

Revelações de um manuscrito anónimo francês

A obra de Eiffel em



"Le chauffeur qui connaît un peu le français me fait une leçon d'histoire: "Là, il faut voir, c'est l'église San Francisco: de l'or, de l'or partout! C'est très beau. Et là, c'est le Ponte de Luis, construit par Eiffel."

Em memória de José A. Fernández Ordóñez⁽¹⁾
Mais, je sais que ce n'est pas exact. Le point imaginé par Eiffel est plus loin, à environ deux kilomètres en amont du Douro, la rivière qui sépare Porto, la "ville ancienne", de Gaia, "la nouvelle", sa rivale, [...] Non, ce pont-là est de Seyrig, le collaborateur d'Eiffel."

Triplamente interessante esta frase de Michel Bonnette⁽²⁾, expressa na cidade do Porto aquando de um encontro internacional sobre reabilitação urbana, e ora recuperada de um *site* na web⁽³⁾. Em primeiro lugar, pela convivência dos patrimónios, com a talha de S. Francisco a enfileirar com um monumento industrial, neste caso uma ponte. Em segundo lugar, por evocar a costumada confusão que atribui a Gustave Eiffel "tout ce qui ressemble à une charpente métallique"⁽⁴⁾, como seja o Elevador de Santa Justa, a Auto-Palace⁽⁵⁾ e a Sala Portugal da Sociedade de Geografia, em Lisboa; ou a nora gigante em ferro em Almada e quase todas as nossas pontes metálicas do

último quartel do século XIX, entre as quais a própria Ponte Luiz I⁽⁶⁾. Por fim, e uma vez mais, Théophile Seyrig aparecer referido como um simples "colaborador" de Eiffel.

Não sendo o propósito deste texto envolver-se na questão da pluralidade do(s) património(s), nem na da repetida injustiça sobre o papel desempenhado pelo engenheiro T. Seyrig no âmbito da G. Eiffel & Cie., ingénieurs-constructeurs à Levallois-Perret, près Paris⁽⁷⁾, propomo-nos, tão-só, divulgar um documento – inédito, ao que sabemos, entre nós – que procura responder ao segundo ponto acima referido: a obra de Eiffel. O texto em apreço é, formalmente, uma listagem cronológica das obras da Casa Eiffel, manuscrita em francês e anónima quanto à autoria, admitindo os seus actuais detentores que tenha saído da pena do próprio Gustave Eiffel. Tivemos a ventura de contactar com o original em Paris em Dezembro de 1997 e, mais recentemente, em Setembro de 2001⁽⁸⁾. Por razões várias – sobretudo por julgarmos

importante pesquisar outra documentação conexa existente em França e entre nós, bem como realizar um substancial trabalho de campo – temos protelado a divulgação da parte deste manuscrito respeitante a Portugal. Aproveitando a temática deste número da *Pedra & Cal*, ele aqui fica, não só enquanto o rol (talvez) mais exaustivo da obra de Eiffel em Portugal, mas, sobretudo, como um (precioso) documento de uma investigação a que pensamos voltar em breve.

Intitulado *Registre Officiel des Commandes de la Maison Eiffel* enumera, como o seu nome indica, as encomendas – num total de 709⁽⁹⁾ – 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, 1863 ("Halles de Toulouse et d'Agen")⁽¹⁰⁾ e 1890 ("Hausses du caisson 16 Port-Villez")⁽¹¹⁾. 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 espria-se por 15 anos, entre 1875 e 1890, abrangendo 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

Portugal (1875-1890)

QUADRO I - REGISTRE OFFICIEL DES COMMANDES DE LA MAISON EIFFEL

Commande 195, [1875], Pont sur le Douro	Commande 340, 18 Set. [1879], Frais d'Ensemble, Viaducs de Beira Alta
Commande 196, Chantier du Pont sur le Douro	Commande 367, 16 Janv. [1880], Chantier de la Beira Alta
Commande 197, Frais à Paris & à Porto, sur l'ensemble des travaux du Pont du Douro	Commande 371, 16 Février [1880], Ponts du Canedo et du Pego Ligne de la Beira Alta
Commande 210, Pont-biais de 10.m00 pour la Rua da Bendera	Commande 374, 31 mars [1880], Chantier du Rio Dao
Commande 211, Pont-biais de 8.m75, sur la Rua-Freixo	Commande 391, 12 août [1880], Travée indépendante de Varzéas - Beira Alta
Commande 213, Pont de Vianna	Commande 39, 12 aout [1880], Pont de Gouveia K. 81+530 - Beira Alta
Commande 214, Ponts du Cavado & de la Neva ⁽¹³⁾	Commande 393, 12 aout [1880], Pont de Celorico K. 102+430 - Beira Alta
Commande 215, Grues des piles du Douro	Commande 399, 22 8. bre [1880], Pont Biais a 45° s.[ur] le Rio Noemy
Commande 216, Caissons du Pont de Vianna	Commande 451, [1882], Liquidation des Ponts de la Beira-Alta
Commande 228, Frais sur l'ensemble des travaux des Ponts de Vianna, Cavado & Néva	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 232, Chantier de Vianna (Compte de fabrication)	Commande 497, 9 Juillet [1884], Charpentes pour: Quai couvert à Marchandise PV Quai couvert - id - G. V. Remise à Voitures Rotunde por 10 Locomotives, Halle a Voyageurs Marquise du Bâtiment des Voyageurs
Commande 234, Chantier de Vianna (Compte de fabrication)	Commande 500, 27 Aout [1884], 2 Ponts sur le ramal de Coimbra (C.ie Royale Portugaise) 1 de 5m & 1 de 6m
Commande 239, Pont sur le Taméga ⁽¹⁴⁾	Commande 521, 4 août [1885], 15 Ponts (N.os 8 à 22) Ligne de Lisbonne à Cintra et Torres Vedras & Ramal de Merciana
Commande 240, Pont de Villa-Méa ⁽¹⁵⁾	Commande 523, 18 [août 1885], Fers et Fontes pour La Gare de Lisbonne Alcantara Commande 527, 31 [août 1885], Chantier de Portugal
Commande 245, Viaduc de Vianna - rive droite	Commande 529, 26 7bre [1885], Frais d'Ensemble Ligne de Cintra à Torres Vedras
Commande 246, Viaduc de Vianna - rive gauche	Commande 533, 26 Xbre [1885], Marquises & Barrières - Ligne de Cintra à Torres Védras
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 Dao ⁽¹⁶⁾	
Commande 330, 11 Juin [1879], Viaduc du Rio Coa	
Commande 330, 11 Juin [1879], Pont de 41m d'ouverture (Mortagoa)	

QUADRO I (cont.)

<p>Comande 538, 11 février [1886], Reconstruction de la travée centrale du Pont s/le Sever/Portugal</p> <p>Comande 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</p> <p>Comande 546, 23 avril [1886], Marquise du restaurant de la Gare de Cintra Cie Royale (Portugal)</p> <p>Comande 557, 9 août [1886], Couverture en tôle ondulée Galvanisée de la Hall des Voyageurs de la Gare d'alcantara à Lisbonne</p> <p>Comande 559, 15 7.bre [1886], Couverture des Marquises de la Ligne de Lisbonne à Cintra & Torres Vedras</p> <p>Comande 575, 22 janvier [1887] Pont sur le Tage, à Praia (Portugal)</p> <p>Comande 577, 31 janvier [1887], Marquise du Batiment des Voyageurs pour la Gare de Cintra</p> <p>Comande 582, 23 Mars [1887], Caissons du Pont du Tage</p> <p>Comande 583, 2 Avril [1887], Rotonde por locomotives d'Entroncamento</p> <p>Comande 584, 16 Avril [1887], Pont de 15m à Voie Normale (Génie M.re portugais)</p> <p>Comande 590, 6 Juin [1887], Chantier du Pont du Tage</p> <p>Comande 59, [6 Juin 1887], Chantier de la Rotonde d'Entroncamento</p> <p>Comande 606, 15 9.bre [1887], Liquidation, travaux Ligne de Lisbonne à Cintra</p> <p>Comande 640, 11 aout [1888], Travée Indépendante du Pont du Tage</p> <p>Comande 643, 13 9bre [1888], Remise à Machines de Pombal (Portugal)</p> <p>Comande 646, 1 [?] Xbre [1888], Ponts de la Ligne de Poco do Bispo ⁽⁷⁾ à Carregado</p>	<p>Comande 651, 12 Mars [18]89, Remise à Machines de Lisbonne</p> <p>Comande 661, 2 Juillet [1889], Magasin et remise de Villa Nova de Gaia</p> <p>Comande 662, [2] Juillet 1889], Remise de Villa Nova de Gaia</p> <p>Comande 663, [2] Juillet 1889], Plateforme amovible pour ascenseur Otis</p> <p>Comande 665, 18 Juillet [1889], Ponts de la Ligne de Vendas Novas, à Santarém (Portugal)</p> <p>Comande 672, 21 août [1889], Pont de Ribeiro (C.ie R.le des chemins de fer Portugais)</p> <p>Comande 679, 27 7bre [1889], Ponts de la seconde voie entre Carregado et Entroncamento</p> <p>Comande 680, 27 [7bre 1889], Magasin des wagons et ateliers de peinture de la Gare de Lisbonne</p> <p>Comande 681, 1 8bre [1889], Pont de Cocuminho (Portugal)</p> <p>Comande 688, 18 Nov [1889], 3 Ponts pour la ligne de Cascaës (Portugal) C.ie Royale</p> <p>Comande 690, 23 [Nov 1889], Ponts de la Route de Vendas Novas à Santarém</p> <p>Comande 691, ? Xbre [1889], Magasin et remise de Villa-Nova de Gaia</p> <p>Comande 692, ? [Xbre 1889], Pont d'Asseca</p> <p>Comande 692, 16 [Xbre 1889], Agrandissement des Magasins de Villa Nova de Gaia</p> <p>Comande 693, 16 [Xbre 1889], Pont d'Almonda</p> <p>Comande 699, 11 Jan [18]90, Pont d'Alviella</p> <p>Comande 702, 14 février [18]90, Caissons pour le pont d'Alviella</p> <p>Comande 707, 17 Mars [1890], Renforcement p.r le Lançage du Pont d'Oeiras (Ligne de Cascaës)</p>
---	--

manuscrito são, quase sempre, as da adjudicação, não as do início dos trabalhos, conclusão ou, mesmo, inauguração destes ⁽²⁾. Apresentamos de seguida esses dados, secamente como no original, inclusi-

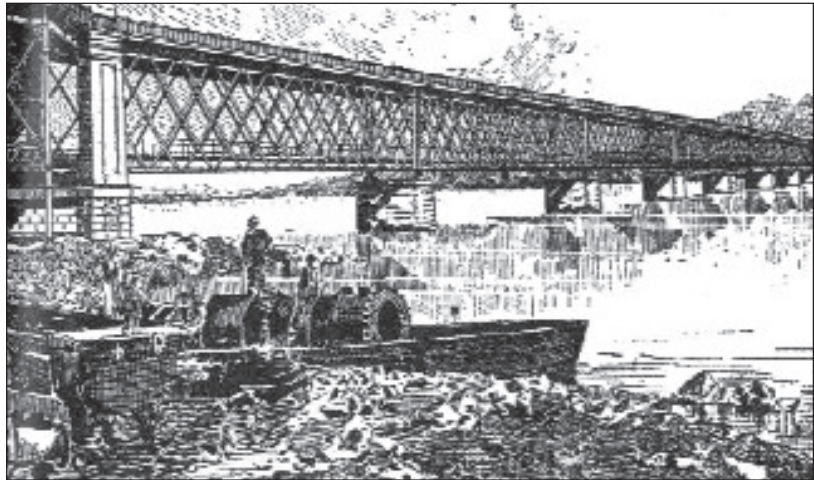
ve na ortografia, mas tecendo alguns (poucos) comentários mais à frente. Esta listagem (Quadro I) não deixa de ser o que efectivamente é pelo facto de lhe juntarmos agora umas notas mais ou menos

longas. Por isso, duas palavras apenas. Por um lado, sabemos que número significativo de pontes e viadutos aqui listados foram já substituídos – assim aconteceu com os viadutos da encomenda

nº 330, na linha da Beira Alta, que *O Occidente*, numa bela gravura de Alberto, reproduziu em página inteira em 1882 ⁽¹⁸⁾; mas também com a ponte de Canaveses 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 ⁽¹⁹⁾.

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

Tudo isto, porém, não significa – afigura-se-nos – que não se mencionem algumas surpresas. Entrevemos pelo menos dois casos. Se era sabido ⁽²⁰⁾ 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 envolvimento ⁽²¹⁾ – não se leia, de momento, autoria – na estação de Alcântara-Terra – cujas plantas se encontram perdidas... – nomeadamente na sua cobertura metálica ⁽²²⁾ (encomenda n.º 497), essa "longa marquise envidraçada, que descança de um lado no edifício de passageiros, e do outro em columnas



Ponte de Viana do Castelo sobre Rio Lima.

n'um passeio de igual comprimento" ⁽²³⁾. 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 anexa", tudo obra da Maison Eiffel ⁽²⁴⁾. 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 nº 577), como do "caes coberto para mercadorias" e do restaurante (encomenda nº 546) se devem, eles também, à empresa Eiffel, trinta anos depois de Herculano escrever: "Nenhum descobrimento contribuiu tanto para o aumento da civilização como o vapor e os caminhos-de-ferro" ⁽²⁵⁾.

⁽¹⁾Notável estudioso espanhol do património das obras públicas em geral e das pontes em particular. O professor José António Fernández Ordó-

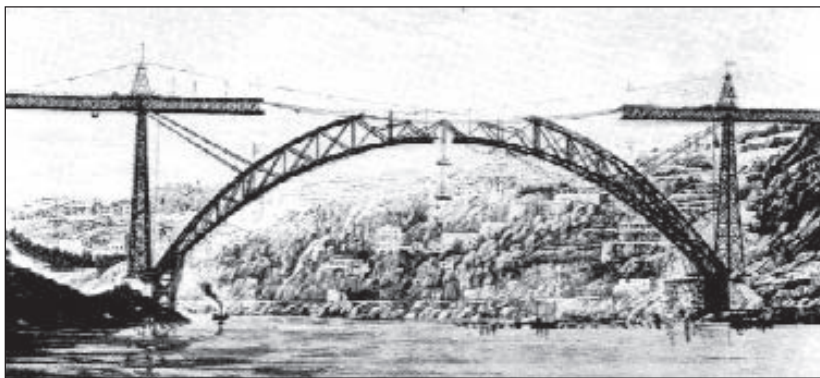
ñez (Madrid, 1933-2000) ocupou a cátedra de Estética de la Ingeniería na Universidade Politécnica de Madrid, tendo exercido, entre outros cargos, a presidência do Colegio de Ingenieros de Caminos e da comissão de renovação do Museu do Prado. A ele se devem várias pontes, como a pedonal sobre a Castellana, em Madrid, ou a del Centenario, em Sevilla. Foi o grande animador do Colóquio que, em 1986, se realizou em Madrid, com o patrocínio do Conselho da Europa, sobre o Património das Obras Públicas. Autor de uma vasta bibliografia, entre a qual o "Catálogo de noventa presas y azudes españoles anteriores a 1900" e o "Inventario de los puentes de la provincia de León anteriores a 1936".

⁽²⁾Presidente do Comité do ICOMOS-Canada sur les villes et villages historiques.

⁽³⁾http://canada.icomos.org/bulletin/vol6_no2_bonnettel_f.html

⁽⁴⁾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.

⁽⁵⁾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 en-



Ponte D. Maria no Porto.

contramos 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).

⁽⁶⁾Se há uns anos estes erros se encontravam em livros e em revistas, fundamentalmente de carácter turístico, agora polulam também nas páginas *www*. Ver, por exemplo, <http://multimania.com/jyotis/ponteluisbr.html> 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 de Santa Justa, designed by Eiffel...".

⁽⁷⁾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 á 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. Ainda, José

Manuel Lopes Cordeiro, "Ponte Maria Pia: um marco histórico na evolução da Engenharia portuguesa", in *Encontro Nacional de Construção Metálica e Mista*, Porto, 1997, pp. 239-245 e a página web de Manuel de Azeredo quando se refere à Ponte Luís I (<http://www.fe.up.pt/~azr/pontes/eiffel.htm>) e o espaço dedicado ao próprio Seyrig com biografia e bibliografia (<http://www.fe.up.pt/~azr/pontes/seyrig.htm>).

⁽⁸⁾Agradeço ao Sr. Stéphane Dieu, responsável pela Documentação e Exposições da SNTE, o acesso a este espólio.

⁽⁹⁾Não existe, por exemplo, a encomenda n.º 708, sendo assim portuguesa a penúltima encomenda listada neste documento.

⁽¹⁰⁾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.

⁽¹¹⁾Depois de 1890-1893 o seu nome ficou sobretudo ligado a estudos sobre aerodinâmica.

⁽¹²⁾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, indica-se a data de inauguração de outras pontes ferroviárias de Eiffel: Cávado (21.10.1877), Neiva (24.2.1878), Ancora (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.

⁽¹³⁾Neiva.

⁽¹⁴⁾Tâmega.

⁽¹⁵⁾Vila-Meã.

⁽¹⁶⁾Dão.

⁽¹⁷⁾Poço do Bispo.

⁽¹⁸⁾*O Occidente*, 5º ano, vol. V, n.º 134, 11 de Setembro de 1882, p. 204.

⁽¹⁹⁾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.

⁽²⁰⁾*O Occidente*, 10º ano, vol. X, n.º 301, 1 de Maio de 1887, p. 99 e p. 109 do n.º seguinte.

⁽²¹⁾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.

⁽²²⁾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.

⁽²³⁾*O Occidente*, 10º ano, vol. X, n.º 301, 1 de Maio de 1887, p. 99.

⁽²⁴⁾A estação de Alcântara-Terra (referida nas "commandes" 496, 497, 523, 541, 557, 680) não deveria 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?

⁽²⁵⁾Alexandre Herculano, *Opúsculos*, t. IV, ed. de 1901, p. 10.

PAULO OLIVEIRA RAMOS – Historiador e arqueólogo industrial. Assistente da Universidade Aberta. (pauloliveiramos@hotmail.com)