

UM CAMINHO DE FERRO NO ANTIGO LARGO DE N.^a SENHORA DO ROSÁRIO

(MAS ISTO FOI HÁ 60 ANOS...)

Texto inserto no programa das Festas do Rosário,
12 a 17 de Agosto de 1966

A. SILVA PAIS
(1914-1975)

Jornalista e publicista. Autor da Monografia do Barreiro, editada pela C.M.B., em 1963, 1965, 1968 e 1971. Deixou, entre outros trabalhos, Barreiro Histórico-Curiosas Notícias e Vultos do Passado, publicados em folhetins no jornal "O Barreiro", de 1943 a 1946.

Em 25 de Agosto de 1865, nasceu no Barreiro, Manuel Gualdino da Silva, filho de Manuel Gualdino da Silva Sénior, moleiro, natural de Palhais, e de Maria de Jesus Marinho, natural de Arrentela (concelho do Seixal). Foi um dos mais hábeis serralheiros mecânicos que o Barreiro possuiu, ofício em que se iniciara quando, como aprendiz, entrou aos 17 anos (portanto em 1882) para as Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, desta vila.

Mais tarde, depois de ter trabalhado em outras empresas, já como oficial, voltou aos Caminhos de Ferro, como empreiteiro de reparações em locomotivas, sob as ordens do eng.^o Carlos Albers (cujo nome é recordado ainda no Pátio da Rua D. Manuel I (1), perto dos Paços do Concelho) e de Augusto Rodrigues, então mestre-geral daquelas oficinas.

Depois de ter montado uma oficina sua no Largo do Moinho Pequeno, à Rua Miguel Pais, que, por azares da vida, teve de encerrar, por não poder arcar com o pagamento das ferramentas que adquirira por intermédio de fiador, entrou, depois, em 1902, ao serviço da Sociedade Nacional de Cortiças (2), cujo dirigente, o súbdito britânico Rafael

Reynolds, soube apreciar as suas qualidades, ajudando-o nos seus projectos mecânicos. Ali executou Manuel Gualdino uma nova máquina de fazer rolhas e tão bem se houve que esse engenho, do qual nos faltam hoje pormenores, mereceu os maiores elogios dos seus patrões. Continuando a revelar a sua extraordinária habilidade para a mecânica, outros engenhos montou ainda com sucesso (3), mas o maior desejo seu era construir uma locomotiva em tamanho reduzido, a que nada faltasse. Tendo adquirido um exemplar da revista britânica "Railway Enginner, de Julho de 1905, com uma estampa e descrição da máquina tipo, "Atlantic", da companhia inglesa "Great Northern", Gualdino resolveu executar aquele modelo, com algumas modificações, principalmente nos fiches.

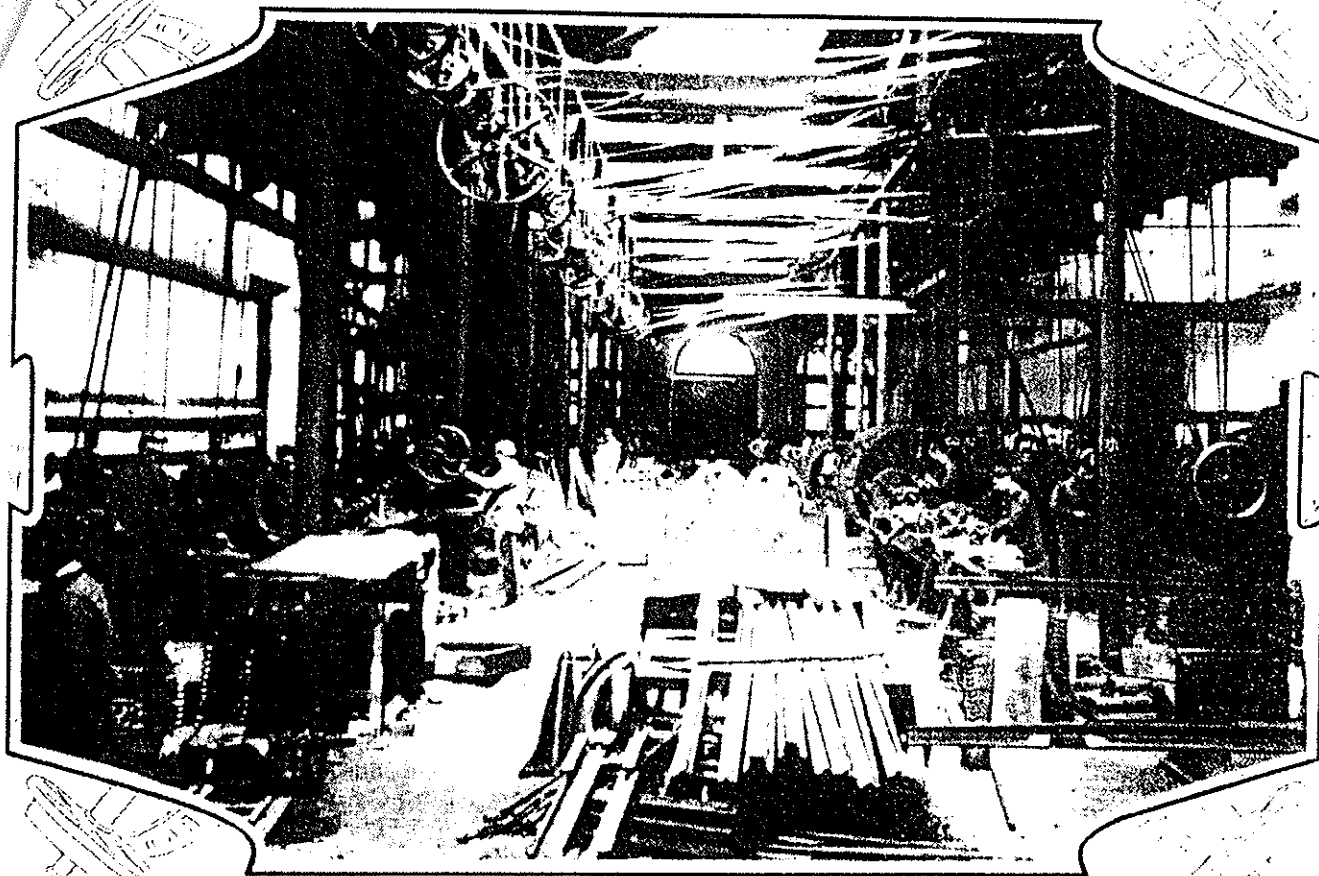
A máquina seria reduzida à sexta parte, ficando com o comprimento de 2,10 m, a altura de 0,90 m e a largura de 0,60 m.

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

Com o auxílio financeiro de Rafael Reynolds e a ajuda de dois bons operários das oficinas ferroviárias desta vila,



Manuel Gualdino da Silva (1865-1914) no combóio-miniatura, nas Festas da S.^a do Rosário, em 1906, Barreiro.
Foto de Mário Mano



Caminhos de Ferro do Estado.

A velha oficina cheia de veios, de tambores e de correias, Sul e Sueste, Barreiro, segundo a revista "Ilustração Portuguesa", 2.ª série, Lisboa, 1909.



Manuel Galdino da Silva
(1865-1914)

que foram Manuel Henrique Paninho e António Joaquim Praça, respectivamente carpinteiro e torneiro, Manuel Galdino começou a construção da locomotiva.

As fundições de bronze e de latão eram feitas no Seixal, por um operário de nome Filipe, que as obteve com esmero e perfeição. Quanto às rodas e cilindros, a sua fundição, fora entregue à fábrica Vulcano, de Lisboa, que também se esmerou no trabalho. António Praça, sem a mínima remuneração, mas tão somente movido pela amizade que tributava a Manuel Galdino, torneou toda a obra necessária para a máquina, ao passo que Manuel Paninho, também sem qualquer remuneração, se encarregara, 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..

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

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

Rafael Reynolds gastara cerca de 1 conto e 500 mil réis, que Manuel Gualdino iria pagar através da receita a obter com a apresentação da sua obra ao público, como meio de divertimento.

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

E o pequeno comboio funcionou, pela primeira vez, por ocasião das festas em honra de N.^a Senhora do Rosário, que nesse ano de 1906 se realizaram nos dias 14, 15, 16 e 17 de Agosto, improvisando-se uma "estação" ao norte do Largo do Rosário (que teve, até há pouco tempo o nome de Largo dos Aliados). Os carris cobriam um percurso de 175 metros, ladeando-os uma rede de arame e postes de madeira.

A máquina-miniatura foi a grande atracção das festas nesse ano. (4) Cada viagem custava 1 vintém por passageiro e as minúsculas carruagens andavam sempre cheias. Em 1907, novamente o combóio funcionou ali. Mais tarde esteve na Moita do Ribatejo, na Atalia e no Porto, onde foi montado nos jardins do Palácio de Cristal. Foi depois vendido, tendo transitado por vários donos, um dos quais director da Sociedade Estoril. Há uns vinte anos, encontra-se no concelho de Oeiras.

Manuel Gualdino da Silva falecera a 1-4-1914. A propósito da construção da sua locomotiva, escrevera um jornal de Lisboa estas palavras: "O seu autor é 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 localidade (no 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".

Estas palavras, em 1906, entendiam-se, portanto, em relação aos operários das Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Barreiro. Pois já há sessenta anos se dizia isto...

- (1) Hoje, Rua Miguel Bombarda.
- (2) Denominação em vigor: Sociedade Nacional Corticeira, Lda., funcionando com nova gerência.
- (3) Construtor dum fonógrafo (máquina falante), em 1905; maquinista do 1.^o animatógrafo do Barreiro (Theatro Independente); dirigiu importantes melhoramentos no mesmo Theatro dotando-o dum motor da força de 10 cavalos, um dínamo de 60 amperes e um aparelho Gaumont (1910).
- (4) Servia de maquinista José da Costa, sendo o chefe de estação Manuel Marques, serventes José Rodrigues e João Baptista, revisor João Ferreira dos Santos, bilheteiro Manuel António dos Reis, auxiliado por António Joaquim Praça.

"Amanhã, realizar-se-á uma deslumbrante corrida, em que serão lidados 10 bravíssimos touros, sendo o detalhe da corrida, o seguinte:

- 1.^o e 6.^o : — cavaleiro D. José de Mascarenhas;
- 2.^o : — Jorge Cadete e Manuel dos Santos (bandarilheiros);
- 3.^o : — Guilherme Tadeu e José Costa (bandarilheiros);
- 4.^o : — cavaleiro José Casimiro;
- 5.^o e 9.^o : — Maero e Chicorrito (bandarilheiros);
- 7.^o : — Manuel dos Santos e José Costa (band.);
- 8.^o : — Guilherme Tadeu e Chispa (band.);
- 10.^o : — José Costa e Chispa (band.).

(Jornal "O SÉCULO", n.^o 3.850, 15-8-1906).

• O combóio em miniatura transportou 100 passageiros de 1.^a classe, a 90 réis; 1.800 adultos a 30 réis e 600 menores a 20 réis.

• O arraial das Festas da Sa. do Rosário foi "extremamente concorrido, onde as bandas militares de Infantaria 4, sob a regência do maestro Torpes José Polónio, e a de Caçadores 2, sob a regência do maestro Guerreiro, receberam muitos aplausos".

(Jornal "O SÉCULO", n.^o 3.852, 17-8-1906).

• Os promotores ou proprietários do combóio em miniatura

ofereceram o material e pessoal à Comissão Promotora das Festas de 1906, para que todos os lucros, que foram poucos, revertessem a favor das festas.
(Jornal "DIÁRIO DE NOTÍCIAS", n.^o 14.631, 19-8-1906).



Manuel Gualdino da Silva e a equipa construtora do combóio-miniatura de 1906. Imagem de Mário Mano, fotógrafo amador barreirense.



0 3