Retirar da cx. III
Doc. nº 2
(Imprensa externa)

96º3

Memoria justificativa

do projecto da Estação de S. Bento

offerecida

ao

Illmo e Exmo Snr. Dr. Bernardino

Luiz Machado Guimarães.

Dignº Ministro das Obras Publicas

pela

Irmandade de S. Bento da Ave-Maria do Porto.

Fundação Instituto Marques da Silva

FIMS/Acpic/3548-009

Ilmo e Exmo Snr.

A Irmandade de S. Bento da Ave-Maria do Porto, sabe que a projectada estação central do Porto não tem razão de ser, ou antes é um capricho ou especulação commercial que agravará sensivelmente a exploração de todas as vias ferreas d'esta cidade e uma obra ou encargo pesado para esta nação hoje não pode.

O Porto tem tres linhas ferreas principaes de uma só via; a de Lisboa ao Porto, a do Minho e Douro e a urbana, ja construida entre o Pinheiro e a Alfandega e por construir entre este ponto e a Foz, Matosinhos, Leixões, Boavista (Estação da Povoa), Paranhos e Pinheiro, estação de entroncamento das vias ferreas da cidade.

Quando Portugal era rico e obtinha emprestimos a tres por cento, um syndicato explorador da nação organisou-se para pedir uma estação

Fundação Mário Marques da Silva
Fundação Instituto

Fitas/repc/3548-002

central e conseguiu que fosse decretado o canal de S. Bento para ligar com qualquer das três linhas férreas principaes já construidas; apesar, porem, da boa vontade e concessões de outro Minis- tro ao mesmo Syndicato, o canal de S. Bento está por construir em grande parte, bem como a estação central, a- venidas, grandes funneis, etc.: poste- riormente não houve Ministro que mandasse construir nenhum dos mui- tos projectos estudados da estação central e conclusão do canal de S. Bento, e esta Irmandade está per- suadida de que um Ministro tão illus- tração e honrador de V. Exª não fará- já documento que anime a nação para attender unicamente um Syn- dicato explorador.

Se oportunamente tivessem estudado bem a ligação de Gaya com o Porto deviam ter preferido a

directa- tação no na S. Ben- se em- linha to fic- C.º Porto, reversi- ffucca- dios, a- plicaa- das tr- constr- ção d- se não o com- extra- ção p- para- nossas das v-

Fundação Instituto Marques da Silva

Fpfs/Aepc/3548-003

'ecreta.
ligar
reas
n, porem,
do Ini.
nal de
grande
tral, a
poste-
to que
dos mui.
xção
l de
está per.
da illus.
fissima-
a nação
undação.

vesse
Gaya
ido a

directriz que sahindo das Devezas, es-
tação de Gaya) atravessasse o rio Dou-
ro na Serra do Pilar em direcção a
S. Bento da Ave-Maria, e d'ahi pegas-
se em linha recta até a estação do
Inficio: então a estação de S. Ben-
to ficaria na via ferrea de Lisboa ao
Porto, e seria importante, em ramaes,
reversões, etc. que agora tomam a cons-
trucção do ramal de S. Bento dispen-
diosa e de uma onerosissima explo-
ração para qualquer
das tres vias ferreas principaes já
construidas n'esta cidade; na opini-
ão da Irmandade o que deve fazer-
se nas condições actuaes é estudar
o remedio para não continuar a
estragar os dinheiros de uma na-
ção pobrissima na construcção de
ramaes com reversões e estações lu-
xuosas que prejudiquem a exploração
das vias ferreas já construidas.

Fundação Instituto Marques da Silva

FITS/ACPC/3548-004

Esta affirmação da Inmanda. seg
de de que o Manual de S. Bento é de fá
exploração difficil e dispendiosa não fir
et gratuita do 2º quinto: todo o comb
gio da linha de Norte e Leste que de Pi
Lisboa chega á avenida direita da Pi
bonte D. Maria Pia, sobre o rio Douro, pa
Gaia deve seguir na direcção do Pinhal no
ro até á reversão da Quinta da Chi. Be
na para voltar e ir até S. Bento, d'on. ir
de voltará novamente em direcção pa
ao Pinheiro, afim de os passageiros e a
mercadorias seguirem para o Mi. Doe
rio e Douro, de sorte que estes passa. du
geiros e mercadorias façam as mais rá
pida cada viagem aproximadamente em
a importancia correspondente ao du. dis
plo da distancia entre a reversão da do
linha e S. Bento. Todo o combu
do Minho e Douro que trouxer pas. em
geiros e mercadorias para a Alfan. Ou
dega, Foz, Matosinhos e Leixões (Pi

Fundação Mário Marques da Silva
Fundação Instituto

FMMS/AEPC/3548-005

manda. seguirá do Pinheiro até S. Bento hora
ento é de ali voltar ao Pinheiro afim de con-
iosa não tinuar depois até a Alfandega, etc., pa-
o o com- gando os trens os passageiros e mercado-
e que de rias o duplo do percurso inutil entre o
eita da Pinheiro e S. Bento. Finalmente pa-
o Douro, ra a linha urbana os passageiros e
do Pinhal mercadorias que embarcarem em S.
da bli- Bento para a Foz e Leixões terão de
nto, d'on- ir em direcção opposta até ao Pinheiro
inecção para d'ahi voltando e seguirem para
ageiros e a Alfandega, Foz, Matthosinhos e Lei-
o Mu- xões gastando n'esta linha a mais o
es passa- duplo do percurso entre S. Bento e o Pi-
la mais nheiro, o que fará preferir os tramways
lamente entre S. Bento, Foz e Leixões, isto quer
te ao du- dizer que o caminho de ferro do Esta-
versão dá- do de S. Bento para a Foz e Leixões
o combo- não poderá concorrer nem em preço, nem
uxer pas- em tempo com o tramway marginal
a Alfan- que sae da praça de D. Pedro para a
Leixões Foz e Leixões.

Fundação Instituto Marques da Silva

TMS/APE/3548-006

Está pois demonstrado que o ra. a
nal de S. Bento nas circunstancias re
actuaes será onerosa para a exploração ço
de todas as vias ferreas da cidade, de ja
pouquissima utilidade para o Porto, e S.
unicamente um capricho do syndi- de
cato explorador. fic

Quando mesmo o Governo por ca
infelicidade nossa, não auctorise a pro- pe
fissão de novas religiosas para a con- a
tinuação no Porto, da ordem de S. D
Bento, que tantas bençãos podia ain- tr
da fazer á Nação Fidellissima hoje
tão decadente pela falta das ordens
religiosas e pel. ensino, e entenda de
ver vender-se o convento e cêrca que
occupa uma area de 1,40 Hectr. e podendo
produzir a quantia de reis 980.000$000
por o metro quadrado de terreno no
centro da cidade custar mais de reis
30$000, ou ate pela construcção da
estação central de S. Bento, pede

Fundação Instituto Marques da Silva

Fifes/tepe/3548-001

que o na-
ancias
xploração
ade, de
r Porto, e
do Syndi-

uno por
se d'pro-
a lu con-
o de S.
rdia ain-
na hoje
ordens
tenda de
êrca que
bodendo
80.000$000
eno rio-
io de rei
ção da
, fiado

ainda n'este caso a Irmandade cuca-
recidamente a V. Ex.ª ao menos a gra-
ça especial da conservação d'aque-
ja, Sachristia e casa das Escholas da
Irmandade, não incluidas na area
de 1,40 Hect. por haver terreno mais que suf-
ficiente para a construcção de uma
estação como esta de pequena im-
portancia e muito dispendiosa como
a projectou a Direcção do Minho e
Douro, e a Irmandade vae demon-
trar.

Projecto da Irmandade de S. Bento.

Tem a Irmandade a honra
honra de apresentar a V. Ex.ª não um
projecto pel da Estação Central de S.
Bento; mas um que, de harmonia
com o projecto da Direcção do cami-
nho de ferro do Minho e Douro, possa
mostrar mais pequenamente a humil-

Fundação Instituto Marques da Silva

FMS/AEPC/3548:008

lidade da destruição dos edificios dos pa
ciaes, a Irmandade inst[illegible]nterremente/ on
deseja e pede a conservação.

(P)ondera a Irmandade que as
obras da estação e grandes tuneis
das immediações de S. Bento não
principiarão ainda, podendo pois
ser exigido que se qualquer al-
teração; mas acceitando o projecto dos
tres tuneis propostos pelos technicos, vae mostrar o que pode fazer-se
conservando os edificios pedidos pela
Irmandade.

(P)elo projecto da Irmandade fica
a estação central abrange uma area
de 1,6000 Hect.s e tem a fachada principal
sobre o largo de S. Bento, medindo
1.m 40,0 de comprido, outra para a avenida
da D. Amelia de Bragança com 3.m 60 e
de comprido e saida para mercado. Lia
gias pelo portão da Egreja e rua do de
Loureiro; o edificio da Estação occu-

Fundação Instituto Marques da Silva

FIMS/ACPC/3548-009

cios dos
terrente
e que as
nneis
to não
do foi
que al-
xto dos
techni-
zer-se
dos pela

ndade
ma area
incipal-
indo
a aven.
com 36,
nercado-
rua do
cão occu-

pa uma area de 0,1[illegible] Hectares podendo ter an-
mazens subterraneos, entre-polo e um
ou dois andares.

Segundo o projecto da Vicenna
Irmandade haverá cinco caes de pas-
sageiros de 5m de largo, com oito linhas
ferreas e um coberto metallico, que a-
brange os mesmos cinco caes e as oi-
tos linhas ferreas, cobrindo uma super-
ficie de 2,5600 Hectares.

Alem mais no dito projecto fi-
ca caes de mercadorias, almazens
subterraneos, cocheiras, etc. uma super-
ficie de 0,3485 Hectares e a ceder para alarga-
mento da rua da Madeira 0,1280 Hectares

O serviço da entrada de passa-
geiros e bagagens deve fazer-se pela fa-
chada principal do lado do Rocio
e pela saida pela Travessa de Almo-
lia de Bragança, actual rua da Ma-
deira, que deverá alargar-se até á pra-
ça da Batalha e ficar de 15m de largo

Fundação Instituto Mario Marques da Silva

TITCS/ACPC/3548-01

ra; o serviço de mercadorias far-se-ha pela passagem do rez-do-chão da casa das escholas, pateo da Igreja e rua do Loureiro.

As obras d'esta Avenida devem ser feitas pela camara e consistem no corte de parte de alguns quintaes e edificios, despeza que será compensada pela venda de uma parte do leito da actual rua da Madeira; tambem deverá ser feito pela camara a demolição de partes do edificio do convento por ella expropriado para alargamento do largo de S. Bento, não devendo o Estado dispender nada n'estas obras todas de interesse municipal e denominadas avenidas da estação da Ave-Maria.

Fundação Instituto Marques da Silva

FIMS/ACPE/3548-011

Projecto da Estação de S. Bento da Ave-Maria da Direcção do Caminho de ferro do Minho e Douro.

O grandioso projecto do edificio da estação de S. Bento, que deve custar cerca de 1.000:000$000 reis, terá segundo o projecto da Direcção do Caminho de ferro do Minho e Douro. Les frentes, uma para o largo de S. Bento, outra para a rua da Trindade, e a terceira para a rua do Loureiro e Oeste edificio casas sumptuosas para todos os engenheiros da Direcção, empregados superiores e suas familias; a Irmandade, porem, entende que o Estado deve prescindir dos alojamentos de funccionarios, etc. que não costumam morar nas estações, e que as repartições todas da Direcção do Caminho de ferro do Minho e Douro, devem continuar no Pinheiro onde estão.

r-pe-ha
da casa
-rua do

x devem
istem
vintaes
npensa-
do leito
tambem
a demo-
rrente
rgamen-
devendo
tas obras
al e de-
ação da

Fundação Instituto Marques da Silva

FIMS/AEPE/3548-012

O plano da Direcção do Mi-
nho e Douro abrange a abertura de
varias ruas para aformoseamento
da cidade; julga, porem, a Commanda-
dde que, á excepção do alargamento da
rua da Madeira e Largo de S. Bento
a que acima se allude e que deve
ser feito pela barnara, todas as ou-
tras ruas se devem riscar do plan-
o orçamento da estação de S. Ben-
to por serem completamente indiffe-
rentes ao serviço da estação e serem
só de aformoseamento á cidade, me-
lhoramentos que pertencem á ba-
rnara do Porto e não ao Estado.

Obras executadas no ramal de S. Bento.

Estam quasi completas as o-
bras d'arte e terraplenagens do troço
entre a Batalha e a Quinta da

Fundação Instituto Marques da Silva

Titles/ICPR/3548-013

do Mi-
ira de
nento
manda-
rento da
(S. Bento
: deve
ao pu-
o plano
. S. Ben-
indiffe-
: celebrem
de, me-
á ba-
etado.

al de

s as o-
troço
a da

China, faltando construir o troço da China ao Pinheiro, a estação, grandes tunneis, avenidas, etc.

Estação do Pinheiro, no Porto principal da linha do Minho e Douro.

Esta estação é ampla, elegante e sufficiente para todo o serviço de uma estação de entroncamento e foi construida por quem se interessa pelo verdadeiro engrandecimento da Companhia e sabe administrar; tem accommodação para todas as repartições e empregados que n'ella fazem serviço e costumam habitar, excellentes cocheiras, officinas, caes cobertos, etc., tudo emfim o que é preciso para uma regular viação accelerada de uma rede pequena.

A fachada principal da estação do Pinheiro é parallela ao caes

Fundação Instituto Marques da Silva

Fotos/Acpc/3548-074

de embarque e linha ferrea e tem a
proximadamente de comprimento m.
80,00, de largo 5,0 no corpo central e 12,0
nos laterais; a area occupada pelo e-
dificio da estação é de 0,Hectr.1100, a dos dois
caes de passageiros de 0,Hectr.1200 e a da co-
bertura metallica 0,Hectr.1350.

Tem a estação do Pinheiro
tres vias ferreas e dois desvios fronteiros
á urbanna para todo o serviço de
passageiros, etc. que se faz regularmen-
te, e de dois caes de embarque e de-
sembarque de passageiros, como se vê
da respectiva planta que a Junta
de Junta póde melhor illucidar a
V. Exª acerca das obras que se projectão
em S. Bento da Ave-Maria para
de futuro se não fazerem ou dispensa-
rem por inuteis.

Fundação Instituto Marques da Silva

FIMS/ACPe/3548-075

e tem a-
rento m.
al e 1,20
la pelo e-
a dos dois
a da co-

Pinheiro
o fronteiro
viço de
ularmen-
que e de-
no re vê
Innanda
idar a
e projecta
ia para
dispensa-

Tabella comparativa de diversas obras identicas da estação de entroncamento no Pinheiro e estação de S. Bento da Ave Maria, projecto da Irmandade.

Designação das Diversas obras	Estação do Pinheiro	Estação de S. Bento	A mais a favor do projecto da Irmandade
Edificio da estação	Hecta. 0,1100	Hecta. 0,1771	Hecta + 0,0671
Caes d'embarque, etc.	Hecta. 0,1200	Hecta. 0,3150	Hecta + 0,1950
Cobrido metallico.	Hecta. 0,1350	Hecta. 0,5000	Hecta + 0,3650
Numero de vias ferreas e desvios.	5	8	+ 3

Da tabella comparativa de obras identicas já construidas na estação do entroncamento no Pinheiro, e das que tem de construir se segundo o projecto da Irmandade, vê-se

Fundação Instituto Marques da Silva

FIMS/AEPe/3548-076

Largo de S. Bento da Ave-Maria, re-
sulta que o edificio d'este projecto ine-
de mais Hects. 0,0674 que o do Pinheiro, os
seus caes de bagageiros mais Hects. 0,1950, o
seu coberto metallico mais Hects. 0,3630, e fi-
nalmente, que o numero de vias fer-
eas em S. Bento é superior em tres ás
do Pinheiro, é portanto acceitavel e
grandioso o projecto de Estação da
Irmandade, tendo cinco caes espa-
cosos para chegarem ou partirem si-
multaneamente oito comboios, quan-
do via do Pinheiro apenas existem
dois caes para chegada ou partida
de tres comboios simultaneamente, o
que indica quanto pode reduzir-se
o projecto da Irmandade, o que ella
tudo fez para mais facilmente V. Ex.ª o
confrontar com o da Direcção do Pi-
nhe e Douro.

A Irmandade lembra tambem
a V. Ex.ª a grande diminuição de pas-

Fundação Instituto Marques da Silva

FIMS/ACPE/3548-077

Maria, re-
ecto one-
heiro, os
Hect.
0,1950, o
650, e fi-
vial feve-
dtels ás
itavel e
-ção das
xes espa-
ierto pe-
os, quan-
istem
batida
mente, o
luzir-se
que ella
te Y. Ex.a o
o do Mi-

o tambem
-o de pas-

sageiros e mercadorias que ha de par-
tir-se brevemente do Pinheiro e de Ju-
turo em S. Bento pela primeira e se-
cente concessão da linha de Vigo
a Leixões a Companhia do Porto
que fará todo o serviço de Braga, de Ja-
ra Matosinhos e Leça por fóra das
barreiras do Porto, assumindo a explo-
ração da linha do Minho e Douro do
Estado.

Serviço dos comboios na estação do Pinheiro.

Este tem de ver para os comboi-
os da Companhia (real do Norte e Oes-
te: Lisboa, S. Bento, Pinheiro e Valen-
ça e vice versa. (2.as para os do Minho e
Douro: Pinheiro, S. Bento e Valença-
- Pinheiro, S. Bento e Barca d'Alva
e vice-versa.

A estação de S. Bento fica

Fundação Instituto Marques da Silva

FMS/ACPC/3548-078

cará semanalmente o horario e preços dos comboios das actuaes vias acceleradas e muito mais o da linha urbana do Pinheiro á Alfandega, Foz, Matosinhos, Leixões, Boavista (estação da Povoa) Paranhos e Senheo, estação de entroncamento das vias accelerada e principal da linha urbana do Porto.

Movimento de comboios na estação do Pinheiro em 24 horas de serviço.

Designação das linhas ferreas	Comboios		
	Ascendentes	Descendentes	Total.
Linha do Minho	5	6	11
Linha do Douro	4	4	8
Companhia Real do Norte e Leste	5	5	10
	14	15	29

Fundação Instituto Marques da Silva

TIMS/AEPC/3548-019

e preços
as accele-
urbana do
inhos, Le-
anhos e
nto das
a linha

stação do
viço.

oios	
scendente	Total.
6	11
4	8
5	10
15	29

É de 29 o numero de comboios que diariamente chegam e partem da estação do Pinheiro, e de 49 minutos a media nas 24 horas, do intervallo da partida ou chegada dos diversos comboios; é portanto de pequena importancia o movimento diario dos comboios de passageiros na estação do Pinheiro, principal do Porto.

Do exame da tabella do movimento dos comboios de passageiros e mixtos no Pinheiro, estação de entroncamento e principal da linha urbana, conclue-se que a estação do ramal de S. Bento, de segunda ordem, com nove linhas, como foi projectada pela Direcção do Minho e Douro é demasiado grande e dispendiosa e não é para se executar sem profundas alterações que os constructores do Syndicato esperam conseguir opportunamente com a concessão.

Fundação Instituto Marques da Silva

FMS/ACPC/3548-020

Estação das Devezas

O movimento de passageiros da companhia de Norte e Leste entre as Devezas e o Pinheiro deve diminuir sensivelmente em consequencia da rapida communicação da estação das Devezas com a cidade baixa por meio do caminho de ferro de via reduzida entre as Devezas e o rio Douro, e com a Batalha pelo mesmo caminho de ferro e o elevador dos Guindaes, na margem direita do rio Douro.

Valor do Convento e cêrca.

Designação	Importancia
Terreno 1,4 Hect.ª a 70$000 reis	980.000$000
Cantaria e alvenaria do convento e cêrca	30.000$000
Madeira de castanho	10.000$000
Vinte pennas d'agua	10.000$000
Total	1.030.000$000

Fundação Instituto Marques da Silva

FIMS/ACPE/3548-027

:as

...ugeiros
Deste cu...
o deve di...
consequen...
...ação da
...idade bai...
...erro de ...
...o rio Dou...
...o cami...
...inhaes,
Douro.
cêrca.

Importancia
980.000$000
30.000$000
10.000$000
10.000$000
1.030.000$000

"É de mil e trinta contos o valor do terreno do convento, cêrca, etc.ª de S. Bento.

Valor da Igreja, sachristia e casa das escholas da Irmandade de S. Bento.

Designação		Importancia
Terreno da Igreja	Hectrs 0,1040 a 20$000 reis	2.080$000
Custo da Igreja ha 110 annos.		50.000$000
Terreno da Sachristia e casa das escholas da Irmandade	Hectrs 0,0816 a 30$000	2.448$000
Patio da Igreja, etc.	Hectrs 0,0930 a 30$000 reis	28.500$000
Agua - 4 pennas -		3.000$000
Total (R$)		208.980$000

O terreno, sachristia e casa das escholas da Irmandade de S. Bento

Fundação Instituto Moreira Marques da Silva

FMS/AEPE/3548-022

pela sua situação especial não vale m
isso a quantia orçada de duzentos e o
to contos pelo menos e oitenta mil re
advertindo que todas as avaliações
foram feitas imparcialmente.

Orçamento do edificio da Esta-ção, etc. a construir segundo o projecto da Irmandade.

Designação das obras.	Importancia em reis
Edificios a construir todos com subterraneo, entre-solo e primeiro andar, sendo 0,1ffH Hectr. le vendo de cantaria de granito as pilastras cunhaes, portaes, janellas, portas interiores, cunhas, balaustrada e caes e de alvenaria argamassa as paredes, canalisação de gaz e agua, vedação, etc.	
A transportar	30.000$000

Coch. terra Terra Hobet. Supra

Sant to. ei cent Irmã

a im ragu

Fundação Instituto Marques da Silva

FMS/ACPE/3348-023

Designação das obras	Importancia em reis
Transporte	30.000$000
Cocheiras e armazens com sub- terraneo e dois sobrados, etc.	28.000$000
Terraplenagens completas	10.000$000
Cobertura metallica com 0,5000 Hectr.	45.000$000
Imprevistos e despezas diversas.	17.000$000
Somma	130.000$000
A deduzir.	
Cantaria e alvenaria do convento, cêrca, muros, etc. tudo pertencente ao Estado, reis 30.000$000	
Madeiras de castanho, etc. 10.000$000	40.000$000
Total (A)	130.000$000

É de cento e trinta contos de reis a importancia dos edificios, caes de passageiros, cobertura metallica, etc.

Importancia em reis
30.000$000
30.000$000

Fundação Instituto Marques da Silva

Fifis/Acpe/3548-024

cadorias cobertos, tanques, cocheiras, as
vedação, etc. pequeno o projecto da Ir-
mandade de S. Bento.

Orçamento dos tuneis a construir entre S. Bento e a Ba-
lalha seguindo o projecto da Ir-
mandade.

Designação das obras	Importancia em reis.
1 Tunnel para duas vias 100,00 m.	50.000$000
1 Tunnel para uma só via 100,00 m.	30.000$000
1 Tunnel para uma só via 100,00 m.	30.000$000
Total Rs.	110.000$000

A Irmandade julga que por ser a
estação de S. Bento de pequena impor-
tancia os grandes tuneis deverão ser
substituidos por um tunnel para du-

Fundação Instituto Moreira Salles
Fernando Marques da Silva

FMS/ACPE/3548-025

cocheiras, as vias e dois lateraes para uma só
ecto da Ri- via e que a despeza respectiva d'estes lus
não excederá a quantia de cento e dez
contos de reis.

ncis a
e a Ba-
da Ri-

Orçamento do Ramo a construir da Quinta da China ao Pinheiro, segundo o projecto da Irmandade.

	Importancia em reis.
	50.000$000
ão	30.000$000
ão	30.000$000
al	110.000$000

ue por per, d
ena importa
is devem per
el para du

Designação das obras para duas vias.	Importancia em reis
Expropriações	12 000$000
Aqueductos.	1.000$000
Terraplenagens e muros de supporte.	12. 000$000
Viaducto de Rego Lameiro	30. 000$000
Passagem superior do Freixo	3. 000$000
Supplementos	5 000$000
Somma de fl.ª	103 000$000

E portanto de cento e dez contos

Fundação Instituto Marques da Silva

FMS/Acpe/3548-026

de reis o custo provavel da ligação d'es-
te pequeno lanço de via ferrea dupla-
cial de S. Bento para duas vias.

Ballastragem e assentamento de travessas e carris entre S. Bento e o Pinheiro. segundo o projecto da Irmandade

Designação das obras	Importancia em reis
Ballastragem completa.	3.000$000
Travessas creosotadas, assentes.	5.000$000
Carris d'aço assentes.	20.000$000
Parcas, agulhas e imprevistos	12.000$000
Somma etc.	40.000$000

Importa pois a construcção da via-ferrea dobrada entre S. Bento e a estação do Pinheiro em quarenta contos de reis.

Fundação Instituto Marques da Silva

FHMS/AEPE/3548-027

igação d'es
rea do ra.
as vias.

amento.
entre
ico.
mandade.

Importancia em reis
3.000$000
5.000$000
20.000$000
12.000$000
40.000$000

ão da via
a estação
s de reis.

Mappa demonstrativo do custo da conclusão do ramal de S. Bento e construcção da estação, segundo o projecto da Irmandade.

Designação das obras	Importancia em reis.
Estação de S. Bento da Ave-Maria	130.000$000
Juncis entre S. Bento e a Batalha.	110.000$000
Lanço da China ao Pinheiro	103.000$000
Ballastragem assentamento de carril etc. entre S. Bento e o Pinheiro.	40.000$000
Expropriações de quintaes em S. Bento.	17.000$000
Total (Rs	400.000$000

Importa em quatro centos contos, a conclusão do ramal e construcção da estação de S. Bento da Ave-Maria, do Porto, segundo o projecto da Irmandade.

Fundação Instituto Marques da Silva

FIMS/ACPE/3548-028

O que queria o syndicato

A julgar pelas concessões identi-
cas a outros empreiteiros, o syndicato
queria o convento, cêrca, agua e ou-
trias de muito grande valor, que dev-
am chegar para fazer toda a citação ce-
bal; O Caubeud pedia para abrir nu-
vas ou avenidas fora ao abrigo da
lei das expropriações, etc. explorar bem
os expropriados comprando-lhes ter-
renos e predios por preços baixos pa-
os vender depois por outros elevados.

Caubeud promettia fazer annu-
lo para depois obter concessões que
de quasi tudo o dispensassem ou
vos de receber o subsidio pend redu-
ções.

Isto é o que se tem feito em
Portugal e que o syndicato de S. Ben
queria decerto mas se não era isto
qualquer coisa identica que o Estad

Fundação Instituto Mário Soares / Fundo Mário Soares / Pasta Manuel Marques da Silva

Fundo/AMPC/3548-029

icato

es identi-
syndicato
agua e ma
r, que devi-
citação ce
abrir sua
abrigo da
loral bem
-lhes fer-
aixos para
vados.
laxer annu
ões que
seus me-
sem reduz

eito em
de S. Bent
era isto c
e o Estad

fragara com grande pressa e sacrificio se
ordão se acantoelar.

Conclusão
da
Memoria Justificativa
entregue pela Irmandade de S. Bento da Ave-Maria do Porto
ao
Exmo Snr. Ministro das Obras Publicas.

A Irmandade de S. Bento con-
clue esta breve memoria justificativa
da sua planta de estação central, na
qual teve em vista conciliar os interes-
ses do Estado que advoga com os inte-
resses da Irmandade e do Porto, e
juntou á mesma para ilustração a
V. Exca a photographia da fachada da
Igreja e casa das suas escholas, a bla-
ca do convento e cêrca e tambem
a planta do edificio; caso de haver

Fundação Instituto Marques da Silva

FIMS/AEPC/3348-030

nos e vias ferreas da Estação do Ca-
minho de Porto, visto de Vª. melhor
comparar o que existe no Porto, e satis-
faz as exigencias d'esta cidade e o que
o pretendido deseja se lhe conceda para
mais tarde reduzir as obras em beneficio pu.

Informado de tudo pela Irmanda-
de o Exmo Snr. Bernardino Luiz Ma-
chado Guimarães, Digmo Ministro das
Obras Publicas, esperamos ella da probida-
de, illustração e competencia de Sa Ex.
o despacho favoravel para a conserva-
ção da vidagestosa Igreja de S. Bento
da Ave-Maria do Porto, sachristia
e casa das suas escholas, como é de to-
da a justiça.

Porto e Secretaria da Irman-
dade de S. Bento da Ave-Maria.

O secretario da Irmandade

Marques da Silva
Fundação Instituto

Fiel/AcPc/3548-031

GARE

MEIRELLES, Alberto M. Ribeiro — A Irmandade de S. Bento de Ave-Maria e a construção da estação central da Porto in "O Tripeiro", V série, Ano XI, 3, Julho 1955, pp. 68-70

A Irmandade de S. Bento da Ave-Maria

e a construção da estação central do Porto

A actual estação de S. Bento, em pleno centro da cidade, ergue-se, como é sabido, no local ocupado ainda há pouco mais de sessenta anos, pelo convento, igreja, casa das escolas e cerca, do famoso e opulento Real Mosteiro das Freiras Beneditinas da Ave-Maria, fundado em 1518 por D. Manuel I (1).

Após o incêndio que destruiu a igreja e os seus riquíssimos coros em 10 de Outubro de 1783, nova construção surgiu e de bela traça (2). A fachada da igreja, com um rico pórtico no eixo de dois corpos com vinte e quatro janelões gradeados, em dois pisos,— que destino terão levado estas lindas grades de ferro forjado? — formava com a sacristia e casa das escolas um grandioso conjunto, que dava para o adro lajeado que faceava a Rua do Loureiro.

Nisto não dou novidade a ninguém. Mas terá novidade e interesse para os leitores d-O TRIPEIRO e apreciadores de velharias portuenses, notícia acerca da atitude da Irmandade de S. Bento da Ave-Maria, perante o projecto de construção da actual estação de S. Bento.

*

Em 1893, a Irmandade erecta na igreja da Ave-Maria, bateu-se esforçadamente pela «*conservação da sua majestosa igreja, sacristia e casa das escolas*», instando junto dos poderes públicos para evitar a sua demolição. E não se limitou a fazer ouvir o seu protesto. Apesar de discordar da construção do ramal de Campanhã ao centro da cidade e da estação central, que apontava como erros técnicos e financeiros, a Irmandade ofereceu ao Governo uma solução construtiva, apresentando um projecto seu, elaborado por forma a evitar a demolição da igreja e dependências anexas, tentando salvar ao menos o conjunto arquitectónico da Rua do Loureiro.

Era uma solução engenhosa, estudada depois de posta de lado, para evitar maiores objecções dos técnicos oficiais, a ideia inicial de uma construção em dois pisos, nos moldes da estação do Rossio, de Lisboa, «*posto lhe parecesse este o projecto mais apropriado à forte acidentação do terreno*».

O referido projecto (3), acompanhado de uma substanciosa «Memória Justificativa» assinada pelo secretário da Irmandade, e ainda da fotografia de que se fez a gravura que ilustra a capa do presente número desta revista (4), e das plantas do convento e da estação do Pinheiro de Campanhã, na escala de 0,002 p/m, tudo formando um processo devidamente capeado, foi remetido com um longo ofício subscrito pelo prior da Irmandade, em Abril de 1893, ao então ministro das Obras Públicas, Dr. Bernardino Luís Machado Guimarães.

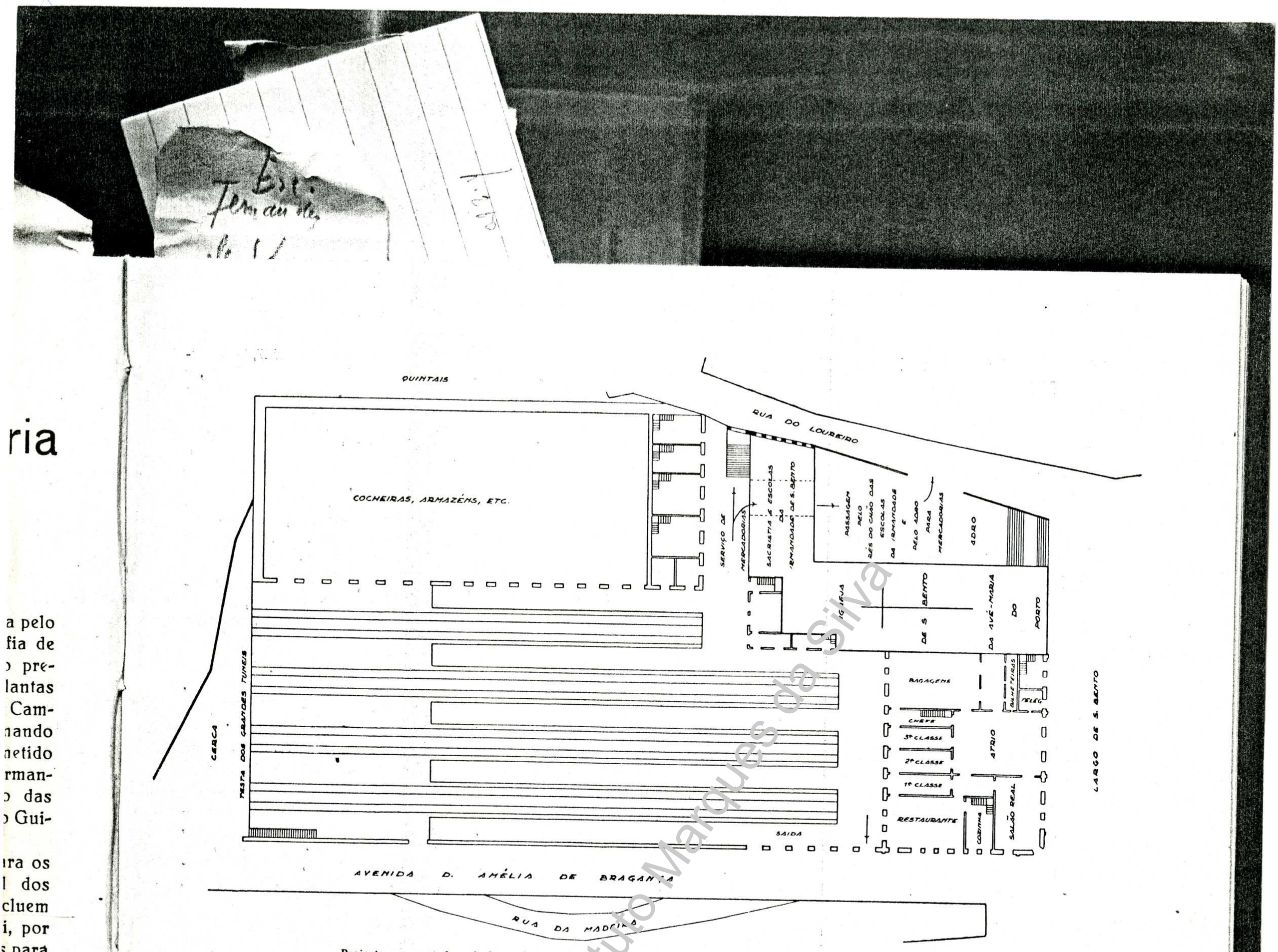
Não cabe nos limites desta breve nota para os leitores d-O TRIPEIRO, a publicação integral dos documentos referidos, que são extensos, e incluem vários mapas, estimativas, etc. Limitar-me-ei, por isso, a um simples apontamento, destinando-os para publicação em outro lugar mais apropriado.

Depois de magoada queixa acerca dos técnicos oficiais «*que têm por missão advogar os interesses da Nação, mas defendem os do syndicato, tratando rudemente a Irmandade de S. Bento, por desassombradamente esclarecer os Ex.mos Ministros*», continua o prior no seu ofício: «*projectou a Irmandade uma estação grandiosa com oito linhas férreas para via dupla de pouco movimento, tendo cinco cais de cinco metros de largo, afim de simultâneamente poderem partir ou chegar oito comboios, quando na estação do Pinheiro, a principal do Porto e de entroncamento de três vias férreas, apenas existem dois cais, e só podem simultâneamente partir ou chegar três comboios*». E mais adiante esclarece: «*pelo projecto da Irmandade, a entrada de passageiros e bagagens tem de fazer-se pelo Largo de S. Bento, a saída pela Avenida D. Amélia de Bragança* — projectada pela Irmandade com o alargamento e rectificação da Rua da Madeira, ligando o Largo de S. Bento directamente à Praça da Batalha — *e o serviço de mercadorias, pela passagem do rés-do-chão da casa das escolas, adro da igreja e Rua do Loureiro*».

Na «Memória Justificativa», expendem-se com mais desenvolvimento idênticos pontos de vista, afirmando-se que «*o ramal de S. Bento, nas circunstâncias actuais, será oneroso para a exploração de todas as vias férreas da cidade, de pouquíssima utilidade para o Porto, e ùnicamente um*

Fundação Instituto Marques da Silva

Fins/Repc/3548-032



Projecto apresentado pela Irmandade de S. Bento da Ave-Maria para a construção da Estação de S. Bento

capricho do syndicato explorador». E prossegue: «*quando mesmo o Governo, por infelicidade nossa, não autorize a profissão de novas religiosas para a continuação da Ordem de S. Bento, que tantas bênçãos podia ainda trazer à Nação fidelíssima, hoje tão decadente pela falta de ordens religiosas e do seu ensino, e entenda dever vender-se o convento e cerca que ocupa uma área de 10.400 m², e podem produzir a quantia de 980.000$000 por o terreno no centro da cidade custar mais de 70$000, ou opte pela construção da estação central de S. Bento, pede ainda nesse caso a Irmandade encarecidamente, ao menos, a graça especial da conservação da igreja, sacristia e casa das escolas*».

Termina com um apelo à «*probidade, ilustração e competência do Ministro*» para que seja ouvida a Irmandade, e atendida no que pede.

*

Não foram brilhantes os resultados das diligências da Irmandade, vencida nas reviravoltas da política do Terreiro do Paço (5).

O «syndicato explorador» e os técnicos oficiais que o apoiavam, conseguiram levar a sua avante, e em nome do «progresso» demolir a linda igreja de S. Bento da Ave-Maria, para no local se erguer a discutida e combatida estação central do Porto, destinando «generosamente» as cantarias de S. Bento a uma nova igreja a erguer em Cedofeita.

Mas, — triste sina das coisas! — o que em S. Bento era uma nobre fachada, não passa ainda hoje, sessenta anos volvidos, de uma desoladora capela-mór inacabada.

*

Quem eram os «homens bons» do Porto, que na Irmandade de S. Bento, tão esforçadamente procuraram defender o património artístico, religioso e sentimental da sua terra?

Como prior efectivo, serviu nos anos de 1892, 93 e 94 Diogo Leite Pereira de Melo, sendo vice-prior o Padre Sebastião Leite de Vasconcelos, depois Bispo de Beja e Arcebispo de Damieta. Em 1895, passou a ser prior João Ferreira Sarmento.

O 1.º secretário era Bento António de Freitas Guimarães, sem dúvida elemento muito dedicado e útil, porque ocupou sucessivamente esse cargo desde 1892, pelo menos até 1902, último ano em que o «Almanak do Porto» dá relação dos corpos directivos da Irmandade.

Nestes figuravam, de resto, vultos do maior destaque no Porto de então. Eram priores honorários os prelados da diocese, os governadores civis — sucessivamente e nos anos a que nos reportamos o cons. João António de Brissac das Neves Ferreira e os drs. Artur Alberto de Campos Henriques e José de Abreu Couto de Amorim Novais, estes também depois ministros — e o Conde de Samodães,

Fundação Instituto Marques da Silva

FMS/AEPC/3548-033

depois também prior efectivo, e julgo que o último, em 1902.

*

Se a estação de S. Bento foi, como afirmou há dias, e com especial autoridade em sessão da Ex.ma Câmara Municipal do Porto, o digno vereador e distinto professor e arquitecto sr. Rogério de Azevedo, «*um dos erros fundamentais à volta dos quais têm gravitado os arranjos da cidade*» (6) — e essa era já ao tempo, como vimos, a opinião da Irmandade — estes documentos ainda inéditos, dão-nos a certeza de que, a par da voz da insigne Raínha Senhora D. Amélia, *outras vozes clamaram no deserto*, em defesa da igreja de S. Bento da Ave-Maria.

De justiça é que lembremos os «homens bons» do Porto que nessa emergência cumpriram o seu dever, procurando salvar um dos mais belos e valiosos templos da cidade (7).

Abril de 1955.

ALBERTO M. RIBEIRO DE MEIRELLES.

NOTAS:

(1) «Livro da fundação do Real Mosteiro de S. Bento da Ave-Maria», manuscrito n.º 288 do Arquivo Distrital do Porto. As obras do primitivo mosteiro terminaram em 1527, já no reinado de D. João III. Foi arquitecto Bartolomeu de Paiva, e mestre pedreiro Joan Lopes de Lamego, e mestre de madeira Bertollameu Diz (Diaz) de Vila Nova de Gaia.

(2) Custou oitenta contos de réis, segundo se refere na «Memória Justificativa».

(3) Embora não esteja assinado, tudo convence ser da autoria do eng.º Alberto Álvares Ribeiro. No seu espólio de trabalhos, encontrei duas cópias deste processo, das quais uma foi por mim facultada para consulta ao sr. eng.º Roberto de Espregueira Mendes e está ainda em seu poder.

(4) A fotografia, de 23 × 28 cm, pertencia a meu avô materno, o eng.º Alberto Álvares Ribeiro († em 1926), fazendo parte da documentação a que se faz agora referência. Não tem indicação de autoria.

(5) Segundo tradição oral recolhida, o dr. Bernardino Machado acolheu favoràvelmente as diligências da Irmandade, e enquanto esteve no Ministério das Obras Públicas não foi por diante o projecto de demolição da igreja. Honra lhe seja.

(6) Acta da reunião de 15 de Março de 1955, in «Boletim» n.º 992, pág. 685.

(7) Foi tal a indignação e desgosto que a demolição da igreja de S. Bento causou, que alguns portuenses persistiram, durante largos anos, em não se utilizar da nova estação central, servindo-se das de Campanhã e das Devesas. Entre estes, meu avô, o referido eng.º Alberto Álvares Ribeiro, segundo informação colhida de meu primo, o eng.º Luís Gonzaga Álvares Ribeiro.

EFEMÉRIDES PORTUENSES

Julho

1390 — 19 — D. João I, por carta por si assinada em Santarém, «entendendo» que isso era «seu serviço e prol e bem desse lugar», nomeia um «Juiz de Fora» para o Porto, provocando os mais veementes protestos pelo facto de tal nomeação representar, como foi alegado, «um intolerável agravo aos seus foros e liberdades». D. João I, após três anos de luta, acabou por restabelecer o costume dos Juízes ordinários, nomeados democràticamente pelo Concelho do Porto entre os seus próprios membros.

1580 — 3 — Por Pantaleão de Sá, capitão-mor do Porto, haver abandonado a cidade, os Juiz de Fora, Vereadores, Procuradores, fidalgos e cidadãos e pessoas nobres deliberam nomear João Rodrigues de Sá para o substituir e, por o Reino estar, então, dividido entre dois pretendentes e, «enquanto pendia a guerra», manter o Porto «neutral e à vigia para se dar ao vencedor»... que viria a ser Filipe II de Espanha, depois da derrota das tropas do Prior do Crato.

1617 — 15 — Por provisão desta data, estabeleceu-se que as Ordenanças do Terço do Porto estivessem prontas «para repelir qualquer desembarque inimigo».

1756 — 17 — Benze-se a primeira pedra da igreja da Lapa, cuja Irmandade foi confirmada por bula de Bento XIV, datada de 29 dos mesmos mês e ano.

1780 — 24 — Domingos do Rosário do Nascimento Almeida, tio de Garrett, que viria a dar nome à ainda hoje denominada Rua do Rosário, contrata Luís Fournol como administrador da «Real Fábrica de Chapéus Finos e Grossos», que tinha no lugar do Carregal, então extra-muros da cidade.

1826 — 30 — Nasce Francisco José Nogueira, que viria a fundar, em 1855, a «Fábrica de Sedas Nogueira», ainda hoje um dos mais importantes estabelecimentos do género no País.

1833 — 19 — Diz a «Crónica Constitucional» que, por proposta da Comissão Municipal, D. Pedro IV, em nome de D. Maria II, houve por bem nomear Alexandre Herculano segundo bibliotecário da Real Biblioteca Pública do Porto.

1833 — 25 — O General Bourmont, celebrado vencedor de Argel, quando tentava cortar as linhas liberais entre o Porto e a Foz, no lugar no Pasteleiro, sofre a que foi, sem dúvida, a sua maior derrota militar, enquanto as forças de D. Pedro IV se creditavam com uma das suas grandes vitórias da campanha.

1843 — 4 — Na Quinta do Pinheiro, a Sete Rios, Lisboa, onde Duarte de Sá tinha mandado construir um teatro particular, um grupo de distintos amadores leva pela primeira vez à cena o drama «Frei Luís de Sousa», em que o seu próprio autor, Almeida Garrett, interpretou o papel do escudeiro Telmo Pais.

1898 — 23 — Lima Júnior e Alfredo Meneres, respectivamente presidente e vereador da Câmara, inauguram o novo jardim da Praça do Marquês de Pombal.

1930 — 16 — Inaugura-se a Assistência aos Tuberculosos do Norte de Portugal, benemérita instituição a que preside o dr. Lopes Rodrigues e a cujos esforços a Assistência deve o Preventório do Monte Pedral e o Sanatório do Monte Alto.

Fundação Instituto Marques da Silva

FrPs/AEPC/3548-034