

## *No 2.º aniversário da tracção eléctrica*

# Breve história dos meios de transporte da Amadora

Dentro de três dias a Amadora e toda a linha de Sintra registam o 2.º aniversário da inauguração da tracção eléctrica. Melhoramento durante muitos e bons anos desejado e reclamado pela população da nossa vila e de todas as localidades vizinhas, o moderno comboio eléctrico que a C.P. nos presenteou em 28 de Abril de 1957 veio finalmente satisfazer as necessidades dos milhares de pessoas que durante mais de um quarto de século suportaram «heróicamente» as inclemências de um material carcomido pelo tempo e a desfazer-se aos poucos. Há dois anos rezámos por alma dessas carruagens históricas e velhinhas que por vezes nos obrigavam a abrir o chapéu de chuva quando íamos sentados nos seus «cómodos» e «asseados» bancos; hoje, na realidade, podemos orgulhar de possuir o mais moderno material ferroviário do País! Alguma vez havia de ser! Só é pena... é viajar-se como sardinha em lata e sentirmos certos arrepios com a velocidade de certas composições...

Se hoje já muito boa gente esqueceu os «horrores» de uma camisa branca que ao chegar ao Rossio era preta, será talvez oportuno recordar em breves linhas a existência dos diversos meios de transporte que têm servido a Amadora.

Não nos vamos evidentemente reportar aos primórdios da nacionalidade. Da Amadora nem promessas havia nesses recuados tempos e da Porcalhota pouco mais devia estar de pé que os montes e vales onde a povoação veio a assentar. Viajava-se para estas bandas em dorso de animais e assim foi para toda a parte durante séculos. É possível que por aqui tenham passado mais tarde jovens fidalgas acomodadas entre as ricas almofadas de umas «andas» e é certo que a liteira e o coche cruzaram estes suburbios a caminho de Sintra ou de Mafra.

Os transportes públicos, porém, só no começo do século XIX fizeram a sua aparição em Portugal quando se inaugurou a mala-posta. Contudo, a Porcalhota, pela sua proximidade com a capital, não necessitava evidentemente desse expresso construído para as grandes jornadas. Mas o que é certo é que a população necessitava de meios de locomoção cómodos e baratos.

Os primeiros veículos de transportes colectivos que a Porcalhota conheceu foram os «omnibus» de saudosa memória! Carruagem de apreciáveis dimensões com lotação para 15 pessoas, tinha 5 janelas de cada lado e porta à rearguarda, sendo puxada por duas parelhas. Começando em 1835 a exploração de carreiras para os diversos pontos da capital, em breve alargava a sua rede aos arredores e em 1845 era inaugurado o serviço Lisboa-Sintra e Lisboa-Mafra.

Ambas estas carreiras passavam pela Porcalhota, onde se separavam. Procedendo-se às «mudas» no edifício então conhecido por «Palácio» (em cujas caves está instalada a G.N.R.), logo a seguir uma das carruagens tomava a estrada, à direita, para Mafra e a outra da esquerda para Sintra (estrada velha). Os preços, será hoje difícil saber se eram caros ou baratos. Se queríamos ir até Lisboa pagávamos 260 réis, para Sintra 400 réis e para Mafra, talvez um dinheirão, 740 réis e é possível que ainda tivéssemos de ir a pé na rampa de Cheleiros.

Companheiros do «omnibus» foram o popular «char-à-bancs» e o «rippert». Estes, por serem abertos, eram utilizados de Verão; o «omnibus», por ser fechado, era o expresso de Inverno. Muitos fidalgos de menores posses, e muitos plebeus, estes característicos veículos trouxeram à Porcalhota. O coelho guizado já tinha fama e a arte de mestre Pedro certamente devia contribuir para muitas carreiras virem cheias e até talvez com desdobramento.

A 2 de Julho de 1873 a Porcalhota recebeu com todas as honras um novo e revolucionário meio de transporte. O célebre mas muito pouco recordado «Larmanjat» inaugurou-se nesse dia entre Lisboa e Sintra. O «Larmanjat», inventado por um francês deste nome, era um caminho de ferro monocarril, dotado de um carril central e duas passadeiras laterais de madeira que circulava pelas estradas, possuindo as locomotivas e carruagens rodas centrais e laterais.

Teve porém este estranho comboio efêmera existência. Os descarrilamentos sucediam-se (houve dois de certa monta, um na Porcalhota e outro na Ponte de Carenque), os atrasos eram notórios e em breve o povo lhe votava antipatia. Exalou o «Larmanjat» o último suspiro em 1877, sendo a madeira das passadeiras retirada da estrada real e vendida para lenha, como ainda há pouco me foi grato ouvir recordar a uma simpática anciã que ainda hoje vive no quase desaparecido Bairro das Cruzes.

Dez anos depois do «falecimento» do «Larmanjat», a Porcalhota e toda a linha de Sintra assistiram à solene, inauguração do verdadeiro caminho de ferro. A 2 de Abril de 1887, fez há poucos dias 72 anos a nova Companhia, que em 1856 tinha trazido para Portugal, a moderna inovação, levava as suas locomotivas e as suas carruagens até Sintra, fazendo construir no alto da Porcalhota uma das estações da nova linha. Rejubilou o povo, estralejaram os foguetes e uma nova era de progresso se apresentou para quem habitava para estes laços, já então bastante procurados para ponto de veraneio.

A C.P., e os seus comboios prestaram úteis e relevantes serviços à linha de Sintra. Durante precisamente 70 anos as composições a vapor transportaram toda uma população que nos últimos anos cresceu de maneira apreciável. Essa população, como todas, amante do progresso, só pedia... era progresso. E esse tão desejado progresso veio finalmente há 2 anos!

Apesar de relativamente recentes, embora já lá vão mais de 40 anos, os «carros saloios», como eram popularmente apelidados, estão certamente já hoje esquecidos. Circularam contudo durante algum tempo pelos arredores de Lisboa. Eram já veículos automóveis com cortinas laterais «por causa do mau tempo», equipados com motor de 55 HP e foi a Carris a sua concessionária. Circulando os eléctricos até Benfica, em 19 de Abril de 1914 foi estabelecida uma carreira de auto-omnibus entre Benfica e Amadora ao preço de 3 vintens por passageiro. A guerra, que entretanto eclodiu, veio tornar difícil a manutenção desta carreira que em breve desapareceu.

Os anos que se seguiram ao final da Grande Guerra, com a povoação em franco e extraordinário progresso, caracterizaram-se pelas inúmeras tentativas feitas no sentido de

prolongar a linha de eléctricos de Benfica até à Amadora e levá-la por Alfragide até à Cruz Quebrada. Tudo porém foi inútil!

Nos começos de 1929 uma nova empresa de transporte passou a servir a Amadora. Foi Eduardo Jorge, o popular «Chora» que durante cerca de 30 anos havia feito circular por Lisboa os seus carros de tracção animal. Inaugurando a carreira Benfica-Amadora com camionetas de 20 em 20 minutos, a população dispensou ao novo meio de transporte que pouco depois se estendeu a Queluz, o melhor dos acolhimentos. Outros concessionários vieram mais tarde, como o também popular «Martelo» (Joaquim Luiz), a «Miss Banana» e o Cardoso («Faz favor de seguir»). Mas Eduardo Jorge a todos resistiu e quando em 1940 faleceu na Venda Nova, deixou a seus filhos uma grande e próspera empresa retintamente amadoreense que hoje e desde há muito liga a nossa vila à capital, de meia em meia-hora.

Os transportes da Amadora têm, como se vê, a sua história. Desde o omnibus ao comboio a vapor e à tracção eléctrica vai mais de um século. Num futuro relativamente próximo já ninguém se recorda do horrível pesadelo que constituía a travessia do túnel do Rossio numa tarde de Verão!



Passagem na Amadora do comboio que inaugurou a tracção eléctrica na Linha de Sintra; 28 de Abril de 1957 (foto do autor do artigo)