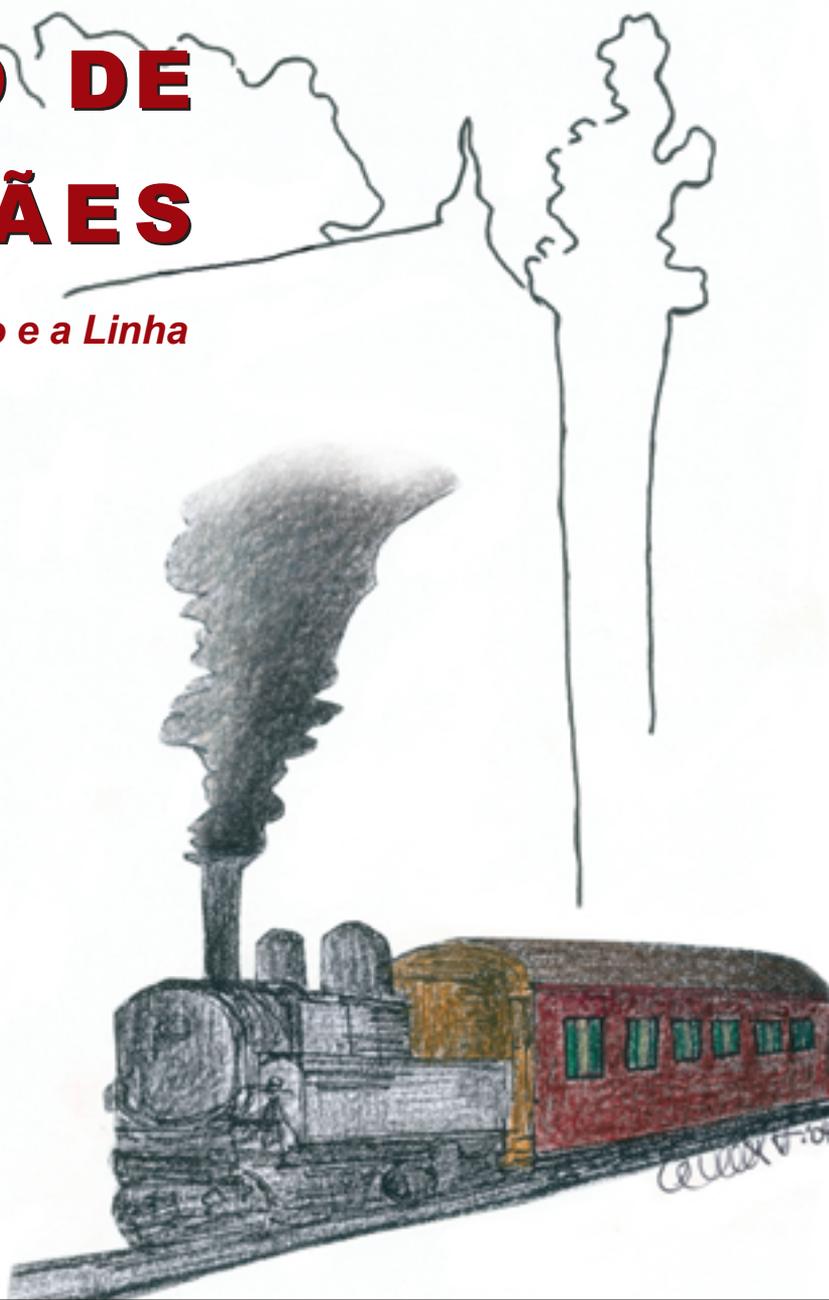


Casimiro Silva e Samuel Silva

MEMÓRIAS DO COMBOIO DE GUIMARÃES

A História, o Património e a Linha



Introdução

“O caminho-de-ferro cria e desenvolve. Os caminhos-de-ferro são hoje ciência: têm-se ocupado dela os primeiros espíritos da Europa e está em aplicação nos primeiros países do mundo”.

Fontes Pereira de Melo – 1865

A aventura do desenvolvimento

Amado ou odiado, conforme a vontade de modernidade patenteada por cada pessoa, o comboio tem já uma história com cerca de duzentos anos. Desde sempre ligado ao homem – que o criou e desenvolveu –, o caminho-de-ferro, pelo que representa e pela importância no desenvolvimento do mundo moderno, é já parte da história da Humanidade. Não só porque permitiu a movimentação das mercadorias que deram corpo à Revolução Industrial, mas também porque foi o motor de todas as transformações consequentes do período de mudanças estruturais que foi o século XIX, a par do papel preponderante no impulso dado à capacidade criativa e inventiva do Homem.

Sem os carris que permitem a circulação do comboio, as tropas das grandes potências militares jamais poderiam ter sido chamadas em 1914 e 1939, quando eclodiram as Grandes Guerras Mundiais que martirizaram a Humanidade e marcaram o século XX. Mas não só no período de guerras os comboios foram o elemento fundamental da sociedade. De facto, quase todos os acontecimentos com alguma importância histórica, quer a nível mundial, quer regional, tiveram sempre o comboio e o caminho-de-ferro como elemento importante e, muitas vezes, decisivo. Foram, por exemplo, as linhas de caminho-de-ferro que rasgaram os Estados Unidos de costa a costa, permitindo a verdadeira união entre os estados da ex-colónia inglesa e a sua afirmação como potência mundial.

É também um facto inquestionável que o aparecimento e desenvolvimento das vias-férreas, e muito especialmente a adaptação da máquina a vapor ao comboio, foram marcos de extrema importância no crescimento de todos os sectores da sociedade dos países que aderiram à ferrovia e no desenvolvimento da Humanidade, a nível técnico, tecnológico, cultural e intelectual.

Foi, exactamente, por mérito do comboio que as populações, outrora distantes, se aproximaram. Na verdade, as linhas de caminho-de-ferro facilitam a deslocação das pessoas, o que, naturalmente, faz despertar a vontade de evolução da Humanidade, através de um maior contacto cultural e civilizacional. Por outro lado, com as linhas férreas, estabeleceram-se ligações entre regiões, antes praticamente separadas, o que, na prática, permitiu atenuar ou esbater o isolamento a que muitas dessas regiões estavam votadas.

De facto, com o surgimento do comboio, os produtos, que até então poderiam ficar perdidos nos locais de produção, começaram a poder chegar mais rápido e comodamente aos locais de consumo, prestando os transportes ferroviários um papel importantíssimo no desenvolvimento do comércio inter-regional, assim como no aparecimento dos mercados internos e de uma nova estrutura económica. Ao mesmo tempo, as populações puderam sair das suas terras de forma mais facilitada, contactando com novas realidades e, assim, passaram a conhecer melhor o seu país, e mesmo regiões mais distantes. Com o caminho-de-ferro alargaram-se horizontes para a vida, descobriram-se as novidades técnicas que podiam agora ser implementadas nos sectores de actividade tradicionais, de modo a torná-los mais produtivos.

Com o comboio, o Mundo diminuiu, mas os mundos cresceram. Por um lado, o aparecimento do caminho-de-ferro, ao aproximar as pessoas e ao encurtar as distâncias relativas entre as diferentes regiões, serviu para que toda a Humanidade ficasse mais próxima em termos de custo e duração das viagens. Daí que se possa mesmo interpretar o nascimento do comboio como o primeiro passo para a globalização mundial – hoje, uma realidade quase unanimemente aceite. Por outro lado, o mundo de cada um cresceu, uma vez que cada indivíduo tinha agora, à distância de uma viagem ferroviária, toda a nova civilização da Revolução Industrial ao seu dispor. O “*habitat*” de cada um deixou de ser, apenas, a sua terra natal e as regiões vizinhas, para se alargar consideravelmente a domínios mais vastos, abrindo as portas de uma Europa em modernização.

Os meios de transporte têm, em geral, especial importância na correcção de assimetrias regionais, no estímulo às actividades económicas e no intercâmbio cultural, económico e social entre povos e regiões, bem como no desenvolvimento social das populações. O caminho-de-ferro não foge à regra e foi visível, desde sempre, o seu impacto na economia, na sociedade e na cultura dos países que adoptaram o comboio como forma de transporte por excelência.

O caminho-de-ferro foi, nos seus primórdios, um complemento da imprensa, na medida em que permitiu criar uma maior unidade entre as pessoas e regiões, assim como uma aproximação do conhecimento e dos costumes e, especialmente, maior rapidez na transmissão de informações e notícias. Com esta nova via de comunicação, abriram-se outras perspectivas nas relações humanas. O caminho-de-ferro e o comboio depressa se tornaram num elo de ligação entre nações e regiões, aproximando diferentes povos e culturas, permitindo criar, ou cimentar, relações entre realidades históricas, culturais, económicas e sociais diferenciadas, bem como a aproximação de mercados e regiões.

Por outro lado, o comboio e a conseqüente necessidade de construção de vias-férreas, foram marcantes na alteração, muitas vezes radical, das paisagens e localidades por onde passavam, levando mesmo a que a própria vida das populações jamais fosse igual. O sossego e a pacatez de muitas regiões perdeu-se em detrimento da nova realidade que é o caminho-de-ferro. A modernidade *assaltou* a vida das pessoas, não lhes permitindo permanecerem insensíveis à revolução de que também elas faziam parte. As populações não conseguiram ficar indiferentes aos efeitos dos caminhos-de-ferro como as melhorias ao nível de acessibilidades, ao nível do bem-estar de cada um e ao nível da economia, visto que a instalação de novas indústrias e serviços acontecia preferencialmente nas zonas servidas pelas linhas férreas.

Mas outras conseqüências – estas mais imediatas e não tão positivas –, foram sentidas pelas populações das terras cruzadas pelas locomotivas a vapor. A construção das linhas férreas empregava várias centenas, ou mesmo milhares, de homens, estranhos às populações autóctones e isso tornou-se, por vezes, factor de uma certa instabilidade. Ao mesmo tempo, as pessoas tiveram de passar a regular as suas vidas pelo “*relógio*” que os horários dos comboios marcavam. De facto, houve, uma imensa modificação dos hábitos e rotinas e uma abertura a novas concepções da vida social, devido à ferrovia. O impacto das linhas de caminho-de-ferro, especialmente nas zonas de entroncamento e de reunião

de linhas, e muito particularmente, nas regiões das novas estações, foi de tal ordem importante, que, em vários casos, à sua volta cresceram novas aglomerações populacionais, algumas delas, ainda hoje, cidades de pequena e média dimensão. Novos centros industriais e comerciais foram igualmente estabelecidos em torno dos eixos ferroviários, tirando proveito da facilidade de escoamento da produção e de recepção de matérias-primas, situação permitida pelo comboio. Daí que, hoje, possamos dizer, com toda a naturalidade, que foi grande a aceitação que se verificou nas populações que receberam o caminho-de-ferro ou, pelo menos, foram evidentes aos homens e mulheres daquele tempo, os benefícios que os caminhos-de-ferro lhes iriam trazer, tendo as populações assumido a necessidade de, rapidamente, se adaptarem a uma realidade que, também a eles, parecia imparável.

Resgatar o Património

O comboio – centralizador da abertura de novos horizontes ao homem moderno –, só começou a circular, em Inglaterra, no princípio do século XIX. No entanto, teve, desde logo, grande aceitação junto das classes média e burguesa – que foram, numa primeira fase, os grandes investidores nos caminhos-de-ferro e que contribuíram para o seu desenvolvimento. Desde aí, as carruagens movidas a vapor conquistaram quase todos os países do mundo – especialmente a Europa e a América do Norte –, modificando e transformando a vida das pessoas, alterando hábitos por vezes seculares, interagindo com os sectores de produção e com consequências imediatas e irreversíveis no aspecto das terras.

A aceitação do comboio foi-se acentuando com o passar dos anos, não só porque os caminhos-de-ferro se tornaram numa das “*modas*” do século XIX, mas especialmente porque os benefícios dos comboios se revelaram enormes.

A expansão imediata das vias-férreas a nível mundial, desde o aparecimento das primeiras locomotivas, foi impressionante. Em Portugal essa tendência foi também vincada. Integrado num projecto nacional, iniciado na era do Liberalismo, que previa a modernização do país com base nas comunicações – e que tinha o comboio como vértice essencial – o caminho-de-ferro foi conquistando espaço entre os meios de transporte dos finais do século XIX e inícios do século XX. Portugal chegou mesmo a contar com mais de 3.100 quilómetros de linhas.

Desde então a ferrovia caiu em desuso, os caminhos-de-ferro perderam vida, as linhas degradaram-se, as estações ficaram votadas ao abandono e a extensão da rede ferroviária nacional foi diminuindo gradualmente, fruto da perda da importância da ferrovia e da ascensão do automóvel e dos transportes rodoviários.

Hoje em dia, e graças à evolução que os comboios naturalmente sofreram, esses efeitos positivos multiplicaram-se e foram otimizados. Desde logo, a segurança proporcionada pelo caminho-de-ferro surge como um dos aspectos positivos dos transportes ferroviários. Também ao nível ambiental, o comboio apresenta argumentos de peso, pois, se pensarmos que os comboios têm a

vantagem de transportar “*várias dezenas de camiões*” ao mesmo tempo e com um impacto ao nível da poluição bem menor, não teremos dúvidas em afirmar que esta capacidade de transporte se assumirá menos prejudicial ao ambiente. Daí que seja claro que o comboio é ambientalmente mais sadio do que outros tipos de transporte.

O transporte ferroviário, para além de ser muito cómodo, é o meio de transporte mais barato para média e longas distâncias, tendo uma relação entre custo e tempo da viagem, capaz de competir com o transporte aéreo. Em suma, se as viagens mais baratas se fazem de autocarro e as mais rápidas de avião, o comboio fica numa posição intermédia, capaz de trazer benefícios ao utilizador.

Ao mesmo tempo, o comboio tem um lado romântico que pode ser apresentado como trunfo contra os seus detractores: a tranquilidade e a carga sentimental que uma viagem sobre carris proporciona. E a verdade é que no comboio existe, ainda, a memória – que dá prazer –, das locomotivas e da beleza das estações e apeadeiros que, em tempos não muito recuados, eram o orgulho de pequenas localidades. Esses locais nascidos com o aparecimento e desenvolvimento do transporte ferroviário tinham um papel de destaque quando o comboio era, indiscutivelmente, uma forma moderna de transporte e de comunicação. Estas estações são, muitas vezes, autênticas peças de arte, um património riquíssimo que vai desde a arquitectura tipicamente portuguesa, aos azulejos que pontificam em muitas delas.

A verdade de hoje, porém, é bem diferente. E mais triste. Como o transporte ferroviário já não é tão procurado, como foi ao longo de imensos anos, muitas foram as estações e apeadeiros que encerraram ou que foram votadas ao abandono, encontrando-se em elevado estado de degradação. Está, assim, posta em causa uma parte importante do património cultural português, a necessitar que o olhar dos governantes e investidores se virem para ele.

O papel dos pioneiros

Portugal foi um dos países que aderiu à euforia da revolução dos transportes liderada pelos arautos da modernidade que eram a locomotiva e o caminho-de-ferro. O país fez jus à sua condição de território europeu e acompanhou, ao seu ritmo, as mudanças que na Europa se verificavam em sectores essenciais das sociedades e das suas economias. É por isso que em Portugal, o caminho-de-ferro também tem uma história. É verdade que ela é tipicamente portuguesa, porque foi escrita por capítulos, que ora são heróicos, ora ridículos, mas, na sua essência, são episódios que foram, fundamentalmente, escritos pela enorme capacidade nacional de encontrar recursos onde, aparentemente, não existiam.

Esta história tem o seu início há cerca de 150 anos, mais exactamente a 28 de Outubro de 1856, quando partiu da estação de Santa Apolónia o comboio “*D. Pedro V*” que, pela primeira vez, fez o percurso entre Lisboa e o Carregado, inaugurando, assim, o primeiro troço do caminho-de-ferro construído em Portugal. Depois de uma série de avanços e recuos, as intenções da nova política do

Liberalismo português, centrada essencialmente nos transportes e no desenvolvimento económico, começavam a florescer.

Apesar das contrariedades que nos anos seguintes foram surgindo à tentativa portuguesa de alargar a sua rede ferroviária, o mote estava dado para que o país assistisse a uma ‘*revolução*’ nas comunicações, com o comboio a ser a peça fundamental dessa evolução. O progresso do caminho-de-ferro foi, a partir de então, gradual, mas, de qualquer forma, incontornável, resultando daí, largos benefícios e modificações notáveis na vida social e económica do país. Não só porque o nível de vida das populações cresceu, como também o comércio saiu revitalizado e a produção industrial renovada, ao mesmo tempo que começaram a surgir razões de peso para a verdadeira aposta no desenvolvimento das comunicações portuguesas.

As obras públicas – e muito particularmente o comboio – foram o epicentro de toda a actividade política portuguesa na segunda metade do século XIX e os nomes dos líderes dos governos desse meio século ficaram para sempre associados à edificação da rede ferroviária nacional, especialmente o de Fontes Pereira de Melo, verdadeiro motor do ressurgimento de Portugal como país moderno.

Tradição e modernidade

Mas a importância do transporte ferroviário não marcou, apenas, o século XIX. Mesmo com os imensos avanços surgidos nos transportes terrestres e aéreos, o comboio continua a ter nos nossos dias uma força importante sobre os demais meios de transportes e um peso considerável na deslocação das pessoas. Se bem que Portugal teimasse, até há bem pouco tempo, em fugir a esta tendência que se vive, especialmente, na Europa central e nas regiões mais desenvolvidas da Ásia e América.

Nos dias apressados em que vivemos, a velocidade, a segurança e o conforto são peças fundamentais da sociedade e um requisito indispensável nos meios de transporte. Daí que não espante que as recentes transformações, visando a modernização do caminho-de-ferro em Portugal, sejam a prova de que o comboio está em evolução. É que não acompanhar o progresso, é parar. E todos sabemos que o progresso envelheceu o caminho-de-ferro no nosso país, porque nunca fomos capazes de modernizar o comboio nos momentos necessários à manutenção da sua competitividade, levando a que a ferrovia perdesse importância relativamente à rodovia, particularmente nos últimos vinte anos.

Com a transformação em curso, o caminho-de-ferro não só não acabará, como permitirá abrir novas perspectivas. Ao nível dos transportes combinados, com a abertura de plataformas multimodais, que permitam que os diversos tipos de transporte estejam próximos, o que, naturalmente, traz imensos benefícios para as populações, através das relações de complementaridade que entre eles se possam estabelecer, e no melhoramento das infraestruturas da rede de caminhos-de-ferro portuguesa, para que, deste modo, o comboio tenda a ser, de novo, um

transporte querido de todos. Assim, voltará a ser nele que as mercadorias viajarão de encontro aos seus mercados, voltaremos a utilizá-lo para as viagens de negócios ou pelo simples prazer de estar a bordo de duzentos anos de história.

Também a paisagem estará, de novo, em transformação. As populações começarão a entusiasmar-se com as vias-férreas e assistiremos, naturalmente, à revitalização do comboio. É verdade que faltarão, como no início dos caminhos-de-ferro, a imponência da máquina a vapor e os rolos de fumo a vincar-lhes os movimentos, dando-lhe efeitos de luz e sombra realmente fascinantes. Restarão as saudades do pitoresco do comboio fumegante, mas surgirá uma realidade confortável que a vida moderna exige.

Andar de comboio ainda não passou à história. Pelo contrário. A par de uma estratégia de reconversão do sector, baseada na modernização e valorização dos caminhos-de-ferro, surgem novas oportunidades e novos horizontes aos comboios. Viajar nos caminhos-de-ferro é bem mais confortável que conduzir um automóvel. A despreocupação que é andar de comboio, aliada às paisagens belas que as vias-férreas atravessam, funciona como um antídoto poderoso da intoxicação citadina e para o *stress* da vida activa.

Ainda que o sentido romântico das viagens iniciais das locomotivas a vapor – que percorriam os seus traçados numa velocidade que permitia a pura contemplação da paisagem cruzada pelo comboio –, se esteja a perder, pela modernização necessária, viajar no caminho-de-ferro continua a ser, de certa forma, uma maneira de ressuscitar velhas nostalgias.

Construir a esperança

Mesmo que o tempo passe e as tecnologias tenham preenchido o quotidiano do comboio, a verdade é que as saudades não diminuem. É que o comboio provoca um desfiar de recordações que marcaram tempos volvidos e que todos nós nos habituamos a reter. Fosse a partida de emigrantes, a chegada de altas individualidades ou o regresso de um ente querido; fossem as idas dos mancebos para a tropa, as viagens de negócios ou os simples passeios de diversão, todos estes cenários fazem parte de um imaginário que tem o comboio como ponto comum, capaz de estabelecer uma ponte entre as memórias de cada um de nós.

Por isso é que terão sempre de ser lembrados os momentos em que os comboios atravessaram e se cruzaram com as terras e gentes, deixando História e estórias. Desta forma, e para que da memória se possa erguer, hoje, uma renovada vontade de promover o progresso e desenvolver a ciência, a indústria e o comércio, através dos comboios, é preciso cuidar das recordações.

A maior velocidade e liberdade para a circulação de ideias terá sido uma das mais importantes contribuições dos comboios. Paris, que na altura do estabelecimento da ferrovia em Portugal, era a capital cultural da Europa, estava a dois dias de viagem do nosso país. Livros, revistas e jornais

Europeus começaram a aparecer em Portugal. Devido às influências que, agora, chegavam da Europa, os meios estudantis das universidades portuguesas começaram a mostrar sinais de irreverência. Ao nível das elites culturais e políticas o sentimento de excitação pelo contacto facilitado com o pensamento dos países europeus era, igualmente sentido, tendo repercussões notórias na sociedade portuguesa das décadas seguintes.

Com o comboio não foram só as ideias que começaram a circular, um pouco por todo o lado. A melhoria das comunicações aproximou, também, o campo dos centros urbanos, criando outras condições de vida às populações. O caminho-de-ferro facilitou o êxodo das populações rurais que partiam assim em busca do «*El Dorado*», que era a sociedade industrial e urbana que, há época dos primórdios dos comboios, se ia fundando em Portugal e na Europa.

Triunfo do futuro

Os pais da ideia do comboio em Portugal ajudaram a tirar o país do marasmo e do isolamento que grassava. Com a abertura dos caminhos-de-ferro a distância encurtou e as terras ficaram mais próximas. Basta que nos lembremos que, antes da existência de linhas férreas em Portugal, se gastavam quinze dias para ir de Lisboa a Bragança, para ficarmos certos que, também em Portugal, o interior se aproximou do litoral.

Se o comércio interregional colheu benefícios dessa aproximação, a indústria obteve melhores condições para o seu desenvolvimento. Os mercados ficaram mais próximos dos centros de produção e colocar os produtos nos locais de consumo foi facilitado pelo comboio, satisfazendo as necessidades de expansão da indústria e cobrindo os desejos das populações.

Com a construção da rede nacional de caminho-de-ferro, Portugal ganhou mobilidade e facilidade de comunicação e deslocação. Tudo passou a estar separado por um bilhete para o comboio. Daí que se possa dizer que este meio de transporte foi um importantíssimo instrumento de construção do próprio país. Até à chegada do caminho-de-ferro, a maioria das populações – especialmente as do interior – estavam, entre si, a uma distância pouco mais que intransponível. Com o aparecimento da ferrovia essa realidade transformou-se totalmente.

A unidade nacional – que no tempo era um conceito difuso – fundava-se na tradição histórica, na língua, nos costumes e na organização política. Mas a ligação e o contacto entre as populações eram diminutos. Os portugueses não se conheciam entre si e, um país já de si territorialmente pequeno, tornava-se ainda mais raquítico. Com os comboios, Portugal passou a ser todos os destinos, do interior ao litoral, do norte ao sul do país, que a ferrovia podia cobrir, tendo sempre como origem e chegada uma gare ferroviária.

Em Guimarães também há uma história do comboio e da sua ligação ferroviária ao resto do país. Mas está dispersa. E era necessário coligi-la. É isso que nos propusemos a fazer. Foi isso que idealizamos quando pusemos mãos à obra para editarmos este livro. Para que, assim, os

vimaranenses e as populações dos concelhos por onde passa a linha de Guimarães, conheçam quem fez a história das suas terras; para que saibam como se desbravaram os caminhos do progresso na sua região; para que percebam os factores que permitiram tornar os vales dos rios Ave e Vizela uma das regiões mais dinâmicas da economia portuguesa. Os habitantes da região tinham de saber da importância do comboio, como dinamizador do desenvolvimento do seu meio.

Casimiro Silva e Samuel Silva