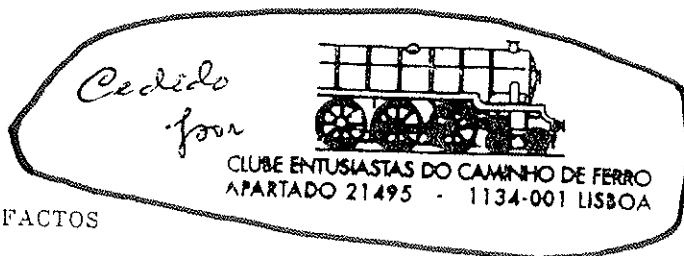


Fotografias.



FIGURAS E FACTOS

MANUEL GUALDINO, O HABIL OPERÁRIO BARREIRENSE QUE CONSTRUIU UMA LOCOMOTIVA (1906)

O Barreiro tem sido berço de habilidosos operários de todas as artes e ofícios.

A fixação, nesta vila, das importantes oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, nos princípios da segunda metade do Século XIX, e mais recentemente (já no actual século), a construção nesta localidade das vastas fábricas da Companhia União Fabril (1), deram aqui origem ao desenvolvimento de elevado número de hábeis artífices, que ficaram possuindo todas as condições para dignificar, em qualquer lugar ou ocasião, o trabalho nacional.

Mas cabem, incontestavelmente, as honras da preparação dos melhores operários do Barreiro aos serviços ferroviários que nesta vila se instalaram, trazendo para aqui as oficinas gerais daquela indústria de transportes, que congrega artífices das mais variadas especialidades.

Eles sentem, com a consciência do que são capazes de fazer, a dignidade da profissão. E estimam-se e aperfeiçoam-se. Um ilustre médico português recordou, um dia, numa conferência proferida nesta vila, que ele imperfeitamente conhecia, mas de que ouvira várias vezes falar a seu pai, que este, certa vez, lhe dissera estas palavras: — Encontrei, em muitas terras do País, operários, mas no Barreiro encontrei *senhores operários!*

*

* *

Comecemos, então, por relatar, neste aspecto da actividade da população barreirense, a vida de um habilíssimo operário, natural do Barreiro, cuja fama correu o País, tornando-se merecidamente notado devido ao seu extraordinário gosto pela mecânica e génio inventivo. Referimo-nos a Manuel Gualdino da Silva (2).

(1) V. «O BARREIRO ANTIGO E MODERNO» — respectivamente Capítulos XXIII e XXXVII — I Parte.

(2) Já citado em «O BARREIRO ANTIGO E MODERNO», na legenda da gravura da p. 88.

DO BARREIRO DE VARIAS ÉPOCAS



B, a letra inicial de Barreiro, na sinfonia do Trabalho: os ruídos próprios das grandes oficinas, onde os maquinismos e os esforços físicos dos homens transformam, amoldam e subjugam a matéria, são predominantes na terra barreirense. (Letra capitular desenhada por Américo Marinho e grav. em madeira por Manuel Cabanas, para uma crónica do Autor, publicada no antigo jornal O Barreiro).

Traçando a história da sua vida, aproveitamos, em seguida, a oportunidade para fazer desfilar perante os leitores, uma honrosa citação de algumas dezenas, talvez perto de uma centena de nomes de outros distintos operários, uns naturais deste concelho, outros não, mas para todos os quais o Barreiro deu oportunidade de se evidenciarem nas suas profissões ou especialidades, todos desenvolvendo e aplicando as suas mais fortes energias em prestígio do trabalho local e dando o melhor do seu esforço por um Portugal Maior.

Tanto para os que de há muito não pertencem ao número dos vivos, como para os que, felizmente, ainda existem, mas já retirados das suas actividades (*só a estes e àqueles nos referiremos*) seja a citação dos seus nomes nesta crónica, uma homenagem sincera, embora singela, de apreço e admiração do Autor.

*

* * *

Filho de modesta gente do campo, Manuel Gualdino da Silva nasceu no Barreiro, a 25 de Agosto de 1865, tendo sido seus pais Manuel Gualdino da Silva Sénior, moleiro, natural de Palhais, falecido em 1906, no Barreiro, e Maria de Jesus Marinho, nascida em Arrentela (concelho de Seixal).

Em 1882, com 17 anos, sentindo-se fortemente atraído pelos trabalhos mecânicos, entrou para as oficinas dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, como aprendiz de serralheiro.

FIGURAS E FACTOS

Pouco tempo depois saiu de lá, e até 14 de Outubro de 1887, data em que voltou outra vez para aquelas oficinas, esteve empregado, já como oficial, na fábrica Barboré, na Avenida 24 de Julho, em Lisboa, antiga fábrica Tejo; na oficina Garcia, perto do Caneiro de Alcântara; na Empresa Agrícola, também na Avenida 24 de Julho, perto da antiga fábrica Bello & Formigaes, e ainda no Arsenal da Marinha, para onde havia entrado em 25 de Setembro de 1886.

Quando voltou para os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, começou ali a trabalhar como empreiteiro de reparações em locomotivas, sob as ordens de Carlos Albers, muito estimado e distinto engenheiro do serviço de tracção, e de Augusto Rodrigues, mestre-geral das oficinas.

Foi no período de 1887 a 1891 que Manuel Gualdino se dedicou, com afinco, ao estudo da mecânica, surgindo-lhe então a ideia de, logo que se lhe tornasse possível, construir uma locomotiva em tamanho reduzido, que rodasse com algumas carruagens. Seria um verdadeiro comboio em miniatura.

Não tendo obtido, nessa ocasião, algumas facilidades com que contava, saiu novamente dos Caminhos de Ferro (para onde já não voltaria) e estabeleceu-se, em 4 de Maio de 1891, com loja de mercearia no *Largo das Obras*, desta vila.

Mas a sua vocação, forçadamente desviada do próprio rumo, não lhe permitiu estar muito tempo ao balcão do estabelecimento. Era para ele um suplício encontrar-se afastado de máquinas e de ferramentas...

Em breve Manuel Gualdino deixava a gerência da loja a seus pais e, no ano seguinte, entrava como serralheiro para a fábrica de cortiça instalada na Quinta Braancamp, sob o título de Companhia Portugal.

Tendo voltado a trabalhar em Lisboa, agora na fábrica de Júlio & Franco, no *Largo das Fontainhas*, em Alcântara, Manuel Gualdino só



MANUEL GUALDINO
DA SILVA

(1865-1914)

(Reprodução dum retrato, feita por seu neto, o pintor e professor do ensino técnico, Américo da Silva Marinho; gravura de Manuel Cabanas)

DO BARREIRO DE VARIAS ÉPOCAS

em 1895 conseguiu realizar um legítimo sonho: possuir uma serralharia mecânica. Mas era pobre, como sempre foi, e para a realização do que ambicionava tornava-se necessário haver alguém que lhe emprestasse capital ou lhe obtivesse directamente as ferramentas precisas.

Sabendo deste seu desejo, seu primo António Maria César Júnior prontificou-se a adquirir-lhe o material para a instalação da oficina, que, naquele ano, abriu finalmente no Largo do Moinho Pequeno, com frente para a Rua Miguel Pais.

Começando a trabalhar com redobrado gosto na sua oficina, a sorte ainda desta vez não se lhe mostrara propícia: quando o produto dos seus esforços lhe estava criando as condições de desafogo financeiro para pagar o valor das ferramentas, António Maria César Júnior, mal aconselhado por invejosos, pois o seu íntimo contrariava processos desta natureza, promoveu-lhe um arresto do qual pouco escapou. E eis Manuel Gualdino novamente sem trabalho, nas mais difíceis condições de vida.

Já casado e com filhos, a situação que deparava nada tinha de invejável, até que a sua admissão, em 1902, na fábrica da Sociedade Nacional de Cortiças, veio pôr termo às preocupações que o afligiam. Dirigia esta empresa o súbdito britânico Rafael Reynolds, no qual uma natural distinção e desenvolvidas faculdades intellectuais de que era possuído não impediam um agradável contacto com os operários, que por isso muito o estimavam.

Tendo oportunidade de conhecer de perto Manuel Gualdino da Silva, breve o distinguiu com a sua amizade, incitando-o a levar por diante os projectos em que há muito pensava.

— Que trabalhasse e ele — Reynolds — o ajudaria no que fosse preciso.

Sentindo-se geralmente estimado na fábrica, Manuel Gualdino começou por projectar a construção de uma nova máquina de fazer rolhas. E tão bem se houve, que esse engenho, do qual nos faltam hoje pormenores, mereceu os mais rasgados elogios dos patrões.

Depois, em casa, começou a construir, peça por peça, um fonógrafo, aparelho que, aí por volta de 1905, no nosso país, em casa onde apparecesse a funcionar, atraía todas as atenções. Era a «máquina falante» que constituía motivo da maior atracção...

DO BARREIRO DE VÁRIAS ÉPOCAS

E com o seu fonógrafo deu Manuel Gualdino algumas interessantes sessões particulares no Barreiro ⁽³⁾.

Ainda estudou os planos duma engenhosa bicicleta, assim como dum velocípele para deslizar sobre a água, mas a locomotiva continuava a ocupar o primeiro lugar no seu pensamento.

*

* * *

Tendo adquirido um exemplar da revista britânica «Railway Engineer», de Julho de 1905, com uma estampa e descrição da máquina tipo «Atlantic», da companhia inglesa «Great Northern», deliberou executar aquele modelo, com algumas modificações, principalmente nos fiches.

A máquina seria reduzida à sexta-parte, ficando com o comprimento de 2,10 m., a altura de 0,90 m. e a largura de 0,60.

O «tender» teria de comprimento 1,35.; o diâmetro das rodas motoras 0,37 m. e finalmente o «bogie» 0,18 m.

Com o auxílio financeiro de D. Rafael Reynolds e a ajuda de dois bons amigos e hábeis operários das oficinas dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Manuel Henrique Paninho e António Joaquim Praça, aos quais nos referimos mais adiante, Manuel Gualdino começou a construção da locomotiva.

A caldeira foi toda construída de aço, tendo a chapa na parte cilíndrica 7 mm de espessura e na frente a da fornalha 10 mm. Com 29 tubos de aço, atarrachados e dilatados, escorada por 200 escoras, também de aço, a caldeira foi depois experimentada à pressão de 11,5 quilogramas por centímetro quadrado, a água, e a 12 quilogramas a vapor, tendo revelado resistência e solidez precisas.

(3) Vem a propósito citar que não foi Manuel Gualdino o único operário que por essa época construiu um fonógrafo. Possuímos um velho apontamento dizendo que na noite de 26 de Março de 1905, João Maria Resende, marceneiro, nascido em Ovar, e seus filhos João e Artur Resende, todos moradores no Barreiro, apresentaram em público um gramofone, por eles inteiramente construído nesta vila, e fizeram executar, na sonora maquina, várias peças de música no antigo teatro dos «Franceses», onde, naquela noite, com a representação da comédia «Moços e Velhos», se realizava uma festa artística do actor Dupont de Sousa.

A alimentação desta caldeira era feita por meio de um aparelho «Giffard» que — segundo uma descrição por que nos estamos guiando, feita na época — foi colocada por baixo da caixa de fogo, do lado esquerdo, por uma bomba a vapor colocada no interior da cabina e por uma bomba de mão, de sistema inventado por Manuel Gualdino.

Tinha regulador — válvula «Jacareu» — sistema «Strondley», e o espertador, colocado no interior da caixa de fumo, era também invenção deste inteligente serralheiro, verificando-se que imprimia uma fortíssima tiragem. Guardadas as diferenças de dimensões, os espertadores das grandes locomotivas não tinham mais força do que este.

A fundição do bronze e do latão foi feita no Seixal, por um operário de nome Filipe, que a obteve com esmero e perfeição. Quanto às rodas e cilindros, a sua fundição foi entregue à fábrica Vulcano, de Lisboa, que também se esmerou no trabalho.

O torneiro António Joaquim Praça, sem a mínima remuneração, mas tão sómente movido pela amizade que tributava a Manuel Gualdino, prestou-se a torneiar toda a obra necessária para a máquina, ao passo que o carpinteiro Manuel Henrique Paninho, também sem qualquer remuneração, se encarregou de executar todos os moldes, um dos quais — o das rodas — formado por mais de 60 bocadinhos, pacientemente grudados e ligados, de tal forma que se tornava difícil descobrir-lhes as juntas, era duma perfeição notável.

A máquina dentro em pouco aparecia completa, nos seus mínimos detalhes: torneiras, manómetros, nível de água, faróis, etc., etc. e quando ela esteve em exposição, na própria oficina, causou sensação como num velho e pequeno torno, de macha simples, se puderam torneiar todas as peças, excepto as rodas e os cilindros. «Se não tivéssemos a certeza do que afirmamos — escrevera-se então — duvidaríamos da possibilidade de, com um torno semelhante, se poder fazer obra tão perfeita». Era a vez de caberem as felicitações a António Praça, que era de Estremoz. (Faleceria no Barreiro, com menos de quarenta anos de idade, a 10-IX-1916).

*
* *
*

A experiência oficial da locomotiva efectuou-se num Domingo, dia 1 de Julho daquele ano de 1906, ao longo dum caminho junto da Fábrica Nacional de Cortiças, conhecido por *Debaixo dos Pinheiros*.

DO BARREIRO DE VARIAS ÉPOCAS



No antigo areal do ex-Largo de Nossa Senhora do Rosário (actual Praça Dr. Caeiro da Mata), em 1906: a máquina executada por Manuel Gualdino, que se vê sentado no «tendern»

(Da Colecção do Autor)

Aí se verificou satisfatoriamente que a C. T. C. n.º 1 — tal a marca da máquina — dispunha de força e desenvolvia boa velocidade.

D. Rafael Reynolds gastara cerca de 1 conto e 500 mil réis, que Manuel Gualdino ia pagar com a receita que obteria apresentando a sua obra ao público, como meio de divertimento.

Logo-se mandaram fazer seis vagonetas pequenas, cada uma das quais possuía assentos para quatro passageiros.

E o pequeno comboio funcionou pela primeira vez, por ocasião das festas de Nossa Senhora do Rosário que naquele já referido ano se realizaram nos dias 14, 15, 16 e 17 de Agosto, improvisando-se uma «estação» ao norte do Largo do Rosário. Os rails cobriam um percurso de 175 metros, circundando o espaço uma rede de arame e postes de madeira.

Escreveu-se em *O Século*, por essa ocasião: «Esta máquina é um trabalho industrial e de arte, talvez o melhor que se tenha produzido em Portugal, atendendo às condições em que foi feita, sem as ferramentas próprias necessárias e numa pequena oficina, atendendo que o seu autor não frequentou escola alguma, não é engenheiro, e apenas um operário muito modesto e muito inteligente, que muito mais faria, se tivesse estudado e pudesse frequentar os grandes centros fabris do estrangeiro». E acrescentava, a propósito; «Na classe dos metalúrgicos nesta locali-

FIGURAS E FACTOS

dade (*Barreiro*) há-os de grande valor, de muita inteligência, faltando-lhes apenas a protecção oficial e um certo conforto nas condições económicas da vida, para poderem expandir-se, para poderem produzir».

A pretexto de anotar a apresentação do valioso trabalho de Manuel Gualdino, citava-se uma incontestável verdade, que ainda havia de perdurar por muito tempo.

*
* *
*

A máquina miniatura constituiu a maior atracção das tradicionais festas barreirenses, naquele ano, despertando a montagem do comboio grande curiosidade (1).

Cada viagem custava um vintém, por passageiro, e as minúsculas carruagens andavam sempre cheias.

O comboio esteve depois na Moita do Ribatejo, na Atalaia e no Porto, onde foi montado nos jardins do antigo Palácio de Cristal, fazendo grande sucesso. Foi depois vendido, tendo transitado por vários donos, um dos quais director da Sociedade Estoril.

(1) Permita-se-nos um pequeno desvio na narrativa, para, na presente nota, focarmos um caso pitoresco, que introduz um pouco de poesia nesta aridez prosódica...

Naquele ano de 1906, visitou o Barreiro, a 12 de Agosto, dias antes do início das festas em honra de Nossa Senhora do Rosário, a Tuna Comercial de Lisboa.

Centenas de pessoas vieram a esta vila, sendo entusiásticamente acolhidas. Couberam as honras da recepção a patrões e empregados da firma O. Herold & C., que os esperavam com um agrupamento musical e a corporação de bombeiros daquele antigo estabelecimento de indústria corticeira.

Muitos visitantes viram, por essa ocasião, os preparativos da montagem do caminho de ferro em miniatura, que Manuel Gualdino dirigia com dedicação e entusiasmo. À noite, em honra da Tuna, realizou-se um espectáculo no Teatro Independente.

Possuímos, por cópia, uma curiosa poesia, assinada por S. Gama, que no dia da excursão, os empregados do comércio da capital distribuíram, em «plaquette» no Barreiro. Denominaram-na «BEM HAJA» e aqui a transcrevemos:

*Nós vimos de Lisboa em romaria,
A visitar um povo nosso irmão,
De quem só nos separa a mansidão
D'este formoso Tejo que extasia!*

DO BARREIRO DE VÁRIAS ÉPOCAS

A máquina encontrava-se em 1944 no concelho de Oeiras, tendo ainda por essa época funcionado numa festa realizada em Paço de Arcos, em benefício duma corporação de bombeiros daquela vila. Depois, perdemos-lhe o rasto.

*
* *

Manuel Gualdino da Silva, ao terminar a execução do seu trabalho, dissera que ele havia sido muito custoso e o fizera envelhecer bastante. Não admira que assim fosse, mas tudo agravado pela sua vida, de certo modo atribulada. Era um inconformista, possuído duma maneira de ser que pouco se coadunava com uma longa permanência em determinado local de trabalho, porque o espírito de curiosidade despertava-lhe o desejo de conhecer métodos de laboração em diferentes oficinas mecânicas, o que, sendo recomendável no sentido de adquirir maior soma de conhecimentos, lhe foi, contudo, prejudicial para a saúde, para o descanso do corpo, complexo sempre sensível às preocupações do espírito.

Já enfraquecido por diabetes, a tuberculose, que o atacou nos pulmões, escolhera-o para mais uma das suas vítimas e, em 1 de Abril de 1914, Manuel Gualdino da Silva falecia no Barreiro, com 48 anos de

*E tão bem nos recebem neste dia
Inolvidável grato, cheio d'unção,
Que cá nos fica preso o coração,
Entrelaçado em laços d'harmonia!*

*Bem haja pois o povo do Barreiro,
Bem haja a sua terra, os seus primores,
E tudo quanto encanta o forasteiro!*

*Bem haja a sua indústria, os seus labores,
Da terra o sentimento verdadeiro,
A graça angelical dos seus Amores!*

Se não se pode considerar um primor de arte poética, não se deve negar ao soneto uma vincada expressão de gentileza e cavalheirismo.

Quanto teriam rejubilado as gentis senhoras e meninas dessa época com o galante final da poesia?!...

FIGURAS E FACTOS

idade. Quase no fim da sua curta existência, foi ainda maquinista do primeiro animatógrafo que funcionou no Barreiro, no Teatro Independente (3).

ANTIGOS E HABILIDOSOS OPERÁRIOS, QUE HONRARAM O BARREIRO (ONDE NASCERAM OU ONDE SE ESPECIALIZARAM) E O TRABALHO NACIONAL

Segue-se a citação de alguns dos primeiros e bons operários barreirenses e de outros mais que, não sendo naturais desta vila, aqui vieram fixar-se e aqui se destacaram por seus próprios méritos. Deve observar-se que, na sua grande maioria, desenvolveram as aptidões sem o amparo de bases técnicas, mas procurando aperfeiçoar-se gradualmente nos seus ofícios, guiados por competentes mestres e acabando por vencer e criar prestígio, impelidos pela vocação e pela força de vontade, que em quase todos se observava.

Certamente que é mais natural uma relação desta natureza pecar por diferença, que não por excesso. Reconhece-se essa maior possibilidade e para ela se pede a devida compreensão. Servimo-nos de numerosos apontamentos de diversas origens e de depoimentos verbais de já velhos operários locais, que na nossa mocidade conhecemos (quase todos já há muito desaparecidos do rol dos vivos), controlando depois as suas informações e juízos críticos. Alguns desses homens conheceram ainda, directa ou indirectamente, vários elementos dessa *primeira camada* de operários que se formou no Barreiro, depois de 1861, quando, com a abertura à exploração do *Caminho de Ferro ao Sul do Tejo*, se começou a processar o desenvolvimento industrial do Barreiro.

António José (da Loura) e João da Luz foram os que — desfiando longo rosário de recordações — nos falaram dos tempos mais recuados, seguindo-se-lhes Eduardo Rodrigues da Silva, Augusto dos Santos e,

(3) Sobre este antigo teatro barreirenses leia-se «O BARREIRO ANTIGO E MODERNO» — I Parte — Cap. XXXII — *Os primeiros teatros*.