

Índice

Introdução.....	2
História de Vila Nova de Famalicão.....	3
Transportes e comunicações.....	5
Outros Meios de transporte existentes na época.....	9
Conclusão.....	11
Bibliografia.....	12

As inovações nos transportes e meios de comunicação no século XIX
(A importância do comboio no meu concelho)



Introdução

Portugal, nos inícios do século XIX, era um país atrasado ao nível dos transportes, quando comparado com outros países europeus como a Inglaterra, a França ou Alemanha. Más estradas e antiquados meios de transporte eram um obstáculo à modernização do país. Uma viagem entre Lisboa e Porto, que hoje se faz em menos de três horas, demorava mais de sete dias na época.

Só na segunda metade do século XIX é que se verificam os grandes melhoramentos.

As inovações na ciência, nas técnicas e na industrialização contribuíra para o desenvolvimento dos meios de transporte e das comunicações.

A modernização dos transportes contribuiu para o transporte regular e deslocação de pessoas, bens e mercadoria mais rápida e segura entre os continentes.

Os principais meios de transporte do século XIX, em Portugal, eram o barco a vapor, o comboio a vapor, o Américo e a Mala-posta.



História de Vila Nova de Famalicão

Famalicão, uma das mais jovens cidades de Portugal (1985) e do Minho, sede de concelho e comarca, nasce para a história em 1205, com o foral de D. Sancho I. Alguns autores referem que a povoação hoje denominada Vila Nova de Famalicão já era, nos alvares da nacionalidade portuguesa, sede administrativa e judicial da Terra de Vermoim, de quem, aliás, foi, até ser concelho, cabeça de julgado, herdando-lhe o território.

Uma certa tradição pretende, sem fundamento, encontrar a origem (desconhecida) do nome da terra famalicense num pseudo-personagem histórico chamado "Famelião", que ao fixar-se aqui, no tempo dos Condes de Barcelos, terá aberto uma taberna conhecida por "Venda Nova de Famelião...". Ter-se-á que esperar pelo censo de 1527 para aparecer pela primeira vez a referência a "Vila Nova da Famalyquam", embora em 1307 já se fale, nas chancelarias de D. Dinis, em "Fhamelicam".

Sendo terra e povoação antiga, Vila Nova de Famalicão é um concelho moderno, criado em 1835, por carta foral da Rainha D. Maria II, a qual também lhe restituiu em 1841, o título de "Vila". Fruto da revolução liberal, é o também da luta persistente e da vontade afirmativa de autonomia das suas gentes, que, durante longas décadas, exigiram a sua desanexação de Barcelos, imposta em 1410, pondo fim a séculos de declínio e apagamento político.

A partir de meados do século XIX, depois da refundação do concelho e com a abertura da estrada Porto-Braga em 1851 e do caminho-de-ferro (1875), Famalicão entra numa fase de grande desenvolvimento. Constroem-se edifícios públicos, como o Hospital da Misericórdia (1878) e os Paços do Concelho (1881) e erguem-se na nova estrada, então Rua Formosa, "edifícios particulares luxuosos" com capitais vindos do Brasil, de que é exemplo paradigmático o Palacete da Trovisqueira. É nessa época que começam a instalar-se, na então vila e no concelho, fábricas e oficinas "que vão mudar a fisionomia da terra e torná-la, pouco a pouco, centro de uma grande zona comercial e industrial".

São os casos da Boa Reguladora (1892), Tipografia Minerva (1886) e das fábricas têxteis em Riba de Ave, a primeira das quais em 1890 do Barão da Trovisqueira e a Sampaio Ferreira em 1896 por Narciso Ferreira.

"No fim do século XIX e princípios dos atuais, Famalicão teve porventura, o período áureo da sua vida intelectual e artística".



Apesar da morte de Camilo Castelo Branco em 1890, depois de ter escrito em Ceide boa parte da sua obra, floresce na viragem do século, em Famalicão, um punhado de escritores, poetas e jornalistas que fundam jornais ("Gazeta do Minho" - 1882, "Gazeta de Famalicão" e o "Minho" - 1884, o "Porvir", "O Leme" e "Estrela do Minho" - 1895), revistas ("Alvorada" - 1885 e "Nova Almada" - 1891) e editaram livros que ainda hoje são marcos na história literária e cultural: Júlio Brandão publica o seu primeiro livro de poemas "O Livro de Aglais" (1892), enquanto Bernardino Machado ensina em Coimbra e aí produz e edita grande parte do seu pensamento pedagógico ("O Ensino") em 1898 e político ("Pela Liberdade") em 1901. Alberto Sampaio vai dando à estampa, em revistas (Revista de Guimarães e Revista de Portugal), as investigações históricas, realizadas no silêncio da sua Casa de Boamense que serão, após a morte (1908), reunidas nas "Vilas do Norte de Portugal" e "Póvoas Marítimas".

É também, por essa altura, que os poetas Manuel Dias Gonçalves Cerejeira e Sebastião de Carvalho editam, respetivamente, "Cinzas" (1896) e "Rosas da Minha Terra" (1915). Por seu lado, o Conde de Arnoso da Casa de Pindela, do grupo dos "Vencidos da Vida", publica "Azulejos" (1886).

Liderando um dos polos de desenvolvimento do Vale do Ave, a cuja Associação de Municípios pertence, o município de Famalicão, com cerca de 120.000 habitantes, está solidário e trabalha pela modernização da indústria têxtil (dominante) e pela diversificação industrial, quando se assiste à implantação crescente da indústria da alimentação.

Outra batalha importante do presente é a preservação da identidade e a defesa do património natural e histórico-cultural. As belezas paisagísticas e os miradouros (Monte do Facho, Santa Catarina, Senhor dos Aflitos), assim como o património arquitetónico construído ao longo de séculos (castros, casas solarengas), as pontes românicas (Lagoncinha, S. Veríssimo, Coura e Gravateira), a memória camiliana, onde avulta a Casa de Camilo, as Igrejas românicas, capelas e cruzeiros (cruzeiro em granito em Arnoso Santa Maria do séc. XIV), são riquezas inestimáveis que dando dimensão histórica à nossa condição humana, devolvem um sentimento coletivo, imperecível, de famalicenses e cidadãos do mundo.



Transportes e comunicações

No início do século XIX, as estradas existentes em Portugal eram de má qualidade e os transportes antiquados, e, portanto, as pessoas demoravam muito tempo a deslocarem-se de um lugar para outro. Foi a partir de 1850 que Fontes Pereira de Melo, ministro de D. Maria II, de D. Pedro V e de D. Luís I, impulsionou a modernização das vias de comunicação e dos meios de transporte.

Até aos meados do Século XIX, a região do interior do Minho tinha grandes problemas de comunicações, com poucas vias terrestres, sendo os rios os principais meios de transporte. Esta situação começou a mudar com os programas de obras públicas do governo, que se incidiram particularmente sobre as comunicações terrestres, tendo por exemplo sido construída em 1856 uma estrada macadamizada, que permitiu a criação de uma carreira de diligências entre o Porto e Viana do Castelo, passando por Barcelos e Famalicão. Também se construiu uma estrada entre Famalicão e Viana do Castelo, que seria parte da futura Estrada Real 4, de Famalicão a Caminha.

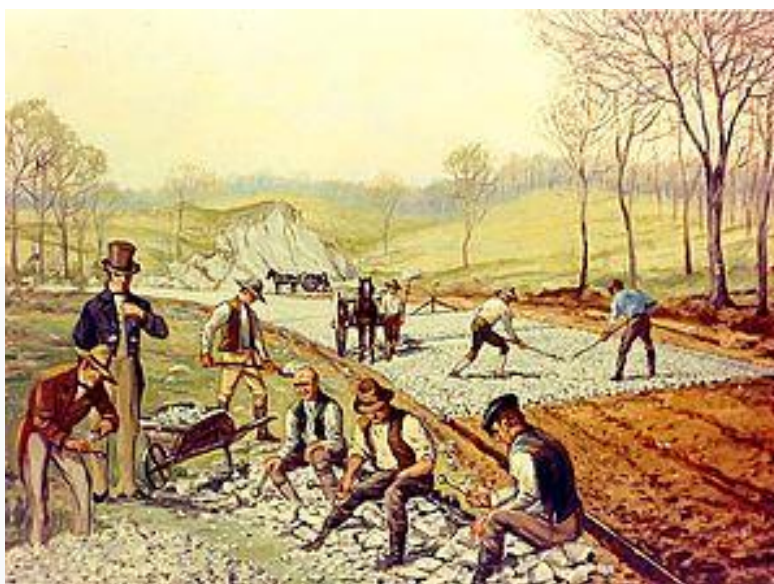


Fig.1 – exemplo de uma estrada macadamizada

Simultaneamente construíram-se linhas de caminho de ferro para a circulação do comboio considerado "uma das maravilhas do século". Assim, o comboio tornou-se no meio de transporte mais utilizado e as linhas férreas expandiram-se por todo o país, facilitando a circulação de pessoas e mercadorias. Viajar tornou-se mais barato, rápido e seguro, o que contribuiu para o desenvolvimento da agricultura, da indústria e do comércio.



As primeiras tentativas para a construção de caminhos de ferro na região do Minho datam ainda do governo de Costa Cabral, durante a Década de 1840, quando foi feita uma proposta pelo empresário inglês Hardy Hislop para uma linha entre o Porto e Valença. Esta ideia seria retomada em 1857, um ano depois de ter sido construído o primeiro troço de via férrea em Portugal, entre Lisboa e o Carregado, quando o Conde de Réus propôs a instalação de uma linha entre o Porto e Vigo. O projeto do Conde de Réus saía da futura Estação de Campanhã e seguia pelo interior até São Romão do Coronado, virando depois para a Vila do Conde, acompanhando depois a costa durante o resto do percurso até Caminha.

Uma lei de 2 de Julho de 1867 autorizou o governo a construir a linha do Minho, tendo sido elaborado um novo projeto para aquela linha, incluindo desde logo um ramal para Braga. Este novo percurso passava por Balazar e depois começava a seguir a linha costeira a partir da foz do Cávado, em Esposende. O ramal para Braga seguiria o vale do Rio Este. Como este projeto passava demasiado longe de Famalicão e Barcelos, o governo ordenou que fosse refeito de forma a que a linha servisse aquelas duas importantes vilas. Desta forma, foi feito um novo projeto, que fazia a linha seguir por Barcelos, com o Ramal de Braga a sair de Nine. Este documento foi posteriormente modificado para melhorar o traçado a Norte de Barcelos, até Viana do Castelo.

Um decreto de 14 de Junho de 1872 ordenou o início das obras da linha do Minho, tendo o lanço entre Campanhã e Nine entrado ao serviço em 21 de Maio de 1875, em conjunto com o Ramal de Braga.

“Eram 11h45m quando a locomotiva nº 1 (chamada de Porto) partiu da estação do Pinheiro (atual Campanhã) levando a bordo os reis D. Luis I e D. Maria Pia. Segundo relatos de época, na chegada a Famalicão, cuja estação se encontrava engalanada, o comboio real era esperado por três bandas de música, que tocaram, em simultâneo, à sua chegada, e por uma multidão nunca antes vista. O Presidente da Câmara Municipal, Sr. Barão da Trovisqueira, fez as honras da casa, lendo uma mensagem dirigida aos monarcas, agradecendo a honra que era para o concelho receber o caminho-de-ferro, como a presença de suas majestades nesta terra. Daqui o comboio partiu para Nine onde também era esperado por uma multidão de gente, que saudou entusiasticamente a comitiva. A chegada, a Braga, aconteceu pouco depois.”

Fonte: Famalicão ID



Fig.2 - Inauguração da Linha Férrea do Minho (Porto a Braga)

Em 1 de Outubro de 1875, foi inaugurada uma linha férrea de via estreita entre o Porto e a Póvoa de Varzim, cujo prolongamento até Famalicão foi autorizado por um decreto de 19 de Dezembro de 1876. Assim, em 12 de Junho de 1881, entrou ao serviço o lanço entre Famalicão e Fontaínhas, concluindo a linha. A linha foi construída pela Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, que também ampliou a estação de Famalicão com novas instalações, de forma a servir a sua linha.

CAMINHO DE FERRO DO MINHO									
Serviço a começar de 10 de abril de 1876									
Kilómetros	ASCENDENTES								
	PREÇOS			ESTAÇÕES	Horas da partida dos comboios				
	1.ª	2.ª	3.ª		N.º 1	N.º 2	N.º 3		
	Classe	Classe	Classe		Misto	Correio	Misto		
					Manhã h. m.	Manhã h. m.	Tarde h. m.		
5	—	—	—	Porto (Partida).....	6,42	9,30	5,44		
9	120	90	70	Rio Tinto.....	6,54	9,41	5,55		
16	180	140	100	Ermesinda.....	7,7	9,50	6,8		
28	310	240	170	S. Romão.....	7,19	10,3	6,30		
38	440	340	250	Trofa.....	7,40	10,31	6,39		
52	610	480	340	Famalicão.....	8,1	10,42	7,1		
59	740	580	410	Nine.....	8,17	10,59	7,21		
45	910	710	510	Arentim (paragem).....	8,26	—	7,30		
48	910	710	510	Tadim.....	8,33	11,16	7,37		
54	1,080	800	570	Braga (Chegada).....	8,45	11,27	7,49		
Kilómetros	DESCENDENTES								
	PREÇOS			ESTAÇÕES	Horas da partida dos comboios				
	1.ª	2.ª	3.ª		N.º 2	N.º 4	N.º 6		
	Classe	Classe	Classe		Misto	Correio	Misto		
					Manhã h. m.	Tarde h. m.	Tarde h. m.		
7	140	110	80	Braga (Partida).....	6,24	1,37	6,7		
10	290	280	160	Tadim.....	6,36	1,51	6,19		
15	290	280	160	Arentim (paragem).....	6,45	—	6,28		
22	420	380	240	Nine.....	6,56	2,8	6,39		
31	590	460	330	Famalicão.....	7,15	2,26	6,58		
39	740	580	410	Trofa.....	7,35	2,45	7,20		
46	870	680	490	S. Romão.....	7,51	3,1	7,36		
49	950	730	520	Ermesinda.....	8,8	3,13	7,52		
54	1,080	800	570	Rio Tinto.....	8,19	3,23	8,3		
				Porto (Chegada).....	8,27	3,30	8,10		

Fig.3 - Horário dos comboios do Porto (Campanhã) a Braga, em 1876

As inovações nos transportes e meios de comunicação no século XIX

(A importância do comboio no meu concelho)



A 31 de dezembro de 1883 o concelho de Vila Nova de Famalicão começou a ficar ligado por via-férrea à cidade de Guimarães (o que veio a acontecer meses depois) com a inauguração do troço entre a Trofa e Vizela, com paragens nas estações de Lousado e de Bairro, originando ainda a construção da ponte ferroviária de Caniços. O Vale do Ave ficava deste modo ligado por esta via à cidade do Porto, o que permitiu às indústrias, maioritariamente têxteis, que se instalaram neste território, escoar os seus produtos para a cidade do Porto e, desta, para outras cidades e países.



Fig.4 - Fotografia antiga da Estação de Famalicão. As vias à esquerda são de bitola estreita e pertencem à Linha da Póvoa, enquanto que à direita estão as vias largas

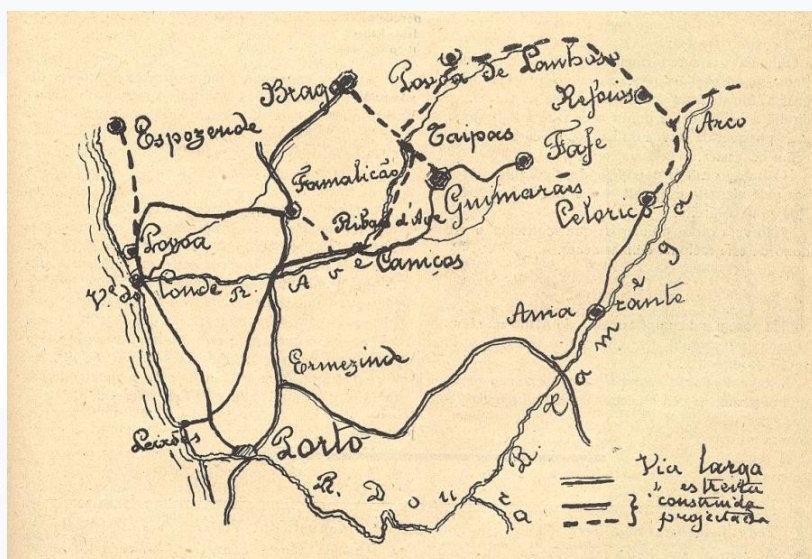


Fig.5 - Mapa com vários projetos ferroviários no Minho, incluindo a continuação da Linha da Póvoa até Santo Tirso e Espozende.



Outros Meios de transporte existentes na época

O Americano



Americano foi o nome dado em Portugal em meados do século XIX.

Este carro foi inventado em 1832 em Nova Iorque, nos Estados Unidos da América

Americano era um meio de transporte ligeiro coletivo de passageiros, precursor do elétrico. Também se movia sobre carris, mas puxado por animal (cavalos ou mulas)

O Chora



Os transportes públicos de tração animal, que duraram do século XIX e que sobreviveram até ao século XX, foram os Choras. Eram mais concorridos que os carros Americanos por praticarem preços mais económicos e asseguraram as viagens entre a Mouraria, o Intendente e Belém.

Fizeram parte durante muito tempo da vida Lisboa, principalmente na Rua da Palma, por onde passavam regularmente.

As inovações nos transportes e meios de comunicação no século XIX
(A importância do comboio no meu concelho)



Mala-posta

A mala-posta era mais rápida e podia transportar mais coisas, mas era muito cara.



Só depois, quando passou a transportar também passageiros é que se conseguiu economias para o estado porque os passageiros pagavam bilhete (1852).

O serviço de mala-posta só foi retomada em 1852, sendo uma das reformas do Fontismo.

A mala-posta é uma diligência de transporte de passageiros e correio que começou em 1798 e foi até 1804. Parou por causa das Invasões Francesas e guerra civil.



Conclusão

Neste trabalho abordei as inovações nos transportes e meios de comunicação no século XIX e a importância do comboio no concelho de Vila Nova de Famalicão.

A Revolução dos Transportes contribuiu para o desenvolvimento e expansão da Revolução Industrial, e vice-versa.

Em Portugal havia um atraso no desenvolvimento em relação aos países europeus, em virtude do atraso com que as inovações chegavam ao nosso país

Foi a visão moderna de Fontes Pereira de Melo, sobre a importância da rede de transportes para o desenvolvimento de um território, que fez implantar o caminho-de-ferro em Portugal, rede essa que ainda se mantém nos dias de hoje. Este episódio representou, assim, a primeira fase do que se pode considerar como o início da Revolução dos Transportes em Portugal.

Nesta primeira fase, a rede de estradas começou também a ser melhorada e aumentada em termos de extensão, assumindo um papel de forte complementaridade com as linhas de caminho-de-ferro.

Este trabalho foi muito importante para a minha compreensão sobre o tema, uma vez que permitiu-me ficar a conhecer melhor a realidade do meu país na época e, em particular, do meu concelho.

As inovações nos transportes e meios de comunicação no século XIX
(A importância do comboio no meu concelho)



Bibliografia

https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Ferrovi%C3%A1ria_de_Famalic%C3%A3o

<https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/36017/1/Uma%20Proposta%20Pedagogica%20em%20Historia%20e%20Geografia.pdf>

<http://www.dct.uminho.pt/jsea/web-contrntpor/escolas/Famalicao/Famalicao.htm>

<http://www.famalicaoid.org/>