

MEMÓRIAS DA HISTÓRIA ALGARVIA | AURÉLIO NUNO CABRITA*

Primeiro comboio chegou a Vila Real de Santo António há 100 Anos

A inauguração do último troço do Caminho-de-ferro do Sul, entre Tavira e Vila Real de Santo António, ocorreu a 14 de Abril de 1906 e com ele terminou a construção da Linha Férrea do Sul.

Apesar do primeiro troço de caminho de ferro construído em Portugal ter sido inaugurado a 28 de Outubro de 1856, entre Lisboa e o Carregado, foram necessários 33 anos para que os silvos das locomotivas se escutassem em Faro (1 de Julho de 1889) e 50 para alcançarem Vila Real de Santo António, já em pleno século XX.

Na realidade, as populações do Sotavento do Algarve nunca se contentaram com o término da linha do Sul em Faro, e provaram-no aquando da visita do Rei D. Carlos e da Rainha D. Amélia à região, em Outubro de 1897. Inúmeras representações foram então entregues em mão de S. Majestade, levando este a «prometer a sua melhor vontade junto do governo para que de pronto se tornassem realidade esses ardentes desejos».

Contudo, o prolongamento do caminho-de-ferro de Faro até Vila Real não foi tarefa fácil. Foram inúmeras as vicissitudes, entre as quais se destacam, a travessia de Faro, do Séqua e mesmo o local para o término da linha em Vila Real de Santo António.

Para a continuação da linha-férrea em direcção a Sotavento existiam duas hipóteses que desencadeavam lutas acérrimas. Na primeira, a via seguiria junto à ria até Olhão, contornando o velho castelo de Faro, na segunda a estação de Faro ficaria como um ramal, e seria construída uma nova gare em Marchil/Patacão, que daria passagem para Olhão pela Penha, através das campinas.

A decisão arrastou-se por alguns anos, fosse pela dificuldade de construir a via em aterro junto à Ria Formosa, bastante onerosa, fosse pelas expropriações das melhores propriedades rurais



dos arredores de Faro. Nesta cidade, o aterro parecia a solução que mais agradava aos habitantes e talvez mesmo ao Sotavento, pois desta forma não seria necessário o transbordo das mercadorias, dado que havia o prolongamento da via a partir da gare de Faro. Contudo, outros inconvenientes eram apontados. Só em Março de 1902 e após a constituição de uma comissão de algarvios e engenheiros reunidos na sala de sessões do conselho de administração dos caminhos-de-ferro do Estado, foi decidido qual o traçado a adoptar. Foi então apreciada e discutida uma representação dos habitantes de Faro e unanimemente aclamada a proposta do Conselheiro Ferreira de Almeida, favorável à pretensão da maioria dos farenenses, que desejavam a directriz pelo lado Sul. E assim foi: a construção do aterro iniciou-se, delimitando a doca de Faro e o Parque de São Francisco em direcção a Olhão, onde o primeiro comboio chegou a 28 de Março de 1904, tendo a inauguração oficial ocorrido a 15 de Maio daquele ano. O prolongamento rumo à fronteira era um fac-

to: a 1 de Setembro de 1904 era inaugurada a estação da Fuzeta, seguiu-se a Luz em 31 de Janeiro de 1905 e, finalmente, Tavira a 19 de Março do mesmo ano. Em 16 de Junho, teve lugar a primeira passagem de uma locomotiva pela ponte do rio Séqua, um verdadeiro acontecimento para a altura. Apesar de primeiramente concluído o troço entre Tavira e Cacela, este aguardaria a abertura do troço final até Vila Real de Santo António. Mas, se a directriz escolhida de Faro em direcção a Sotavento não foi de fácil opção, o local para o término da linha na vila pomalina também não. Todos os empresários pretendiam a gare junto ao seu estabelecimento, mas a companhia dos caminhos-de-ferro acabaria por não se envolver directamente na polémica, e a estação acabaria por ficar à entrada da localidade, onde hoje a conhecemos.

A inauguração foi então marcada para as 12h30 m do dia 14 de Abril de 1906, em pleno Sábado de Aleluia, algo bastante criticado pela imprensa da época, que alegava aproveitamento político, ainda para mais quando fal-

tava construir casas para o pessoal, placa giratória para as locomotivas e outras infra-estruturas imprescindíveis. O jornal «O Herald» referia mesmo que «para mau preságio basta ter sido escolhida para a festa a mesma hora em que a tradição religiosa manda queimar o Judas Iscariotes». O mesmo jornal na sua edição de 21 de Abril de 1906 descrevia os principais acontecimentos daquele dia festivo. «A inauguração oficial do troço fez-se pelo tramway de Portimão que chegou à 1 hora da tarde a Vila Real, com inúmeras carruagens apinhadas de festeiros e que naquela vila era aguardado por uma massa compacta de povo no recinto da estação que oferecia um imponente e desabitual aspecto. De entre a multidão estava a Câmara Municipal, comissão de festejos e três filarmónicas, as duas daquela vila e uma outra de Ayamonte. À chegada da locomotiva, as três filarmónicas romperam com o hino da carta e no ar estridularam centenas de foguetes».

«Pouco depois, num pavilhão para esse fim armado e onde se viam algumas decorações, a comissão de fes-

tejos ofereceu um copo-d'água a alguns convidados, entre os quais alguns engenheiros empregados na administração dos caminhos-de-ferro do estado, autoridades locais, etc. Fizeram-se nessa ocasião alguns brindes, sendo depois enviados telegramas de congratulações a suas Majestades, Presidente do Conselho Sr. Hintze Ribeiro, Ministro das Obras Públicas Sr. Pereira dos Santos, etc».

«Algumas ruas de Vila Real encontravam-se ornamentadas, havendo iluminações à noite na Praça Marquês de Pombal e Avenida D. Amélia onde as filarmónicas, em diferentes coretos, executaram concertos com escolhidas peças do seu repertório. Durante o dia e noite o movimento naquela Vila foi extraordinário, vendo-se sobretudo muitos espanhóis e espanholas, que com o seu ar vivo e *saleroso* punham na multidão uma nota de intensa alegria».

O mesmo jornal vaticinava ainda as potencialidades disponíveis com tão importante beneficiação. «As principais localidades do Sotavento da província estão já

hoje em comunicação de via acelerada com todo o resto do país e o mundo civilizado, melhoramento de capital importância que lhes vem insuflar novos elementos de vida e abrir novos caminhos de prosperidade ao seu comércio e à sua indústria».

Simultaneamente antevia e prognosticava que «toda esta encantadora e aprazível região do litoral algarvio, perdida do mundo pelo seu vergonhoso isolamento, há de agora ver apreciadas pelo gosto requintado dos *touristes* as suas idênticas maravilhas, rivais, na natureza às dessa afamada Côte d'Azur que desde há tempos atrai e encanta quase toda a vagabundagem mundana. Soubesse a iniciativa do homem corresponder à prodigalidade da natureza e ao Algarve estaria agora destinado um futuro de inigualáveis prosperidades, sobretudo pela amenidade incomparável do seu clima que faz de todo este rincão de terra algarvia a mais agradável estação de Inverno».

Já na década de 40, pela mão de Duarte Pacheco, seria finalmente prolongada a linha-férrea até à nova gare de Vila Real de Santo António – Guadiana, localizada no coração da vila, hoje desactivada.

Cem anos depois, o Algarve pode de facto rivalizar com a Côte d'Azur e a prosperidade aliada à melhoria de qualidade de vida trazidas pelo turismo são hoje inequívocas. Contudo, volvido um século, continua-se a discutir a variante a Faro, vaticinando-se de novo a necessidade de alterar o traçado da linha, desviando-a da Baixa da cidade, pela Penha em direcção a Olhão.

*investigador de história local e regional

Bibliografia:

- Santos, Luís Filipe Rosa; *Os Acessos a Faro e aos concessos limitrofes na segunda metade do séc. XIX*, Faro, 1995.
- Jornal «O Herald»



Uma ferramenta de trabalho em qualquer projecto ou obra

Maior directório do sector
Fonte de informação de uso permanente

guião sa
desde 1970

Guião Construção Civil e Obras Públicas 2006
Para mais informações consulte
o nosso Serviço de Apoio a Cliente:
210 415 500 ou sacliente@guianet.pt
www.guiao.pt • www.guianet.pt • www.mweb.pt