

Memória da obra de Eiffel em Portugal

A Maria Emília Ricardo Marques

Paulo Oliveira RAMOS
(Universidade Aberta)

*Não somos um aglomerado de barro,
e o que é decisivo,
não é aquilo que de nós fizeram,
mas o que nós fizemos com o que nos legaram.*

(Jean-Paul Sartre)

Redigindo em Outubro de 1952 uma pequena nota a publicar no número especial do *Boletim dos Caminhos de Ferro Portugueses* comemorativo dos 75 anos da ponte D. Maria, uma neta de Gustave Eiffel asseverava que "*dans les dernières années de sa vie, mon grand-père aimait parler des travaux qu'il avait fait au Portugal*".¹ Meio século passado, um *site* animado pelos descendentes do engenheiro francês precisa, por seu lado, que "*Gustave Eiffel a été particulièrement actif au Portugal puisqu'il y a construit environ 80 ouvrages*"², avançando, a certo passo, uma longa listagem das suas obras.³

O artigo que ora se estampa tem por base um outro inventário – até há pouco inédito entre nós⁴ – que se apresenta não só como o rol (talvez) mais exaustivo da obra de Eiffel em Portugal, mas, sobretudo, como uma (preciosa) base de uma investigação a que pensamos voltar em breve.

Não podemos deixar de referir, contudo, uma questão que é um considerável obstáculo a quem pretenda fazer um inventário da obra eifelliana em Portugal, na Europa ou no Mundo. Quase toda a obra de arte feita em ferro – "*tout ce qui ressemble à une charpente métallique*";⁵ escreveu Bertrand Lemoine – é, frequentemente, considerada um produto de Eiffel. Daí a costumada confusão que, por cá, lhe atribui a autoria, entre outros, do elevador de Santa Justa, da garagem Auto-Palace⁶ e da Sala Portugal da Sociedade de Geografia, em Lisboa; e quase todas as nossas pontes metálicas do último quartel do século XIX.⁷ Aduza-se, ainda, uma *nuance* a este ponto: muitos dos engenheiros contemporâneos de Eiffel aparecem aqui e ali como seus seguidores. É assim que Théophile Seyrig⁸ surge frequentemente referido como um simples "*colaborador*" de Eiffel e Raoul Mesnier du Ponsard como um "*discípulo*".

Voltemos ao "nosso" documento. O texto em apreço é, formalmente, uma relação cronológica das obras da *Casa Eiffel*, manuscrita em francês e anónima quanto à autoria, admitindo os seus actuais possuidores que tenha saído da pena do próprio Gustave Eiffel. Tivemos a ventura de contactar com o original em Paris em Dezembro de 1997 e, depois, em Setembro de 2001⁹. Por razões várias – indisponibilidade académica, mas também por julgarmos importante pesquisar outra documentação conexa existente em França e entre nós, bem como realizar um substancial trabalho de campo – protelámos por algum tempo a divulgação da parte deste manuscrito que mais nos interessa, *i.e.*, a que respeita a Portugal.

Intitulado ***Registre officiel des commandes de la Maison Eiffel*** enumera, como o seu nome indica, as encomendas – num total de 709¹⁰ – feitas à(s) empresa(s) Eiffel; mas onde, por vezes, uma obra é referida sob diversos números (é o caso do viaduto de Viana) ou, um único número abarca várias obras de arte (por exemplo encomenda n.º 330 que diz respeito aos viadutos

de Varzeas, Milijoso, Trezoi, Breda, Cris e sobre o Rio Dão). Na sua totalidade tem, como datas extremas das encomendas, os anos de 1863 ("*Halles de Toulouse et d'Agen*")¹¹ e de 1890 ("*Haussees du caisson 16 Port-Villez*")¹². A informação original encontra-se organizada em quatro pontos: *Número da encomenda*, *Data da encomenda*, *Designação da encomenda* e *Observações*, sendo que nem todas as entradas preenchem os quatro campos, nomeadamente a data e/ou as observações.

A informação que recolhemos referente a Portugal espraia-se por 15 anos, entre 1875 e 1890, abarcando sete dezenas de encomendas – lembro o escrito no parágrafo anterior – que se referem, em grande parte, a pontes e viadutos metálicos devidos à expansão dos transportes por caminho-de-ferro. As datas referidas no manuscrito são, quase sempre, as da adjudicação, e não as do início dos trabalhos, conclusão ou, mesmo, inauguração destes¹³. Apresentamos de seguida esses dados, secamente como no original, inclusive na ortografia, mas tecendo alguns (poucos) comentários mais à frente.

Registre officiel des commandes de la Maison Eiffel

Commande 195 [1875]

Pont sur le Douro

Commande 196

Chantier du Pont sur le Douro

Commande 197

Frais à Paris & à Porto, sur l'ensemble des travaux du Pont du Douro

Commande 210

Pont-biais de 10.m00 pour la Rua da Bendedeira

Commande 211

Pont-biais de 8.m75, sur la Rua-Freixo

Commande 213

Pont de Vianna

Commande 214

Ponts du Cavado & de la Neva¹⁴

Commande 215

Grues des piles du Douro

Commande 216

Caissons du Pont de Vianna

Commande 228

Frais sur l'ensemble des travaux des Ponts de Vianna, Cavado & Néva

Commande 232

Chantier de Vianna (Compte de fabrication)

Commande 234

Chantier de Vianna (Compte de fabrication)

Commande 239

Pont sur le Taméga¹⁵

Commande 240

Pont de Villa-Méa¹⁶

- Commande 245
Viaduc de Vianna - rive droite
- Commande 246
Viaduc de Vianna - rive gauche
- Commande 248
Chantier du Cavado. (Fabrication)
- Commande 254
Pont d' Ancora
- Commande 257
Petits ponts de la Ligne du Douro
- Commande 330 11 Juin [1879]
Viaduc de Varzéas
- Commande 330
d° de Milijoso
- Commande 330
d° de Trezoï
- Commande 330
d° de Bréda
- Commande 330
d° de Rio Cris
- Commande 334
d° de Rio Dao¹⁷
- Commande 330 11 Juin [18]79
Viaduc du Rio Coa
- Commande 330 11 Juin [18]79
Pont de 41m d'ouverture (Mortagoa)
- Commande 340 18 Set. [18]79
Frais d'Ensemble, Viaducs de Beira Alta
- Commande 367 16 Janv. [1880]
Chantier de la Beira Alta
- Commande 371 16 Février [1880]
Ponts du Canedo et du Pego Ligne de la Beira Alta
- Commande 374 31 mars [1880]
Chantier du Rio Dao
- Commande 391 12 août [1880]
Travée indépendante de Varzéas - Beira Alta
- Commande 392 12 aout [1880]
Pont de Gouveia K. 81 + 530 Beira Alta
- Commande 393 12 aout [1880]
Pont de Celorico K. 102 + 430 Beira Alta
- Commande 399 22 8.bre [1880]
Pont Biaís a 45° s.[ur] le Rio Noemy
- Commande 451 [1882]
Liquidation des Ponts de la Beira-Alta

- Commande 496 9 Juillet [1884]
Comprenant les ouvrages ci-après:
1° Viaduc de Ponte nova
2° Viaduc de Santa anna Baixo & 1 pont de 8m
3° 3 Ponts sur le Ruisseau d' Alcantara
4° 1 Pont à Double voie dans la Gare
- Commande 497 9 Juillet [1884]
Charpentes pour:
Quai couvert à Marchandise P.V.
Quai couvert —id— G. V.
Remise à Voitures
Rotunde por 10 Locomotives,
Halle a Voyageurs
Marquise du Bâtiment des Voyageurs
- Commande 500 27 Aout [1884]
2 Ponts sur le ramal de Coimbra (C.ie Royale Portugaise) 1 de 5m & 1 de 6m.
- Commande 521 4 août [1885]
15 Ponts (N.os 8 à 22) Ligne de Lisbonne à Cintra et Torres Vedras & Ramal de Merciana
- Commande 523 18 [août 1885]
Fers et Fontes pour La Gare de Lisbonne Alcantara
- Commande 527 31 [août 1885]
Chantier de Portugal
- Commande 529 26 7bre [1885]
Frais d'Ensemble Ligne de Cintra à Torres Vedras
- Commande 533 26 Xbre [1885]
Marquises & Barrières - Ligne de Cintra à Torres Vedras
- Commande 538 11 février [1886]
Reconstruction de la travée centrale du Pont s/ le Sever / Portugal
- Commande 541 3 Mars [1886]
Couverture en tôles ondulées galvanisées d'une rotonde de Locomotives p.r la C.ie de
Lisbonne à Cintra & Torres Vedras
- Commande 546 23 avril [1886]
Marquise du restaurant de la Gare de Cintra Cie Royale (Portugal)
- Commande 557 9 août [1886]
Couverture en tôle ondulée Galvanisée de la Halle des Voyageurs de la Gare d'alcantara à
Lisbonne
- Commande 559 15 7.bre [1886]
Couverture des Marquises de la Ligne de Lisbonne á Cintra & Torres Vedras
- Commande 575 22 janvier [1887]
Pont sur le Tage, à Praia (Portugal)
- Commande 577 31 janvier [1887]
Marquise du Batiment des Voyageurs pour la Gare de Cintra
- Commande 582 23 Mars [1887]
Caissons du Pont du Tage.

- Commande 583 2 Avril [1887]
Ronde por locomotives d'Entroncamento
- Commande 584 16 Avril [1887]
Pont de 15m à Voie Normale (Génie M.re portugais)
- Commande 590 6 Juin [1887]
Chantier du Pont du Tage
- Commande 591 [6 Juin 1887]
Chantier de la Ronde d'Entroncamento
- Commande 606 15 9.bre [1887]
Liquidation, travaux Ligne de Lisbonne à Cintra
- Commande 640 11 aout [1888]
Travée Indépendante du Pont du Tage
- Commande 643 13 9bre [1888]
Remise à Machines de Pombal (Portugal)
- Commande 646 1 [?] Xbre [1888]
Ponts de la Ligne de Poco do Bispo¹⁸ à Carregado
- Commande 651 12 Mars [18]89
Remise à Machines de Lisbonne
- Commande 661 2 Juillet [1889]
Magasin et remise de Villa Nova de Gaia
- Commande 662 [2 Juillet 1889]
Remise de Villa Nova de Gaia
- Commande 663 [2 Juillet 1889]
Plateforme amovible pour ascenseur Otis
- Commande 665 18 Juillet [1889]
Ponts de la Ligne de Vendas Novas, à Santarém (Portugal)
- Commande 672 21 août [1889]
Pont de Ribeiro (C.ie R.le des chemins de fer Portugais)
- Commande 679 27 7bre [1889]
Ponts de la seconde voie entre Carregado et Entroncamento
- Commande 680 27 [7bre 1889]
Magasin des wagons et ateliers de peinture de la Gare de Lisbonne
- Commande 681 1 8bre [1889]
Pont de Cocuminho (Portugal)
- Commande 688 18 Nov [1889]
3 Ponts pour la ligne de Cascaës (Portugal) C.ie Royale
- Commande 690 23 [Nov 1889]
Ponts de la Route de Vendas Novas à Santarém
- Commande 691 ? Xbre [1889]
Magasin et remise de Villa-Nova de Gaia
- Commande 692 ? [Xbre 1889]
Pont d'Asseca
- Commande 692 16 [Xbre 1889]
Agrandissement des Magasins de Villa Nova de Gaia

Commande 693	16 [Xbre 1889]
Pont d'Almonda	
Commande 699	11 Jan [18]90
Pont d'Alviella	
Commande 702	14 février [18]90
Caissons pour le pont d'Alviella	
Commande 707	17 Mars [1890]
Renforcement p.r le Lançage du Pont d'Oeiras (Ligne de Cascaës)	

Esta listagem não deixa de ser o que efectivamente é pelo facto de lhe juntarmos agora umas notas mais ou menos longas. Por isso, duas palavras apenas. Sabemos que número significativo de pontes e viadutos aqui listados foram já substituídos. Assim aconteceu com os *viaductos* da encomenda n.º 330, na linha da Beira Alta, que *O Occidente*, numa bela gravura de Alberto, reproduziu em página inteira em 1882¹⁹; mas também com a ponte de Canavezes sobre o Tâmega e a de Vila Meã, na linha do Douro; as pontes de Neiva e Cávado na linha do Minho ou, Caxias e Oeiras, na linha de Cascais.²⁰

Isto, porém, não significa – afigura-se-nos – que não se mencionem algumas surpresas. Entrevemos pelo menos dois casos. Se era sabido²¹ que a *Casa Eiffel* fora a responsável pelo viaduto de *Sant'Anna*, "assim como a dos demais da linha" de Lisboa a Sintra, saliente-se o seu grande envolvimento²² na estação de Alcântara-Terra – cujas plantas se encontram perdidas... – nomeadamente na sua cobertura metálica²³ (encomenda n.º 497), essa "longa *marquise* envidraçada, que descança de um lado no edifício de passageiros, e do outro em columnas n'um passeio de igual comprimento"²⁴. Mas também, sigo de novo *O Occidente*, a "cocheira para 24 carruagens [...] o grande caes coberto de mercadorias, de 90 m de extensão, coberto em metade [...] uma rotunda para 6 [ou serão 10?] machinas, com officina de reparação annexa", tudo obra da *Maison Eiffel*. E a estação de Sintra – "que é, depois da de Lisboa, a mais completa da linha" – e cujos materiais das coberturas metálicas, tanto do "*Batiment des Voyageurs*" (encomenda n.º 577), como do "caes coberto para mercadorias" e do restaurante (encomenda n.º 546) se devem, eles também, à empresa Eiffel.


Para terminar, e como ensina a Arqueologia Industrial, realce-se a necessidade de indagarmos no terreno as sobrevivências da obra eiffeliana entre nós – *o quê, onde, qual o estado de conservação* – sem o qual é difícil estabelecer qualquer balanço.

Até lá resta-nos questionar se a ponte da engenharia militar (encomenda n.º 584) ainda sobreviverá, passados mais de cem longos anos sobre a sua aquisição? Das quinze pontes da linha de Lisboa a Sintra e Torres Vedras (encomenda n.º 521) quantas restarão? Gaia guardará os vestígios das encomendas n.ºs 661, 662, 663 e 691? O viaduto de 8,75 metros, referido na encomenda n.º 211, ainda passará sobre a Rua do Freixo, no Porto? Em Pombal (encomenda n.º 643), no Entroncamento (encomendas n.ºs 583 e 591), entre o Poço do Bispo e o Carregado (encomenda n.º 646) assegurar-se-á, com diligência, o legado de Eiffel?

Nada impede, ainda, grafar aqui um desejo: que a estação de Alcântara-Terra (referida nas "*commandes*" n.ºs 496, 497, 523, 541, 557, 680) venha a ser transformada, mesmo que parcialmente, em secção museológica da CP dedicada ao nosso (importante) quinhão no que Bertrand Lemoine designou como o "*mythe Eiffel*" ou, dito por outras palavras, à memória da obra de Eiffel em Portugal.

Anexo

195	X	Pont sur le Douro
196	X	Chantier du Pont sur le Douro
197		Frais à Paris & à Porto, sur- l'ensemble des travaux du Pont sur Douro

496	9 juillet	Comprenant les ouvrages ci-après : 1: Viaduc de Lortecova 2: Viaduc de Santa Anna Raiso & 1 pont de 8 ^m 3: 3 Ponts sur le Ruisseau d'Alcantara 4: 1 Pont à Double Voie dans la Gare.
497	9 juillet	Charpentes pour : Quai Couvert à Marchandises P.V. Quai Couvert  G.V. Remise à Voiture Rotonde pour 10 Locomotives Halle à Voyageurs Marquise du Bâtiment des Voyageurs
498	9 juillet	10 Ponts de 27 ^m de portée, 2 ^m de hauteur.

Excertos de duas folhas do **Registre Officiel dès Commandes de la Maison Eiffel**, relativos a obras em Portugal.

Notas

¹ Geneviève Granet-Salles citada por Frederico Quadros Abragão, *Caminhos de Ferro Portugueses. Esboço da sua História*, Lisboa, CCFP, 1956, pp. 440-441.

² www.gustaveeiffel.com

³ Esta lista apresenta várias anomalias, nomeadamente com alguns topónimos e respectivas obras de arte: “Pont de Castelo” e “Pont de Vianna” como sendo duas pontes; “Torres, Veotras, Ramal, Moriana” em vez de “Torres Vedras e Ramal de Moriana”; “Villa Nova et Gaia” por “Vila Nova de Gaia”, etc.

⁴ Paulo Oliveira Ramos, “A obra de Eiffel em Portugal (1875-1890). Revelações de um manuscrito anónimo francês”, in *Pedra & Cal*, n.º 14, Abril-Maio-Junho, 2002, pp. 26-30. Este artigo segue, de perto, o referido artigo.

⁵ Bertrand Lemoine, “Eiffel: un ingénieur, une entreprise, une tour” in *De la Toscane à l'Europe de Gustave Eiffel. La Tour Eiffel au bord de l'Arno*, 1999, p. 16.

⁶ A edificação desta belíssima garagem está, cronologicamente, para além do terminus *ad quem* deste manuscrito, ao ter sido erguida em 1906. Se na vasta bibliografia sobre Eiffel não lhe encontramos referência, no *site* dos seus actuais proprietários podemos ler que é um edifício “famoso pela sua estrutura metálica, projectada por Gustave Eiffel” (www.grupoautoindustrial.pt/corporate/historia.asp).

⁷ Se há uns anos estes erros se encontravam em livros e em revistas, fundamentalmente de carácter turístico, agora polulam nas páginas web. Ver, por exemplo, <http://multimania.com/jyotis/ponteluisbr.htm> que mostra “The Dom Louis bridge [...] built by the famous [sic] Engineer Eiffel” ou o *site* <http://people.netscape.com/tcrowe/europe/porto.htm> que nos dá conta que “the bridge [...] Dom Luis I designed by the same man who designed the Eiffel Tower” e ainda <http://gospain.about.com/travel/gospain/library/weekly/aa021001b.htm> que refere “the elevator of Santa Justa, designed by Eiffel...”.

⁸ Sobre a “colaboração” de Seyrig com Eiffel ver o n.º 398 de *Arts et Manufactures* (Junho de 1988, p. 56), órgão da *Association des Centraliens*, onde se pode ler: “Le viaduc Maria Pia à Porto sur le Douro. Ing.: Th. Seyrig. Ent.: Eiffel & Cie, 1876-1877. Eiffel gagne ce concours international sur le projet dessiné par son associé, Th. Seyrig, Centralien comme lui, mais dix ans son cadet.” Ver, também, Bertrand Lemoine, *Eiffel*, Editorial Stylos, 1986 (trad. esp.), pp: 36-37, 42, 46-47, 52, 56 e 66 e “Eiffel: un ingénieur, une entreprise, une tour” in *De la Toscane à l'Europe de Gustave Eiffel. La Tour Eiffel au bord de l'Arno*, 1999, p. 18.

⁹ Agradeço, uma vez mais, à SNTE o acesso a este espólio.

¹⁰ Não existe, por exemplo, a encomenda n.º 708, sendo assim portuguesa a penúltima encomenda listada neste documento.

¹¹ Antes dos vestibulos das estações de Agen e Toulouse, pode fazer-se recuar a obra de Eiffel a 1856. Ver, por todos, Bertrand Lemoine, *Eiffel*, pp. 124 e 126.

¹² Depois de 1890-1893 o seu nome ficou sobretudo ligado a estudos sobre aerodinâmica.

¹³ Tomemos como exemplo a cronologia da Ponte D. Maria: adjudicação (22.6.1875), início da construção (5.1.1876), conclusão (30.10.1877) e inauguração (4.11.1877). A título de curiosidade, indicam-se as datas de inauguração de outras pontes ferroviárias de Eiffel em Portugal: Cávado (21.10.1877), Neiva (24.2.1878), Âncora (1.7.1878), Vila Meã (15.9.1878) e Tâmega (15.9.1878). Não encontramos neste manuscrito referência à ponte ferroviária sobre o Coura, em Caminha, ao km 104,9 da linha do Minho, que sabemos inaugurada em 15.1.1879.

¹⁴ Neiva.

¹⁵ Tâmega.

¹⁶ Vila-Meã.

¹⁷ Dão.

¹⁸ Poço do Bispo.

¹⁹ *O Occidente*, 5.º ano, vol. V, n.º 134, 11 de Setembro de 1882, p. 204.

²⁰ Cf. a caixa “Memória enferrujada”, no artigo de Fernando Gaspar “Eiffel: a idade do ferro”, publicado n’a revista do *Expresso*, 1 de Abril de 1989, pp. 6-R e 7-R.

²¹ *O Occidente*, 10.º anno, vol. X, n.º 301, 1 de Maio de 1887, p. 99 e p. 109 do n.º seguinte.

²² Já chamáramos a atenção para esta hipótese em António J. Nabais e Paulo Oliveira Ramos, *Eiffel em Portugal*, Institut Franco-Portugais de Lisbonne, Março de 1987, p.1.

²³ Que formalmente faz lembrar a “*marquesina*” da gare de San Sebastian, de 1880, projectada pelo engenheiro francês A. Biarez, mas erguida pela empresa G. Eiffel & Cie. Cf. Inmaculada Aguilar Civera, *La Estación de Ferrocarril Puerta de la Ciudad*, Valencia, Generalitat Valenciana, Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia, 1988, tomo II, p. 392.

²⁴ *O Occidente*, 10.º anno, vol. X, n.º 301, 1 de Maio de 1887, p. 99.