

OS TRANSPORTES EM PORTUGAL ANTES DO CAMINHO-DE-FERRO

(1750-1850)

A utilização de documentação histórica não é uma necessidade sentida com bastante frequência pelos geógrafos portugueses. Daí o interesse em divulgar, junto de um público onde estes dominam, uma obra recente sobre Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira, entre 1750 e 1850 ⁽¹⁾. Com uma bibliografia extensa e variada, onde as obras de geógrafos não foram esquecidas, o autor reúne num único trabalho um enorme volume de informação que pode constituir uma fonte cómoda para outros tipos de estudos.

Quando o autor afirma, no prefácio, que optou «pelo estudo dos transportes em si mesmo» e que os destacou «tanto quanto possível das suas inferências (...) porque o julgámos imprescindível para numa primeira abordagem e intelecção deste assunto» definiu, em parte, os limites da obra. Muito do interesse deste trabalho provém, assim, da opção de o circunscrever à descrição minuciosa das vias (Parte I) e dos meios (Parte II) de transporte terrestres, fluviais e marítimos, aprofundando a investigação das fontes, escritas e cartográficas, trabalho que provavelmente teria ficado muito menos rico em informação se, ao mesmo tempo, se pretendessem tirar ilações teóricas de natureza social, económica, cultural ou outras.

Uma das críticas que, por vezes, se faz aos historiadores portugueses é a de pretenderem fazer história sem que a investigação das fontes tenha sido suficiente; os geógrafos enveredam frequentemente pelo caminho oposto: reúnem dados a partir dos quais não extraem as

⁽¹⁾ ARTUR TEODORO DE MATOS. *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, vol. I e II, Universidade dos Açores, Ponta Delgada, 1980, 650 p. + mapas.

Os mapas, salvo os do volume II, não são numerados. Alguns dos quadros não têm, também, nem número nem título e não deram lugar a um índice.

conclusões teóricas que eles poderiam sugerir. Obtém-se, assim, uma visão demasiado empirista que poderá ser fruto da juventude relativa desta ciência.

VIAS E TRANSPORTES TERRESTRES

Seria descabido resumir um trabalho desta natureza, dado que o seu mérito provém, em grande parte, da minúcia dos inventários e estes só incorrectamente se resumiriam. Atendendo a que esta recensão se dirige sobretudo a um público com formação geográfica, extraem-se essencialmente os aspectos que foram apresentados em mapas que, por um lado, têm a vantagem de sintetizar parte da informação recolhida e, por outro lado, suscitam alguns reparos. A cartografia tem sido, de facto, por vezes, incorrectamente utilizada, apesar dos progressos e do interesse desta técnica tanto como ferramenta de pesquisa quanto como meio de transmissão de conhecimentos.

Respeitando, tanto quanto possível, a ordem seguida pelo autor, começa por referir-se a «rede vial» e os transportes terrestres. Após a apresentação, em quadros de um extenso inventário de «itinerários» usados no período em estudo, discriminando os lugares por onde passavam e respectivas distâncias em léguas, o autor elaborou um mapa na escala de 1:1 000 000 (para os Açores e Madeira há mapas idênticos), onde todos esses «itinerários» foram cartografados (mapa II, vol. II). Sinalizam-se ainda os locais e o número de barcas de passagem dos rios, as pontes e as estalagens.

Um mapa destes é, sem dúvida, um documento muito útil e cómodo, pois reúnem-se numa única folha elevado número de informações provenientes de várias fontes que, deste modo, podem ser rapidamente apreendidas. De sublinhar, no entanto, que não seja fácil a leitura do número de barcas de passagem (para o que bastaria que os círculos que as representam fossem proporcionais ao número) e que não se procure introduzir uma distinção entre as vias. Este problema é, naturalmente, de mais difícil solução, mas, a título exemplificativo, poderiam ter-se individualizado os percursos por onde circulavam diligências ou, o que era preferível, uma classificação em função da qualidade das fontes. Embora no texto sejam sempre referidas, não se faz a sua crítica, aparecendo com o mesmo tipo de traço o itinerário Lisboa-Coimbra (uma das estradas mais antigas do País que, começada a construir cerca de 1780, estaria concluída pelo menos em 1798) e, por exemplo, o itinerário Alcoutim-Vila Real de Santo António, paralelo a uma via fluvial que, no fim do século XIX, era ainda a principal via de transporte.

Optou-se, também, neste mapa, por sobrecarregar o fundo com uma enorme densidade de cursos de água, quando a representação do relevo, por muito simples que fosse — algumas curvas de nível bastariam —, teria resultado muito mais sugestiva e mais coerente, aliás, com o que o autor afirma: «foi pois essencialmente a natureza do relevo

que impôs a distribuição das estradas portuguesas do continente e das ilhas, bem como dos meios de transporte».

É extremamente difícil conhecer as datas de construção da maioria das estradas do País e, talvez por isso, o autor não chame a este documento um mapa de estradas mas um «levantamento dos itinerários de Portugal». A maior parte das obras, salvo raros empreendimentos esporádicos, realizou-se na parte final do período estudado, a partir de 1834 e, sobretudo, a partir de 1842. A Companhia de Obras Públicas de Portugal seria criada apenas em 1844, mas só com o Fontismo, na segunda metade do século, se daria impulso à construção de estradas e do caminho-de-ferro.

O «projecto de construção de estradas directas de Lisboa para as capitais de distrito e outros pontos de importância, segundo o decreto de 26 de Julho de 1843» facultou ao autor a elaboração de dois mapas: no primeiro são cartografadas estas vias, no segundo as «Estradas principais indirectas segundo o mesmo decreto». Por aqui se vê que a maior parte dos «itinerários» cartografados no mapa II do vol. II, já referido, não poderiam designar-se por estradas. Subsiste, no entanto, a dúvida na distinção entre «itinerários» e «estradas», apesar dos subcapítulos dedicados às técnicas de construção, à conservação e à classificação.

Sobre os meios de transporte terrestres usados nesta época as informações são muito pormenorizadas; cartografa-se, para a região de Lisboa, a rede de ónibus (mapa sem data) e dão-se, em quadro, alguns valores de tráfego. Curiosamente, alguns dos percursos marcados neste mapa não vêm cartografados no mapa dos itinerários que pretende resumir todos os percursos existentes.

A «Rede de transportes públicos terrestres (1798-1850)» dá, também, lugar a um mapa. No texto são referidos os períodos de funcionamento, as empresas exploradoras, os tipos de transporte, a lotação e os preços de alguns meios de transporte.

As condições de circulação existentes nesta época eram, em conclusão, muito precárias. A propósito da ligação de Coimbra ao Porto, já na década de 40, o autor refere que «grande parte da estrada serve mais para álveo das águas correntes dos fazendeiros confinantes do que para via pública. Há partes onde a água chega à barriga das cavalgaduras, por espaço de muitas braças».

VIAS E TRANSPORTES FLUVIAIS

Após salientar a importância histórica dos rios como vias de transporte e as vantagens que, ainda neste período, ofereciam em relação a outras vias e meios de transporte, o autor afirma que, apesar disso, as obras realizadas foram escassas e tiveram lugar, sobretudo, durante e após o governo de Costa Cabral (1842-46 e 1849-51).

Sobre o assunto reuniu-se em três mapas boa parte da informação recolhida: a «Navegabilidade dos rios», as «Embarcações barra fora, grandes e pequenas existentes em Portugal» em meados de 1820 e a

«Rede de transportes fluviais». Sob pena de se parecer demasiado exigente em relação à cartografia apresentada, não deixa de se referir a difícil leitura do mapa dos tipos de embarcações, que se lamenta tanto mais quanto, embora relativa a um único ano, a informação é extremamente interessante. O mapa da navegabilidade dos rios é muito mais claro; os rios Tejo, Douro, Mondego e Sado, por onde se fazia a maior parte da navegação a distância, são estudados com mais pormenor. As barcas de passagem dos rios são referidas uma a uma num extenso quadro, no final do capítulo dedicado à rede fluvial.

PORTOS, CABOTAGEM E TRANSPORTES MARÍTIMOS

«Ocupando a fronteira marítima portuguesa uma extensão de 845 km de costa (...) e não estando o território muito favorecido por ligações terrestres e mesmo fluviais, é natural que [se] fizesse, desde cedo, do mar a via de comunicação por excelência».

São cartografados os portos marítimos e as obras aí efectuadas e, das ligações entre portos, privilegiadas as que se efectuam entre Lisboa e Porto. São ainda estudados os tipos de barcos, o movimento com outros portos, os tempos de deslocação e até as profissões dos passageiros. O inventário prossegue quanto às obras realizadas, companhias e empresários nelas empenhados, mercadorias e transportes, etc.

A CIRCULAÇÃO DO PENSAMENTO: CORREIOS E TELÉGRAFOS

Este capítulo tem, como o autor reconhece, um desenvolvimento desigual, embora tivesse dado azo à elaboração de três mapas: o «Tempo (em média) que os correios expressos levavam de Lisboa a diversas capitais europeias (1757-1812)», o «Tempo que o correio expresso levaria de Lisboa às capitais de distrito» cerca de 1810, e as «Postas de Lisboa a Elvas, a Almeida e a Castelo Branco em 1809».

Após notar que grande parte das construções e reparações das vias de transporte terrestre foi motivada pelo correio, indicam-se os modos como este era transportado. Um pequeno subcapítulo é dedicado ao telégrafo e à história dos seus progressos técnicos, que não impediriam o reconhecimento, na década de 40, da necessidade do estabelecimento de pombos correios militares.

O autor conclui que «com a rede vial existente tornava-se inviável qualquer projecto de desenvolvimento económico do país» e que, do ponto de vista cultural e mental, também se tornava difícil a penetração rápida de novos elementos culturais. Caberá a Fontes Pereira de Melo a transformação material do País com o lançamento do caminho-de-ferro e a abertura de estradas, que simultaneamente se empreendeu.

No período estudado, salvo nas últimas décadas, as iniciativas no domínio dos transportes e das comunicações parecem, portanto, ter sido escassas, apesar da necessidade, e até da urgência, de alguns empreen-

dimentos. São, aliás, prova disso os inúmeros projectos de construções, de reparações, de criação de empresas e de sociedades, de que o autor dá conta, e as realizações que foram encetadas. As invasões francesas e as crises políticas do liberalismo condicionaram durante muito tempo — poder-se-ia perguntar se até hoje — o progresso de muitas regiões do País. O inventário do que existia e do que se fez nesta época está a partir de agora acessível. Saibam os historiadores e os geógrafos tirar proveito deste minucioso trabalho.

MARIA FERNANDA ALEGRIA