ponte.

Em 10 de Julho foi nomeada pelo Governo a comissão encarregada de examinar a linha e dependências do caminho de ferro de Guimarães, desde a Trofa até Vizela, a fim de ser aberta à exploração. No dia 17, essa comissão, que era constituída pelos engenheiros João Joaquim de Matos, Augusto César Justino Teixeira e Eugénio Rodrigues Severino de Azevedo vêm até à Madalena (Nespereira) em visita de inspecção à via que já se encontrava construída até aquele local, seguindo depois para Vizela, junto de cuja estação se juntou muita gente, e onde se realizou um jantar no Hotel Vizelense. Todos os trabalhos executados foram julgados em completo estado de solidez. Este facto levou a Câmara, em sessão extraordinária realizada no dia 18, a consignar um voto de agradecimento ao Ministro das Obras Públicas, ao Governador Civil do distrito, ao conde de Margaride e ao deputado Wenceslau de Sousa Pereira de Lima pelos serviços prestados a Guimarães pela nomeação, conseguida do Governo, da comissão que foi encarregada de fazer a vistoria.

Alguna coisa, porém, talvez ainda ligada à falência da «Minho district Rallawy Company Limited» e à acção judicial proposta pelo engenheiro inglês contra a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, continuava a provocar uma certa resistência à abertura da exploração do troço já construído e vistoriado, o que levou o conde de Margaride a dirigir das Taipas, a 22 de Agosto de 1883, a carta seguinte:

*Ill.mo e Ex.mo Conselheiro António Maria de Fontes
Pereira de Mello, D. Presidente do Conselho de Ministros,
Lisboa.*

Ill.mo e Ex.mo Sr.

Meu respeitável amigo:

*Está produzindo um pessimo effeito a opposição do Governo
à abertura do caminho de ferro de Guimarães.*

*Os portugueses foram burlados por meia duzia de traficantes
inglezes que abriram a subscrição para a construcção d'aquelle*

caminho com a condição de restituírem o capital subscrito quando o capital pedido não tivesse tomadores. Na Inglaterra ninguém subscreve e cá não se chegou a passar metade das acções. Apesar de tudo, os Directores de Londres principiaram a construção e o resultado foi fallir a comp^a, faltando a todos os seus compromissos.

Contra este roubo escandaloso nunca houve uma palavra de reclamação por parte do Governo Portuguez. Deixou contractou conscientemente com os traficantes seus patricios, e não quer agora sujeitar-se á sorte dos que contratam com fallidos. Impoz-se na concessão á nova companhia que é portugueza e propõe-se a fazer de graça uma via ferrea mais importante do que m.^{tas} subsidiadas, uma clausula pouco intelligivel dizendo-se nessa m.^{ma} clausula que aos tribunaes judiciais compete dirimir qualquer questão sobre ella levantada, na conformidade das nossas leis. Que tem o Governo com isto? Quer com embaraços forçar uma companhia benemerita a pagar o que outra companhia, ou melhor o que meia duzia d'inglezes patifes ficou devendo depois d'enganar os portuguezes incautos?

Isto, francamente, não se justifica, a não ser por nos considerarmos já uma colonia ingleza.

Declaro a V. Ex.^a que não tenho uma só acção da nova empresa. Mas revolta-me esta injustiça.

Os inglezes, a par das m.^{tas} qualidades pessimas que os tornam odiosos em toda a parte, tem algumas boas e entre estas a de acatarem mt.^o as decisões dos tribunais. Por isso eu não creio que seja causus belli a negativa do Governo a intrometer-se, como se estivessemos em pleno absolutismo, nas pendencias affectas a outro poder. Eu creio, como toda a gente, que á sombra da bandeira ingleza especulam portuguezes. Peço a VEx.^a que se acautelle. Chame o Governo a questão a si, e resolva-a sem contemplações.

Por via d'estas estão os Ministros soffrendo diarias accusações, e vae-se estabelecendo uma descrença geral. V. Ex.^a no meio d'este mal dizer de todos conserva ainda um prestigio excepcional no paiz. Merece-o, e é indispensável que o conserve, pondo o seu veto ao que for menos justo.

Nós contamos com a boa vontade do Sr. Hintze Ribeiro, mas elle está opprimido e já o mostrou n'uma portaria que, ou foi uma inutilidade ou, o que é pior, uma insinuação aos tribu-

naes. Desopprima-o VEx.^a, e desculpe quem é com mt.^a consideração e respeito

*De V. Ex.^a
mt.^o afft.^o e reconhecido amigo
Conde de Margaride (26)*

No dia 18 de Dezembro são as associações Comercial e Artística que em assembleias gerais realizadas em cada uma das suas sedes, deliberam representar ao Governo a pedir imediata permissão para se abrir ao serviço público o troço da via férrea já concluído até Vizela.

Finalmente, a 21 de Dezembro, sai a portaria do Ministro a aprovar o contrato celebrado no dia 3 entre a Direcção de Exploração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães para a execução do serviço comum e combinado da exploração dos dois caminhos de ferro, e uma outra autorizando a abertura à circulação pública do caminho de ferro de Guimarães logo que terminasse o prazo de oito dias indicado no art. 42 do Regulamento a que se refere o decreto de 11 de Abril de 1868, por ter sido presente o auto de exame e vistoria, datado de 17 de Setembro último, apresentado pela comissão que fôra encarregada daquele serviço pela portaria do mesmo mês e o ofício datado de 15 do corrente mês do Director de Exploração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro que informava acerca da parte da via férrea encravada no caminho de ferro do Minho.

Deste modo, e no dia 31, procedeu-se à inauguração solene entre as estações da Trofa e de Vizela, onde o comboio chegou às 10 horas e 14 minutos da manhã, no meio de grande contentamento e entusiasmo da população vizelense.

Cerca de 3 meses depois, isto é a 6 de Março de 1884, é que chega à estação de Vila Flôr a 1.^a máquina de exploração da via, o que provoca grande entusiasmo, tanto de tarde como à noite. No dia 7, pelas 12 horas e 11 minutos chegou a locomotiva «Santo Tirso» em experiência, trazendo atrelada uma carruagem de 2.^a classe.

Depois, a 1 de Abril, às 3 horas da tarde vem a comissão que

(26) Maria Adelaide Pereira de Moraes, *Velhas Casas* (VI) — Azurém, nota 34 e págs. 14 e 15.

fôra nomeada pelo Governo, composta dos três engenheiros já referidos, acompanhada pelo visconde de Vilarinho de S. Romão, fiscal do Governo junto da Companhia, do engenheiro Póvoas, por parte da Companhia, e do gerente e principal impulsionador deste empreendimento, Soares Veloso. Apesar da chuva que caía, muitas pessoas os esperavam na estação, com foguetes e uma banda de música que também tocou durante o *lunch* que Soares Veloso ofereceu à comissão e convivas no seu palacete de Vila Flor (27) depois da inspecção que deu a linha em estado de solidez para a exploração. A comissão retirou às 5 e meia da tarde.

No dia 27 de Março tinha Soares Veloso posto à disposição da Comissão da Exposição Industrial Vimaranesa todo o palácio de Vila Flor, com as suas dependências, e informou que a Direcção do Caminho de Ferro de Guimarães havia resolvido facultar-lhe o transporte de todos os objectos que dissessem respeito à Exposição com aplicação de apenas metade da tarifa das mercadorias.

Aproximava-se o acto final da chegada do *comboio novo à estação*, para o que se constituiu uma comissão de recepção a quem, no dia 10 de Abril, o Padre Ferreira Caldas entregou um hino, intitulado «Locomotiva de Guimarães», da autoria de um amador vimaranense, que depois foi entregue à Biblioteca Municipal, onde talvez ainda se encontre.

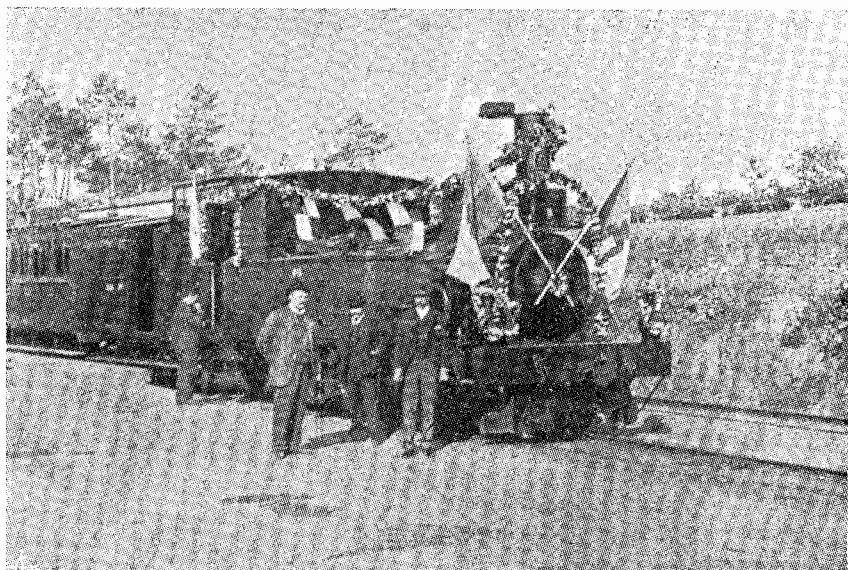
No dia 14 «A cidade acordou trajando galas festivas e coberta de galhardetes e bandeiras que aos centos e aos milhares flutuavam pelas suas praças e ruas desde logo animadas por milhares de forasteiros e visitantes.

Vila-Flor — cuja formosura e encanto o nome indica — estação final da via férrea, cuja inauguração ia celebrar-se, ornada de flores e fustões de murta, ondulante de galhardetes e bandeiras e animada por duas bandas marciais, além de outras que na linha esperavam o acto inaugural preparava-se para a recepção.

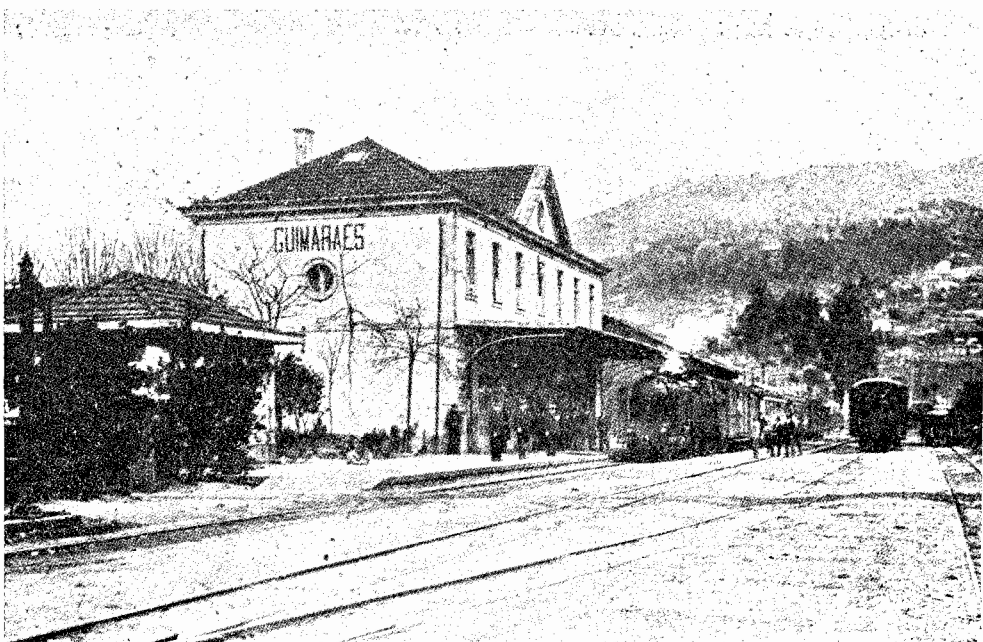
Não se fez esperar o acto.

Às onze horas menos alguns minutos ouvia-se em Vila-Flor a primeira girândola de foguetes e dali a pouco a locomotiva,

(27) A 23 de Abril de 1812 João José de Almeida Melo Velho e Lencastre, visconde de Vila Nova do Souto de El-Rei, e a viscondessa D. Maria Joana do Monte Forjaz da Câmara e Meneses, seu irmão e cunhada, por escritura lavrada na nota do tabelião José Leite Duarte, venderam a sua casa de Vila Flor, e pertenças, e os prazos do Minhotinho, Minhoto e Cavalinho, com pertenças e foros, por 10.800\$000 reis, a sua prima D. Maria Leonor de Sousa Peixoto de Carvalho, do Terreiro de Santa Clara. Foi depois adquirida por Soares Veloso.



O comboio inaugural



A estação de Vila Flor

toucada de flores e bandeiras, com a sua cauda magestosa de vinte e duas carruagens fazia a sua entrada triunfal na estação ao som das música, estrondo de numerosíssimos foguetes e de ferventes e ruidosos vivas e saudações.

Mil pessoas aproximadamente vinham no comboio dominadas todas do mais vivo entusiasmo e uma multidão de dez a doze mil as esperava de braços abertos e peitos comovidos (28).

As autoridades locais esperaram o comboio em Vizela, cuja estação estava profusamente adornada.

«Depois, o *lunch* foi de 40 talheres. O sr. Soares Veloso tinha à sua direita o presidente da Câmara desta cidade, e à esquerda o sr. director dos caminhos de ferro do Minho e Douro: em frente estava o sr. José Veloso, tendo à direita o sr. Visconde de Vilarinho de S. Romão, e à esquerda o sr. chefe do movimento das linhas do Minho e Douro. Depois seguiam-se indistintamente diversos cavalheiros, entre os quais o sr. Manuel de Castro Sampaio, administrador do concelho, dr. Avelino Guimarães, presidente da Sociedade Martins Sarmento, Barão de Pombeiro, presidente da comissão promotora da exposição industrial de Guimarães, Domingos José Ribeiro Guimarães, presidente da Associação Comercial, padre Caldas, presidente da Associação Clerical, (29) dr. Andrade, presidente da Associação de Socorros Mútuos, abade de Mascotelos (30), presidente da comissão dos festejos, Dr. Wescelau de Lima, deputado por Guimarães, representantes dos jornais vimaranenses, *Imparcial*, *Espectador* e *Revista de Guimarães*, e dos jornais do Porto, *Comércio do Porto*, *Jornal do Porto*, *Comércio Português*, *Diário Portuense*, *Lucta*, *Discussão*, *Primeiro de Janeiro* e *Actualidades*, drs. José Rodrigues Leal de Faria e Adelino Adélio Leão Costa; engenheiros Póvoas, Paulo e Melo, Augusto Negrão, César Nunes, Jacinto da Câmara, Gaspar Paúl e outros.

Fizeram-se vários brindes — presidente da Câmara, a que respondeu Soares Veloso, Dr. Leal de Faria, padre Caldas, visconde de Vilarinho de S. Romão, Augusto Nunes César, Borges de Avelar, Firmino Pereira e dr. Wescelau de Lima, dr. Avelino Gui-

(28) *O Espectador*, n.º 25, de 17 de Abril de 1884.

(29) Padre António José Ferreira Caldas Júnior, autor de *Guimarães — Apontamentos pra a sua História*, que viria a falecer a 22 de Julho de 1885, com 52 anos de idade.

(30) João Gomes de Oliveira Guimarães, depois Abade de Tagilde, como passou a ser mais conhecido.

marães, Martins Teixeira, Barão de Pombeiro, Adelino Adélio, Abílio Perdigão, Simões Ferreira, e outros, terminando o *lunch* às 2,30 horas ⁽³¹⁾.

«No fim da tarde a Comissão dos Festejos foi ao Hotel de Guimarães visitar os representantes da imprensa do Porto, o nosso benemérito Soares Veloso que a recebeu profundamente comovido, fazendo-se novos e calorosos brindes e sentidos protestos de muita confraternidade.

O dia passou-se todo em festas as mais ruidosas e alegres até que a noite nos vem oferecer novas surpresas. A cidade geralmente iluminada rebrilhava em esplendorosas iluminações principalmente no jardim e Campo do Toural e no Largo da Oliveira, distinguindo-se aqui a Casa da Câmara e o edifício do Hotel de Guimarães, que ofereciam um aspecto fantástico e deslumbrantíssimo. Duas músicas tocavam em coretos no Campo do Toural, outra na Oliveira, e outras ainda percorriam as ruas da cidade. No Campo de S. Francisco, elegantemente ornado, apinhava-se a multidão para ver dali o fogo de artifício, que se queimava abundantemente no local da estação.

Houve, como regosijo, um bodo aos presos e os caixeiros percorreram as ruas conduzindo balões venezianos, em improvisada marcha *aux flambeaux*». ⁽³²⁾.

Motivos de sobejo tinha a cidade de Guimarães para se regosijar com o notável acontecimento. Finalmente, ao fim de 13 anos de ansiedades e frustrações, o *comboio novo* chegara à estação de Vila-Flor.

Ingratamente, porém, viria a esquecer o nome benemérito de Soares Veloso a quem, indubitavelmente, se ficou a dever a construção do caminho de Ferro da Trofa a Guimarães, apesar de todas as contrariedades que a sua boa vontade e dedicação tiveram de vencer, como ficou amplamente demonstrado.

Manuel Alves de Oliveira

⁽³¹⁾ *Religião e Pátria*, n.º 31, de 76 de Abril de 1884.

⁽³²⁾ *O Espectador*, n.º 25, de 17 de Abril de 1884.