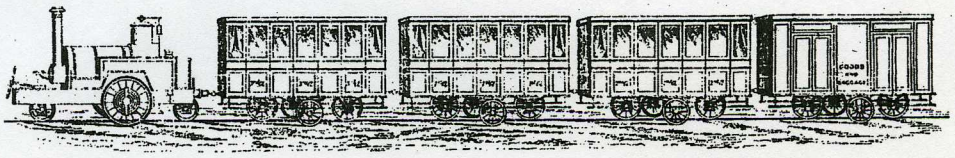
OS TRANSPORTES PÚBLICOS DE OUTROS TEMPOS NA AMADORA

Por *ALVES SILVA*



O larmanjat *utilizado na linha de Lisboa a Sintra, de acordo com a gravura inserida nos prospectos de lançamento da Lisbon Steam Tramaways Company Limited*

Em meados do século XIX, a localidade tem pouco trânsito. A deslocação das pessoas é ditada por necessidades primárias, como levar um doente ao hospital, ir a Lisboa ao teatro ou tratar de qualquer assunto mais importante. No verão os transportes eram mais para as praias. De Lisboa para a Amadora vinha, também nessa altura (verão), muita gente passar uns dias às quintas.

O transporte da capital para a Amadora era feito por «omnibus» ou por «tipóias». Em 1865, é extinta a companhia de «omnibus», e começam a ser utilizados os trens de praça.

Da Porcalhota, partiam carreiras para Mafra, através do «omnibus» e também para Sintra, com saída da Porcalhota. Em 1865, diz-nos António Lopes Vieira - in «Transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910» - que, em 1865, de Lisboa a Benfica o preço do transporte era de 160 réis, mas já para a Porcalhota era de 260 réis.

A linha de Sintra, «a estância de turismo por excelência da população da capital», nobres e aristocratas, ricos e negociantes, tinham aí construído a sua vivenda e, por isso, a Porcalhota começou a ter um aumento substancial de trânsito.

O Larmanjat, que apareceu por volta de 1873, andava à volta de oito milhas por hora, pouquíssimo, para além da poluição levantada pela máquina, em especial pó, e pelo tipo de carvão utilizado para alimentar a fornalha, com avarias constantes na linha, isto para já não falar na falta de potência da máquina nas subidas, daí os prejuízos registados na exploração.

Quanto à Carris, só em 1887 chegou a Benfica e por muito que as gentes da Porcalhota reclamassem nunca viram chegar o eléctrico a esta localidade.

APARECE O EDUARDO JORGE

A Empresa do Eduardo Jorge (Chora) foi convertida em camionagem nos finais do século passado, bem como a «Lusitânia», esta criada em 1896, por empregados da Carris despedidos dos eléctricos.

Eduardo Jorge tinha a alcunha de «Chora», daí os carros do «Chora», como viriam a ser conhecidos os seus carros («os choras»). Homem trabalhador, começou muito cedo a governar a vida. Aos 18 anos já servia como moço de cavalariça dos «americanos», esta uma empresa de transportes, das primeiras existentes em Lisboa.

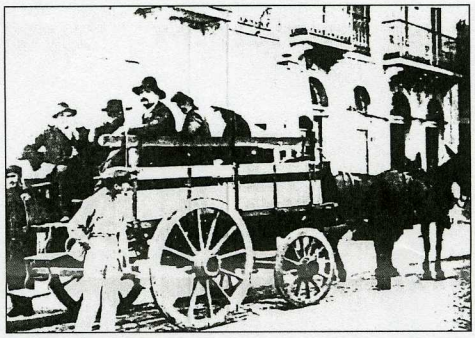
Alguém aconselhou Eduardo Jorge a estabelecer-se por conta própria. O rapaz não olhou para trás e cedo chegou a empresário de carruagens de transportes públicos de Lisboa. A carreira Intendente/Belém, foi o seu primeiro passo, isto em 1880, e já no fim do século possuía uma frota de 24 carros.

Para concorrer com o seu antigo patrão («os americanos») começou por fazer a concorrência dos preços mais baixos, mas com um serviço de qualidade.

A empresa Eduardo Jorge foi a que mais resistiu à política dos preços e da concorrência da carris, lutando sempre contra a superioridade dos amarelos (eléctricos) até 1917 e, durante 19 anos manteve inalterável o preço dos bilhetes.

No último ano da empresa pagou ao pessoal e mandou queimar todos os carros.

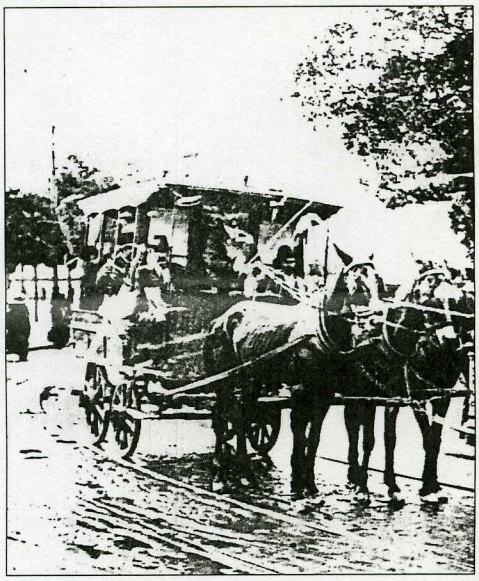
A carreira mais conhecida nestes sítios, até porque atravessava toda a Amadora, pela Elias Garcia, ao tempo Estrada Real, era a de Lisboa a Belas. Ainda houve outros empresários de transportes na Porcalhota, como o «Martelo» e o «Jacinto», quer um quer outro deixaram a vila Martelo e o Pátio do Jacinto, espaços estes nos quais construíram casas económicas para os seus empregados, ainda preservados, conquanto com outra finalidade habitacional.



Carro da empresa JACINTHO

O ANTIGO BOLIEIRO DA AMADORA

O homem era pouco falador, tinha o nome de Zé Saloio, rijo, magro e, quando lhe subia a mostarda ao nariz, destemido. Olhar



Carro da Empresa CHORA

desconfiado, raramente se lhe via os dentes. Só se debarretava quando lhe davam gorjeta. Botas altas, usava-as com vaidade, duas grandes esporas, a cinta andava-lhe quase sempre abaixo do colete sobre as ceroulas esticadas, jaqueta de grandes bandas, muito apertada aos punhos, raramnte lhe chegava aos quadris. O lenço ao pescoço era sempre vermelho. No de assoar nunca se sabia a cor, descia-lhe o bolso direito divorciado da jaqueta. Barbas emaranhadas, em forma circular da avinhada cara. Assim se apresentava na Falagueira há duzentos anos à espera dos fregueses que quisessem ir na sua sege (caixa meia fechada assente em fortes correias de couro que se balouçava entre duas enormes rodas). Este o transporte da época. Era a sege de bandeirinha, daí talvez a bandeirada do táxi, hoje nossa conhecida. Puxavam a sege dois cavalos escanzelados, ou então dois machos de grandes orelhas caídas. Um deles puxava a sege e o outro levava a cavalo o dono.

Este um dos meios de transporte antes da chegada do «Chora», do «Martelo», etc., a respeito dos quais haveremos de falar numa melhor oportunidade.