

A Mala-Posta

UMA NOVA FORMA DE
TRANSPORTE DO CORREIO

Fernando Moura

Contrariamente ao que sucedeu na maior parte dos países da Europa, não se pode afirmar que tivesse surgido, com êxito, em Portugal, um serviço de transporte regular de Correio e passageiros, vulgarmente conhecido por Mala-Posta.

Com efeito, a Mala-Posta portuguesa é introduzida, pela primeira vez, com um certo atraso relativamente a esses países (finais do séc. XVIII) e com a agravante de ter tido uma vida bastante perturbada, sofrendo de frequentes interrupções, até ao seu desaparecimento, em 1871, quando substituída pelo caminho de ferro.

De entre um conjunto de razões, todas elas importantes, que terão contribuído para esta situação, deve-se salientar uma, como principal: a ausência de estradas capazes, no Portugal dos séculos XVIII e XIX. Tratava-se, no fundo, da falta da infra-estrutura imprescindível ao desenvolvimento de um serviço do tipo do que se queria implementar.

Seria somente nos finais do Séc. XVIII que se encarava, a sério, a possibilidade de unir, por via terrestre, as cidades de Lisboa e Porto, através de uma estrada, construída segundo as técnicas mais modernas. Os trabalhos de levantamento no terreno foram iniciados em 1787 e, quatro anos mais tarde, sob a responsabilidade do Conselheiro Diogo de Mascarenhas Neto, arrancavam as obras de construção.

Porém, esta estrada que se pretendia levar até ao Porto viria, numa primeira fase, a chegar apenas a Coimbra, sendo necessário aguardar pelos inícios da segunda metade do Séc. XIX para se atingir aquela cidade do Norte do país.

A instabilidade política que se viveu durante a primeira metade do século teve os seus efeitos negativos sobre o ténue esboço de desenvolvimento da rede viária nacional que, a todo o custo, parecia começar a tomar forma.

Em boa verdade, todo este enorme lapso de tempo, que se situa entre 1807 e os fins da década de quarenta, é marcado por uma perturbação política e social causada pelas invasões napoleónicas e, posteriormente, pelas lutas fratricidas entre liberais e absolutistas, após a instauração do regime liberal, em 1820. Mesmo assim, durante o consulado de Costa Cabral (1842/46), tentou-se ultrapassar o triste panorama da rede viária nacional. Uma política de desenvolvimento das vias de comunicação foi desenhada, con-

templando a construção de novas estradas, segundo a técnica de Mac Adam, que tão bons resultados parecia estar a trazer nos demais países da Europa. Mas, uma vez mais, todos estes projectos tiveram de ser adiados, face à crise político-social despoletada, em Maio de 1846.

Seria, então, durante a segunda metade do século, que se assistiria a um enorme salto qualitativo em termos de política das Comunicações. Conduzida pelo ministro Fontes Pereira de Melo, esta política conhecida por Fontismo não representava senão uma vontade de modernizar e colocar Portugal a par dos outros países da Europa. Assim, começavam a emergir as infra-estruturas de transportes e comunicações, tão fundamentais ao desenvolvimento do comércio, da indústria e da agricultura que, de acordo com os princípios liberais, deveriam sofrer o mínimo com a intervenção do Estado. Com efeito, este esforço viria a ser coroado de êxito, apesar do estado depauperado em que se encontravam as finanças do país.

Como se pode verificar desta muito breve referência à história da rede viária nacional, o verdadeiro surto de desenvolvimento das estradas chega muito tarde; mas é graças a ele que será possível estabelecer, com algum impacto, ainda que por pouco tempo, o Serviço da Mala-Posta.

A MALA-POSTA EM PORTUGAL

Apesar de todos os condicionalismos inerentes à rede viária portuguesa, que impediram a Mala-Posta portuguesa de ter a projecção e eficácia atingidas em outros países, pode-se dizer que este sistema trouxe consigo uma considerável melhoria da qualidade do serviço prestado, quando comparado com os tradicionais transportes de correspondências a pé e a cavalo.

Para uma mais fácil abordagem da sobressaltada existência da Mala-Posta, deverão ser considerados três momentos, que dizem respeito a lapsos de tempo e desenvolvimentos diferentes do Serviço. Assim:

- 1.º Momento, (1798 a 1804), que corresponde à primeira experiência da Mala-Posta com a carreira Lisboa/Coimbra;
- 2.º Momento, (1826 a 1831), que diz respeito a uma segunda tentativa algo frustrada para o estabelecimento das Carreiras entre Vila Nova da Rainha e as Caldas da Rainha e ainda, entre Aldeia Galega e Badajoz;
- 3.º Momento, (1852 a 1871), relativo ao período em que a Mala-Posta se afirma como sistema de transporte e que só virá a ser ultrapassada pelo caminho de ferro, quando do seu alargamento a vários pontos do país.

1.º MOMENTO. A PRIMEIRA EXPERIÊNCIA DA MALA-POSTA (1798-1804)

O Decreto-Lei de 18 de Janeiro de 1797 introduziu profundas alterações nos Correios portugueses. A partir deste momento, a Coroa chamava a si a exploração dos Serviços Postais, depois de confiados a particulares – os Correios-Mores – durante cerca de dois séculos. De acordo com este diploma legislativo, a base desta reivindicação da exploração dos Correios pela própria Coroa prendia-se com a necessidade de dotar o país de uns serviços verdadeiramente públicos, realidade até então não conseguida (ver Correio). De facto, durante os primeiros anos de administração dos Correios pelo Estado, assiste-se a uma profunda reestruturação dos serviços Postais, com a promulgação de vários diplomas sobre as mais diversas matérias, e à abertura da primeira carreira da Mala-Posta, entre Lisboa e Coimbra, que nos interessa particularmente.

CARREIRA LISBOA/COIMBRA (1798-1804)

Infelizmente, poucos foram os documentos que chegaram até nós sobre este primeiro momento da vida da Mala-Posta em Portugal. Sabe-se que, após a conclusão da estrada Lisboa/Coimbra, em 1797, logo foi pensado estabelecer um serviço regular de transporte de Correio e passageiros, em diligências, em tudo semelhante ao que já existia na Europa.

Assim, de imediato, foram desenvolvidas as acções necessárias e, a 17 de Setembro de 1798, era realizada a primeira viagem entre as duas cidades.

Mas, esta primeira experiência não viria a durar muito tempo, devido aos elevados prejuízos acumulados, ao longo de cerca de seis anos, levando mesmo à suspensão da carreira em 4 de Maio de 1804 após uma derradeira tentativa de aumento do preço das viagens, que não conduziria a nada.

Para melhor compreender este primeiro momento da Mala-Posta recorreu-se às «Instruções para o estabelecimento das diligências entre Lisboa e Coimbra», precioso instrumento de trabalho que fixa minuciosamente as normas que regiam a carreira.

A viagem tinha uma duração de mais ou menos 40 horas, sendo os cerca de 200 km assegurados três vezes por semana. As diligências partiam, simultaneamente, de Lisboa e Coimbra, às segundas, quartas e sextas-feiras, pelas cinco horas da manhã. Deviam encontrar-se sensivelmente a meio do percurso, na Estalagem dos Carvalhos, por volta das nove horas da noite, para a ceia e pernoita. No dia seguinte, às cinco horas da manhã, a viagem era retomada para se atingir os destinos, pelas nove horas da noite. Este horário funcionava de meados de Setembro a princípios de Junho, altura em que era introduzido o horário de Verão, passando a jornada a ser feita de noite e o período de repouso durante o dia, para poupar os animais ao desgaste do calor estival.

Ao longo do percurso encontravam-se as Estações de Muda, devidamente assinaladas com as armas reais, onde se procedia à troca dos cavalos que puxavam a diligência. Não se sabe, com certeza absoluta, o seu número, assim como se ignora se foram todas elas construídas especificamente para este serviço, ou se, pelo contrário, foram adaptados alguns edifícios já existentes para o efeito. Contudo e, relativamente à Estalagem dos Carvalhos, encontram-se referências pormenorizadas nas Instruções antes mencionadas, permitindo-nos concluir que foi construída e preparada para o serviço da Mala-Posta.

O edifício compunha-se de dois corpos separados por um pátio interior onde estacionava a diligência. Na planta da Estalagem, pode-se verificar que existiam, na parte da frente do edifício, oito quartos destinados à pernoita dos passageiros, bem como a sala de jantar, a cozinha e dispensa. A parte de trás estava destinada a uma ampla cavalaria.

As Instruções falavam detalhadamente das refeições, dos menus e dos seus preços. Havia duas espécies de pratos: para os dias de carne, a refeição, para os oito passageiros, compunha-se de «três galinhas de caldo, bem temperado com presunto, arroz, hum prato de bom assado, hum de ervas, salada, fruta de duas qualidades, queijo, pão, e meia garrafa de vinho por pessoa». Nos dias de peixe, a refeição era constituída por: «dous pratos diversos de peixe, hervas, salada, e hum prato de ovos; duas galinhas de caldo, hum prato assado, fruta, pão, queijo e vinho».

As refeições eram tomadas numa grande mesa redonda e as Instruções indicavam as regras que se devia seguir, como, por exemplo, o lugar que cada um ocuparia à mesa. Esta norma era importante, sobretudo quando os viajantes se faziam acompanhar dos criados, que tomavam as refeições depois dos amos. A estalagem devia estar bem quente no inverno e os quartos impecavelmente limpos e asseados.

O pessoal que trabalhava nas Estações de Muda e Estalagens tinha prerrogativas e imunidades especiais e, sob nenhum pretexto, podia ser desviado das suas funções. Assim, estavam isentos da prestação do serviço militar, tal como também acontecia com os Mestre de Posta; esta situação conduzia a uma



Cocheiro da Mala-Posta

(1798).

Reconstituição do pintor

Alberto de Sousa

enorme procura destes lugares, particularmente em alturas de guerra, como se pode constatar da leitura de inúmeros documentos da época.

O responsável da Mala-Posta era o Superintendente das Estradas, que devia assegurar um serviço de qualidade e económico, bem como manter a disciplina. Tinha na sua dependência um Administrador das Diligências em Lisboa e um Comissário em Coimbra. A estes dois funcionários cabia a missão de superintender os preparativos relativos à diligência, assim como todas as questões de escrituração contabilística do Serviço.

Estes funcionários tinham como colaboradores directos dois Fiéis que pesavam as malas e a bagagem dos viajantes e ainda, entregavam o saco das correspondências, ao cocheiro da diligência, uma hora antes da partida.

O Intendente inspeccionava as Estações de Muda, onde se deslocava periodicamente, para proceder a um exame minucioso dos equipamentos e das diligências, bem como certificar-se da qualidade dos feno que eram fornecidos para os animais.

Havia, ainda, um número considerado suficiente de cocheiros, de sotas e moços de estrebaria, que asseguravam o funcionamento do serviço.

Apesar da excelente organização da Mala-Posta, este serviço não pôde resistir para além de 1804. Na realidade, dado o enorme prejuízo verificado, a carreira Lisboa/Coimbra tinha poucas hipóteses de sobreviver, uma vez que, para além dos estudantes e um ou outro homem de negócios, poucas pessoas mais a utilizavam.

Os principais centros económicos do país encontravam-se em Lisboa e no Porto, e entre estas duas cidades, o transporte de pessoas e mercadorias persistia teimosamente em fazer-se por via marítima.

2.º MOMENTO: UMA TENTATIVA FRUSTRADA (1826-1831)

A Revolução de 1820 trouxe a Portugal uma sinuosa e hesitante experiência liberal, que só se concretizaria catorze anos mais tarde, com o fim da guerra civil de 1832/34. Os ideais da Revolução Francesa, corporizados pela burguesia de oitocentos, criaram grandes esperanças, provocando uma enorme vaga de reformas, que pretendia fazer ultrapassar o atraso económico do país.

Os revezes políticos infligidos à causa liberal, pela ocupação temporária do poder pelos absolutistas, mesmo assim, não afectaram totalmente a dinâmica de progresso que se começava a esboçar, no primeiro terço do século XIX. Em certa medida, esta segunda tentativa de estabelecimento do Serviço da Mala-Posta pode considerar-se uma resposta às necessidades de uma sociedade em mudança.

Contudo, o problema das más condições das estradas, já referido anteriormente, tornava pouco propício ao sucesso os esforços que se viessem a desenvolver, no sentido da implantação de serviços de transportes terrestres.

Assim e, de forma muito breve, refere-se as duas ligações da Mala-Posta entre Vila Nova da Rainha/Caldas da Rainha e Aldeia Galega/Badajoz, dado a importância relativa e a curta duração que tiveram.

CARREIRA VILA NOVA DA RAÍNHA/CALDAS DA RAÍNHA (1826-1827)

Foi graças ao esforço de um cidadão inglês, John Milley Doyle, que vivia entre nós, que surge esta tentativa de pôr em funcionamento a Mala-Posta, em 1825, para ligar Vila Nova da Rainha às Caldas da Rainha.

Esta pretensão de John Doyle seria satisfeita pelo rei D. João VI que, por Decreto de 3 de Novembro desse mesmo ano, lhe concedia o privilégio da exploração da carreira por catorze anos. Como contrapartida, obrigava-se a transportar, gratuitamente, o correio até duas arrôbas, e as correspondências que ultrapassassem este peso seriam transportadas também, mediante um pagamento suplementar.

No século passado, as Caldas da Rainha eram uma estação termal de grande nomeada, pela qualidade terapêutica das suas águas, para onde se deslocavam muitas personalidades e membros da nobreza, onde faziam os seus tratamentos ou, pura e simplesmente, repousavam.

Como também a família real frequentava esta vila, o cidadão inglês teve a ideia de estabelecer um esquema de transporte entre as termas e Vila Nova da Rainha, pequena localidade, situada nas margens do Tejo, que permitia uma fácil ligação à capital por barco.

Porém, se esta carreira durante o Verão podia funcionar com um número razoável de passageiros, o que lhe conferia viabilidade económica, o mesmo não acontecia o resto do ano. Desde logo os problemas surgiram e a sua inauguração teve lugar em Junho de 1826, um mês depois do previsto inicialmente. Embora não se saiba, com toda a certeza, pensa-se que a carreira não terá ultrapassado Setembro, dado que a documentação existente nada refere para além deste mês. Também, não é absolutamente seguro que esta carreira fosse a que havia sido concessionada a John Doyle.

No ano seguinte, no mês de Maio, a imprensa anunciava, com algum destaque, a abertura para Junho da carreira, pertencente à «Real Diligência das Postas», que assegurava este serviço. Mas, agora, pode-se afirmar que esta era, de facto, a carreira correspondente à concessão acordada com John Doyle.

Inicialmente, as diligências deveriam fazer três viagens por semana, de acordo com o esquema estipulado para o barco a vapor, que ligava Lisboa a Vila Nova da Rainha. Porém, a companhia preparava-se para efectuar viagens diárias, depois de encontrar uma alternativa para os dias em que não havia ligação com a capital, por vapor.

Apesar de todas estas boas intenções e as excelentes condições, anunciadas na imprensa, crê-se que a carreira deve ter tido uma vida efémera, porquanto não se conhece qualquer outro relato sobre a sua existência.

CARREIRA DE ALDEIA GALEGA/BADAJOS (1830-1831)

Se o interesse, sob o ponto de vista económico e político, da carreira que acabámos de abordar era duvidoso, o mesmo não acontecia com a Mala-Posta de Aldeia Galega a Badajoz, já que se revelava bastante importante, quer para viajantes comuns, quer para homens de negócio. É que esta carreira não só permitia a ligação a Espanha, mas também a outros países da Europa, via Madrid. Neste sentido, sabe-se de um documento enviado ao rei D. Miguel pelo nosso representante diplomático na Corte espanhola, 1.º Conde de Figueira, que apontava o sucesso do serviço de transporte de diligências em Espanha.

Aliás, referia a existência de contactos, através do Ministério dos Negócios Estrangeiros, para a Companhia «Reais Diligências de Espanha» estabelecer uma carreira até Aldeia Galega. Mas, na realidade, destes contactos nada parece ter resultado.

Imediatamente após a ligação, por diligência, de Madrid à fronteira portuguesa, em 1829, a empresa «Francisco Paula Gomes Rollo & C.^a», que se crê de origem espanhola, pedia o privilégio de exploração da Mala-Posta para atravessar o Alentejo.

Acabadas as negociações, em finais desse ano, que aliás decorreram muito rapidamente, Tudor preparava-se para abrir, em Julho, do ano seguinte, uma carreira concessionada a esta companhia por dez anos.

Durante o mesmo período de tempo, a companhia devia responsabilizar-se pelo transporte do correio desta linha, mantendo os Mestres de Posta os privilégios que detinham, inclusive o de continuarem ao serviço do Estado.

A abertura ao público teve lugar, em 9 de Julho de 1830, com duas viagens semanais, às segundas e sextas-feiras. Os cerca de 150 quilómetros de percurso eram vencidos entre 36 e 38 horas, considerado já, o tempo de repouso e as formalidades alfandegárias na fronteira. Deve-se salientar que os passageiros só iniciavam a viagem de diligência em Aldeia Galega, depois da travessia do Tejo em barco, até esta localidade.

Apesar de terem surgido alguns problemas, desde 1830, as diligências circularam, satisfatoriamente, conseguindo-se uma ligação bastante rápida entre Lisboa e Madrid, em cerca de seis dias.

No entanto e apesar de todos os esforços desenvolvidos pela companhia e da ajuda económica do Governo português, os resultados da exploração foram muito negativos do ponto de vista financeiro. As causas desta situação deveriam ter estado no escasso número de viajantes e de correspondências, com a agravante das más condições da estrada provocarem um enorme desgaste no material circulante.

Tendo em vista a sua reestruturação, que aliás nunca ocorreu, a carreira foi suspensa, em Fevereiro de 1831. A exploração, que tinha tido uma duração de cerca de sete meses, chegou ao seu termo, findando, também, este segundo momento da Mala-Posta portuguesa.

3.º MOMENTO: ENFIM A MALA-POSTA (1852-1871)

No princípio da década de 1850, mais precisamente em 1852, voltou a pensar-se ligar as duas primeiras cidades portuguesas por um transporte diário em diligências. Todos os esforços empreendidos nesse sentido não obtiveram qualquer resultado prático, já que as estradas se mantinham nas péssimas condições de cinquenta anos antes, quando da suspensão do serviço da Mala-Posta.

Seria necessário aguardar pelo o ano de 1854 para se verem os primeiros resultados da política de construção de novas estradas e pontes, introduzida por Fontes Pereira de Melo e assistir-se, então, à reabertura da Mala-Posta.

Neste período, a Mala-Posta vai afirmar-se como um grande sistema de transporte de correio e passageiros estabelecendo-se, então, as carreiras Lisboa/Porto, Aldeia Galega/Badajoz e Porto/Braga/Guimarães.

CARREIRA LISBOA/PORTO (1855-64)

De entre todas as carreiras da Mala-Posta, esta foi, sem dúvida, a que teve melhores resultados, estando na sua base o facto de unir os pólos mais importantes da economia do país, que começavam a sofrer os efeitos benéficos da Revolução Industrial.

Perante a abertura de um concurso que não encontrou qualquer proposta válida para o reatamento da Mala-Posta, o Estado encarregou-se, ele mesmo, da exploração da carreira. No entanto, tornava-se fundamental realizar obras profundas na antiga estrada de D. Maria, nomeadamente alterando parte do seu traçado. Com a conclusão dos trabalhos de construção do primeiro troço da estrada (até Coimbra), logo se procedeu à inauguração da nova Mala-Posta, em Maio de 1855, entre o Carregado e a cidade do Mondego. O correio e os passageiros passavam a sair de barco de Lisboa, subindo o Tejo até ao Carregado, onde tomavam a diligência, com destino a Coimbra. Porém, no ano seguinte

(1856) com inauguração do caminho de ferro, o barco viria a ser substituído pelo comboio, neste percurso inicial.

Os cerca de 180 quilómetros eram percorridos, de uma só vez, com uma extraordinária velocidade, demorando a viagem aproximadamente 23 horas.

As diligências, construídas em Inglaterra, tinham sete lugares, dos quais quatro no interior (1.ª classe) e três no exterior (2.ª classe). Ao longo do percurso, encontravam-se catorze Estações de Muda, o que permitia uma rápida troca de cavalos (mais ou menos 10 minutos). Nas Caldas da Rainha e em Leiria, as paragens eram mais demoradas, para a tomada de refeições.



Diligência da Mala-Posta,

carreira Lisboa-Porto.

1859/1864

Durante o percurso, os cocheiros e os sotas eram substituídos em determinadas partes do trajecto. O postilhão era o único que fazia toda a viagem, cabendo-lhe a responsabilidade de manter a ordem e a segurança do correio, não permitindo, a quem quer que fosse, a falta do cumprimento das regras estipuladas. Com o aumento do número de passageiros, teve de se recorrer à aquisição de mais cinco carruagens, de doze lugares, construídas na Carrosserie du Chemin Vert, em Paris, o que leva a concluir que o serviço se tornou mais próspero.

Mas, a chegada ao Porto continuava a tardar, uma vez que o projecto, cujo término estava previsto para 1856, era sucessivamente adiado.

No entanto, desde 1857, e à medida que a estrada ia avançando para Norte, a carreira ia, também, alargando o seu trajecto, até que, finalmente, atingiria a cidade do Porto, no ano de 1859.

Face às novas alterações do percurso, tornou-se necessário reorganizar o serviço. A viagem continuou a fazer-se toda de seguida, agora em 34 horas, para vencer os cerca de 300 quilómetros. Ao longo do percurso, havia 23 Estações de Muda, onde se parava apenas para a troca de animais e tomada de refeições. Grande parte das Estações de Muda foram construídas de acordo com um projecto especificamente encomendado, que tornava estes edifícios de traça simples, em forma de «U», muito funcionais e resistentes. Ainda hoje se podem ver algumas destas Estações de Muda na antiga estrada Liboa/Porto. Entre 1859 e 1864, data em que o comboio chegou ao Porto, a Mala-Posta serviu os passageiros e o Correio com grande eficácia; as diligências rolavam sobre uma estrada nova e bem construída, sem nada digno de ser mencionado que pudesse ensombrar a qualidade do serviço.

MALA-POSTA ALDEIA GALEGA/BADAJOS (1854-63)

O Governo, compreendendo a necessidade de restabelecer a ligação da Mala-Posta entre o nosso país e Espanha, como consequência da nova ordem económica e social, ditada pelo progresso a que se assistia, mandava abrir concurso para adjudicação da Carreira Aldeia Galega/Badajoz, em 1852. Tal como acontecera, anteriormente, com outro concurso, o desinteresse parecia ser a nota dominante. No entanto desta vez, aparecia uma única proposta, da empresa Artur Scott & C^a, de Paris. As condições colocadas por esta empresa foram consideradas inaceitáveis pelo Governo, o que, logicamente, conduziu à anulação de todo o processo.

Porém, em Maio de 1853, surgia uma outra proposta subscrita pelo Mestre de Posta francês Jean Baptiste Elluin, em representação da empresa «Société des Postes Portugaises et Messageries Portugaises-Espagnoles». Depois de longas conversações, a exploração da carreira foi acordada e, em Janeiro de 1854, anunciava-se a chegada a Badajoz do senhor Elluin, com viaturas, cavalos e material diverso necessário a pôr em marcha a Mala-Posta.

No 1^o de Abril teve lugar a inauguração da carreira, depois de feita a instalação das Estações de Muda e de todos os preparativos para um bom funcionamento do Serviço. A duração da viagem devia ser de 26 horas entre Aldeia Galega e Badajoz, o que significava uma substancial redução de tempo, quando comparada com a antiga carreira, que demorava entre 36 e 38 horas.

Os sacos das correspondências eram fechados no Correio Geral, em Lisboa, às 9 horas da noite, e seguiam por barco, às 6 horas do dia seguinte, até Aldeia Galega. Duas horas depois, a diligência partia com destino a Badajoz, onde chegava no dia seguinte, pelas 11 horas da manhã.

A missão do senhor Elluin, em Portugal, não foi muito feliz e a «Société des Postes Portugaises» retirou-lhe a gestão da Mala-Posta, substituindo-o pelo senhor Hering, empregado superior das «Messageries Générales de France». Este novo responsável do serviço revelou-se muito eficiente, apontando alguns erros cometidos, que impediam o bom serviço das diligências.

Porém, apesar da sua boa vontade em dinamizar o serviço, não foi possível obter os resultados que esperava, já que o grande problema se encontrava, ainda e sempre, nas más condições da estrada existente. Entretanto, a Companhia «Messageries de Malle-Poste», que passou a assegurar o serviço desde 1856, mudou a situação completamente, graças à influência dos seus administradores junto do poder, no tocante à obtenção de subsídios.

Estabeleceram-se, então, 12 Estações de Muda, ao longo do trajecto e as diligências circulavam em muito bom ritmo, o que mereceu elogios da imprensa da época e dos próprios passageiros. Estas excelentes referências diziam respeito, sobretudo, às magníficas diligências e seu asseio, bem como à forma extremamente rápida como se efectuava a troca dos animais, nas Estações de Muda.

Apesar de toda a eficácia demonstrada pela empresa concessionária, quando o caminho de ferro atingiu a cidade de Elvas, em 1863, os dias da Mala-Posta do Alentejo estavam contados. Desta forma, era anunciado o fim da concessão para o início do mês de Setembro desse ano.

MALA-POSTA PORTO/BRAGA/GUIMARÃES (1852/71)

Como nota final, ainda sobre este período, merece uma breve referência a carreira de Mala-Posta estabelecida entre o Porto, Braga e Guimarães, que funcionou de 1852 a 1871.

A Companhia «Viação Portuense» foi formada com a intenção de empreender as obras nas estradas, que ligavam estas três cidades, ficando com a contrapartida de explorar, em regime de exclusividade, um serviço de transporte em diligências de correio e passageiros.

Após ter tomado as medidas para a aquisição dos equipamentos e animais, a Companhia assumia o Serviço, em Maio de 1852, entre o Porto e Braga, para, em seguida, o estender até Guimarães. A rainha D. Maria II e a família real foram das primeiras pessoas a viajar nestas diligências, quando numa visita ao Porto, aproveitaram para se deslocar a outras cidades do norte do país.

Sabe-se que esta Companhia funcionou perfeitamente até 1871, data em o serviço foi dividido por outras empresas de menor dimensão, como consequência da aproximação do caminho de ferro.

A razão do sucesso e prosperidade económica da Companhia «Viação Portuense» encontrava-se no facto desta exercer a sua actividade numa das regiões mais ricas do país. Com efeito a Região Entre Douro e Minho era já, no século passado, um polo importante de desenvolvimento, quer pela sua agricultura em terras muito férteis, quer pelo processo de industrialização crescente, que se começava a implantar com grande entusiasmo.

A Mala-Posta constituiu então uma excelente resposta para as necessidades desta sociedade em crescimento, que encontrou neste serviço uma preciosa ajuda ao desenvolvimento local.

Entre 1871 e 1875, data em que o caminho de ferro passou a dominar as comunicações na região, outras carreiras funcionaram ainda, mas todas elas com importância muito relativa, sem a projecção das acabadas de referir neste período.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Relativamente ao que foi dito sobre a Mala-Posta em Portugal, pode-se ainda referir, sob a forma de conclusão, que se constata não ter existido um fio condutor comum aos três momentos abordados. Cada uma das carreiras criadas, ao longo dos tempos, funcionou de uma forma independente e isolada das outras, não se verificando, portanto, qualquer esquema organizativo geral para o serviço da Mala-Posta. Por outro lado, o descalabro económico a que quase todas as companhias estiveram sujeitas, derivou, não só da má qualidade das estradas, mas também da duvidosa viabilidade de exploração de algumas carreiras. Sem qualquer espécie de dúvida, pode-se mesmo afirmar que muitas delas não correspondiam, minimamente, à realidade concreta do país, mas antes foram consequência de alguma ingenuidade nascida da inquebrantável vontade, dos nossos bisavós, de trazer o progresso ao Portugal do século XIX.

BIBLIOGRAFIA

Ferreira, Godofredo, «A Mala-Posta em Portugal», Lisboa, 1946.

Moura, Fernando, «Le Service de la Malle-Poste au Portugal» Conferência no «VI ème Colóque Internacional de la FNARH», Montpellier, 1989.

Documentos Vários (Manuscritos e Impressos) do Arquivo Histórico da Fundação Portuguesa das Comunicações.