

# Migalhas da História de Viana

---

por Luís Cyrne de Castro

---

## A) — AINDA A PONTE METÁLICA NA FOZ DO LIMA

Quando da apreciação do projecto da ponte metálica a construir na foz do Lima, elaborado pela Casa Eiffel & C.<sup>a</sup>, de Paris, houve vozes concordantes e discordantes, destacando-se de entre estas últimas a da Câmara Municipal, que entendia de mais conveniência ter a ponte dois tabuleiros paralelos e no mesmo nível do cais do que dois sobrepostos e a nível superior, como referi pormenorizadamente no modesto trabalho publicado nos *Cadernos Vianenses* — Tomo III — pág. 126.

As concordantes manifestaram-se de várias formas, mas limito-me a transcrever o que se escreveu nos n.ºs 2 e 3 do pequeno jornal vianense *A Tesoura*, respectivamente de 30 de Maio e de 6 de Junho de 1878:

N.º 2 — *Gazetilha* — «Na quinta-feira da semana passada, depois do meio dia, passou pela ponte metálica sobre o Lima, em frente a esta cidade, o primeiro comboio composto de uma máquina; atravessou perfeitamente a ponte e parou no viaduto metálico próximo à Igreja de N.ª Sr.ª do Carmo. A concorrência de povo foi muito grande, atraída pelo estampido dos foguetes».

N.º 3 — «Se a nossa encantadora Viana tem sido até hoje cognominada =a princesa do Minho= pelas belezas de todo o género que a abrilhantam, deverá, com certeza, desde hoje, ser intitulada =a rainha do progresso= pela posse em que se acha de um dos principais monumentos do século actual. Referimo-nos a esse majestoso florão estendido sobre o nosso delicioso Lima, obra prima do nunca assaz elogiado Monsieur Eiffel.

«Se a nossos avós fosse permitida a ressurreição para virem ver esta majestade artística entrelaçariam com certeza uma corôa de florente louro para seu insigne autor. É bela, é majestosa a ponte metálica, obra do mesmo Senhor, lançada sobre o Douro; quanto, porém, a não excede esta que hoje abrilhanta o nosso rio».

«Não temos percorrido países estrangeiros, é verdade, podemos contudo afirmar que não há país em que se ostente obra superior neste género, porque nossa imaginação não pode compreender perfeição mais sublime. E se esta beleza se ostenta já antes da sua conclusão, qual não se ostentará quando virmos concluído o tabuleiro superior?»

«Honra, portanto, ao nunca assaz elogiado Monsieur Eiffel e parabéns a todos o nossos compatriotas que connosco ficam gozando esta maravilha» (1).

Evidentemente que há algum exagero no que diz o jornalzinho, mas o que é inegável é a solidez com que foi construída, pois passados 102 anos após a inauguração (30 de Junho de 1878) o seu arcaboço, embora com alguns reparos, tem suportado cargas nunca imaginadas, certamente, pela casa construtora. Não pode deixar de se concluir pela competência posta na elaboração do seu projecto e pela boa qualidade do material empregado, o que muito depõe a favor da empresa Eiffel.

No dia 19 de Março de 1973 encontrando-me sentado num banco do Jardim Público e olhando o movimento do tabuleiro superior da ponte resolvi apurar o número de veículos que nela rodavam nos dois sentidos, verificando que nos sete minutos anteriores às 16 horas passaram 49, entre automóveis ligeiros, pesados e motocicletas, sendo baixo o número destes últimos.

Em 16 de Setembro do ano corrente (3.<sup>a</sup> feira) fiz nova contagem e nos cinco minutos seguintes às 17,30 horas o movimento nos dois sentidos foi: automóveis ligeiros 42 e pesados 12.

Cerca de uma hora mais tarde, para maior confiança, contei novamente e em igual período de 5 minutos apurei 40 automóveis ligeiros e 18 pesados.

Por certo que estes números sofrem alterações conforme a época do ano, os dias festivos, os dias de feira, as horas de ponta, se dia ou noite, mas os dados que indiquei são já uma base que permite fazer uma ideia do actual movimento.

Assim, considerando o período que vai das 8 horas às 20, ou sejam 12 horas, e tomando — com receio de podermos exagerar — uma média apenas de 30 automóveis em cada 5 minutos teremos 360 carros atravessando a ponte nos dois sentidos e em cada hora, o que nas 12 horas se eleva para 4.320.

Se para as restantes horas reduzirmos o número, mesmo a um décimo que seja, teremos um movimento de 4.752 veículos nas 24 horas.

A passagem de combóios simultânea com o movimento no tabuleiro superior mais eleva a carga.

O tabuleiro superior, destinado ao serviço de pé e de viação constituída por carros tirados por cavalos ou bois, viria a suportar, 102 anos após a sua inauguração, já com cabelos brancos, o movimento de milhares de veículos motorizados em cada 24 horas.

Pode, pois, a empresa Eiffel orgulhar-se da sua obra.

---

(1) — Jornal de formato 22x32, com o cabeçalho impresso e o texto manuscrito, publicando-se às quintas-feiras e com uma tiragem apenas de 5 exemplares, pelo que é de crer que alguns deles fossem entregues a clubes e outros centros de convivência, para maior expansão da sua leitura. Só possui os n.ºs 1, 2, 3, 4, 7 e 8.

## B) — MARISCOS

Com que saudade recordo o tempo em que pelas ruas de Viana as peixeiras apregoavam os mariscos que em abundância conduziam em cestos à cabeça. E que lindas algumas das músicas dos seus pregões, em que se salientava a do camarão.

A pesca de crustaceos nas nossas costas, por embarcações apropriadas, era farta a ponto de permitir em Viana a existência de viveiros situados próximos do Castelo Velho.

Ao vermos o que se passa hoje até custa a acreditar nesta notícia inserta no n.º 109 do *Jornal de Viana*, de 6 de Outubro de 1887:

«De Esposende saiu há dias um navio (viveiro) com destino a Brest transportando 4.240 lagostas. Este marisco teve este ano ali grande exportação para França. O navio deve voltar em Março próximo».

A barra de Esposende apenas consentia a entrada de pequenas embarcações, como rascas e iates (²).

## C — MOVIMENTO DO PORTO DE VIANA

Durante o ano de 1887 o movimento do porto de Viana foi de 177 navios, sendo 125 vindos de portos nacionais e 52 de portos estrangeiros, tendo lugar importante a exportação de vinho verde, cujo preço regulava entre 13.500 a 16.000 reis a pipa de 500 litros.

Assim o referem os jornais da época, dos quais apenas extraio, resumindo, as seguintes notícias: (³)

O vapor norueguês *Thule* conduziu do nosso porto para Rouen 357 cascos de vinho verde, levando também um importante carregamento de vinho da Bairrada;

O vapor francês *Theodore Conseil* levou para Bordeus 198 cascos de vinho verde do nosso distrito;

O vapor português *Italia* carregou 550 cascos para Rouen.

Por isso ao historiar essa época se escreveu:

«O Minho e a Beira produziam o milho e o centeio, sendo o vinho verde e os carneiros da Serra da Estrela fontes de riqueza consideráveis, respectivamente em uma e outra comarca». (⁴)

Mas para se manter uma boa cotação do vinho verde da região demarcada necessário se torna uma rigorosa fiscalização, a fim de evitar o que aconteceu no Alto Douro, em 1823 e que levou ao pedido a El-Rei:

---

(²) — Suplemento ao *Mapa de Portugal*, pelo beneficiado João Baptista de Castro. Apendice ao Cap. I, do Livro e Volume I, pág. 175 — 1870.

(³) — *Jornal de Viana*, n.ºs 168, 169 e 173, respectivamente de 3, 7 e 21 de Junho de 1888.

(⁴) — *História de Portugal* — Edição de Barcelos — pág. 662 do Volume III.

«Para se sustentar a linha dos vinhos de embarque da demarcação, visto haver lavradores ou proprietários que permeditam meter as suas quintas dentro de demarcação». (Sessão da Câmara Municipal de Vila Real, de 30-XII-1823).

Quando voltaremos a ter uma importante exportação de vinho verde, da região demarcada, pelo nosso porto de mar?

#### D) — FÁBRICAS DE FÓSFOROS

Creio que muitos dos vianenses de hoje ignoram que Viana foi das poucas terras do país que teve fábricas de fósforos, assim como também o foi da iluminação pública e particular a gás hidro-carbónico, por contrato celebrado em 14 de Outubro de 1882 entre a Câmara Municipal e Alfred Harrison, subdito britânico, como pormenorizei em trabalho publicado na revista *Roteiro de Viana*, de 11-VIII-1977.

Tais fábricas figuram no *Almanaque de Viana* do ano de 1894 como segue:

*Fósforos Serpa Pinto* — Miguel Manuel da Silva e Filho — Cancela d'Areosa.

*Fósforos* — Lopes e Irmão — Rua da Bandeira.

*Fósforos* — António José de Amorim — Estrada de S. Vicente.

Ignoro a qualidade desses fósforos, se grosseiros como conheci alguns, em forma de palito de madeira, com cerca de seis centímetros de comprimento, tendo uma das pontas coberta por uma camada de enxofre de um meio centímetro de extensão, terminando na extremidade da ponta por uma pequena massa de fósforo avermelhado, pouco maior que a cabeça de um alfinete, conhecidos por *espera-galego*, pelo tempo que demoravam desde o riscar do fósforo em qualquer superfície áspera e o queimar do enxofre até incendiar a madeira, ou se eram de qualidade mais fina, em palito de cêra, papel ou madeira, como os actuais, e se em vez de embrulhados em cartuchos de papel pardo, contendo 50 ou 100, como acontecia com os *espera-galegos*, eram já acondicionados em caixinhas de cartão ou madeira com fotografias ou desenhos diversos nas duas faces, ou apenas em uma.

Dado que o Almanaque de 1901 já não indica essas fábricas supponho que a sua extinção fosse motivada pela concessão de um monopólio.

O certo é que o fabrico de os *espera-galego* continuou, clandestinamente, pois em 1908/9 bem me lembro deles se venderem às ocultas.

Viana do Castelo, Outubro de 1980.