

A ESTRADA LISBOA A SINTRA:

Ainda em meados do século passado, quem queria vir de Lisboa até Benfica, pegava o "omnibus" que custava 200 réis, ou alugava um burro se o não tinha, e pagava até 300 réis por um bom animal, que era quanto



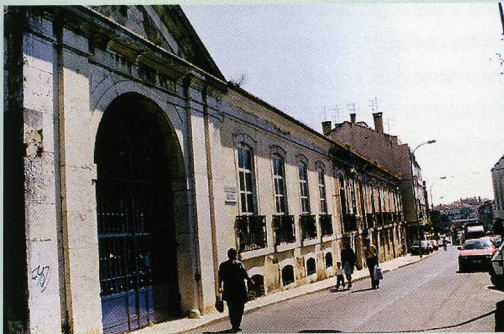
Estrada Real – Casa das Portas Largas (taberna antiga)

pagavam os pregadores convidados para as grandes festas de Benfca. De "sege" ficava mais caro, qualquer coisa como 1680 réis por um meio dia... Mas valia a pena para quem pudesse, e muitos podiam. Por isso, o "Guia de Viajantes em Lisboa e Suas Vizinhanças", provavelmente o primeiro antecessor de quantos hoje se dedicam ao mesmo tema, e que saiu impresso em 1845, recomendava «sair pela Estrada de Benfca povoada de casas e quintas – mas não merece a pena ser visitada a Quinta do Marquês do Louriçal, depois de destruída pelo exército de D. Pedro IV, em 1834... – ir até à Quinta das Laranjeiras, casa de campo do Conde de Farrobo, barão de Quintela (onde o Guia recomenda um olhar atento ao teatro iluminado a gás e um dos melhores da Europa entre os teatros particulares... com todas as acomodações, e salas de receber e de baile, para quando o Conde convida para as suas óperas ou representações, independente das do Palácio, que são muito boas e bem adornadas...), passar à Quinta do Lodi,

obtenha uma regular comodidade no trânsito entre Lisboa e Sintra. No troço entre a Porcalhota e a Ponte de Carenque, ao que consta, estava ainda pior que entre Lisboa e Benfca.

A estrada apesar de estar em mau estado, era muito frequentada e «nunca se lhe achou defeito de ser solitária, porque não se podendo duvidar que a Estrada toda até Sintra é tão frequentada como as melhores ruas de Lisboa, ainda mais frequentada vem a ser nesta primeira parte até Queluz, que excede o resto até Sintra, na afluência dos viandantes por isso que fica mais próxima da capital; e mesmo as casas e os moinhos que lhe ficam próximos, acham-se dispostos de maneira que se alcançam mutuamente a pequenas distâncias, com a vista». (C.J.V.P.)

A Estrada de Sintra, passando pela "Vinteira", tinha largura de 35 palmos, mesmo até entrar na Porcalhota. Aí, alargava-se razoavelmente, seguindo larga até Lisboa porque era precisamente na Porcalhota que se fazia a



Externato Verney



Casa anexa ao Externato Verney, com arquitetura "Arte Nova"

ver os Jardins do Marquês de Fronteira ao gosto italiano, reparar na Quinta da Infanta D. Isabel que era residência real e que já fôra conhecida por outros nomes, cmo Quinta do Marquês de Abrantes, ou de Desvime, nome do construtor que a fez ao gosto inglês... Visitar o Convento de São Domingos de Benfca, ao tempo já abandonado pela expulsão dos frades dominicanos..., ir até à Luz, a Queluz e daí tomar a Estrada de Sintra para visitar o Palácio Real, Seteais e de novo as Quintas e o Paço Real, até à Peninha e ao Castelo dos Mouros e a Colares e à Praia das Maças". Repare-se como o Guia não difere em quase nada dos Guias actuais, até por passar ao lado de muita realidade intermédia igualmente digna duma visita. A razão disso, talvez estivesse no mau estado da estrada que em alguns sítios necessitava de bastantes arranjos...

Em 1841, um tal C.J.V.P., publicou uma "Memória sobre as Rectificações da Estrada de Lisboa a Sintra", passando pelo Monte da Vinteira e compreendidas entre os sítios da Porcalhota e da Ponte de Carenque de Baixo..., na qual se reclamam essas obras para que se

junção das duas estradas mais frequentadas na região, a de Sintra e a de Belas. Duplicava o trânsito e duplicava a via que tinha entre 40 a 50 palmos de largura.

O autor da Memória, inicia aí uma preciosa argumentação a favor da opção "Vinteira" e em prejuízo da opção Belas, para se rectificar como merecia, a Estrada Lisboa-Sintra:

«... Importa que se diga muito indiferentemente: São mais 5 ou 6 minutos de diferença para mais, pela estrada de Belas... isso não vale nada... Todos nós devemos saber que o tempo que se emprega nas viagens, é na razão inversa da velocidade do movimento que se dá, por consequência, devemos também ficar entendendo que essa pequena diferença de tempo poderá ser para quem viaja em belos cavalos, ou em magníficas seges, e para estes mesmos também as grandes voltas ou sinuosidades, não são de importância alguma, já que as percorrem com muita comodidade, e em muito pouco tempo, e já porque a maior parte das vezes, tomando as viagens, tais como as da estrada de Sintra, como um divertimento, quanto mais este se lhe dilata, tanto mais



bem dizem o motivo da demora, seja ele qual fôr; porém, para o verdadeiro viajante, para o fabricante, para o almocreve, para o saloio que vem cercado de jumentos, de Colares ou de Sintra até à capital, vender os frutos da sua fazenda, ou dos seus fregueses, para receber um ganho mesquinho; para o moleiro, para os cabouqueiros, conduzindo essas enormes comitivas de carros de pedra, para os carreiros que transportam a laranja e o limão, e finalmente para toda outra qualquer pessoa, que não está no caso do pequeno número daqueles que podem procurar as estradas para fazerem conquistas sobre o tempo, que com muito custo farão uma légua de caminho em uma hora, para esses decerto lhes não é indiferente demorarem-se mais um quarto de hora na vinda, e outro na volta, porque além disto, até desgraçadamente não podem como as outras pessoas mais felizes, escolher os dias amenos e de passeio, eles são obrigados a andar com todo o tempo, e então é preciso atender a que não é só meia hora de viagem de mais, é também mais meia hora de sacrifício ao rigor da estação, seja ela qual fôr».

Não faltou também o argumento do cálculo do tráfego que era enorme para a época: Todas as terças e sextas-feiras, passavam cerca de 100 a 110 carradas, algumas formadas por dois carros ordinários unidos por recavéns, transportando tão enormes pedras, que uma, na semana finda em 16 de Maio de 1840, era puxada por oito juntas de bois e não devia pesar menos de 400 arrobas...

"Ora quantos dias não demorará uma pedra destas para fazer a viagem até Lisboa, e quanto não é imprudente querer considerar estrada real uma estrada que vem de Belas, com a pequena largura de 26 a 30 palmos. E por onde se faz este pesado serviço das pedreiras?"

Imaginemos este grande trem de dois carros unidos, com esse enorme penedo, que talvez não tivesse menos de vinte palmos de largura, puxado por oito juntas de bois, passando a estreitíssima ponte de Carenque de Cima, de 24 palmos de largura, e, ao mesmo tempo, ou o Omnibus, ou outras quaisquer carruagens, destas que não gostam de se demorar, esperando que saia de tal estreito a pedreira ambulante; será isto cómodo para os viajantes; será isto razoável?...».

Os serviços de apoio aos viajantes da Estrada Real Lisboa-Sintra, estiveram instalados em casas como estão nas imagens, onde se podem observar as portadas largas, que permitiam a entrada dos carros.

«A estrada é orlada de boas casas de campo, quintas, jardins e pomares, e entre as graciosas colinas que cercam este tão lindo e saudável lugar da Porcalhota, sobressaem de espaço a espaço, os arcos do grande Aqueduto das Águas Livres. O lugar da Porcalhota são verdadeiramente dois, Porcalhota de Cima e de Baixo separados por uma pequena calçada».

E agora o delicioso comentário do Padre Álvaro Proença, merecedor duma leitura atenta, porque nos faz ver a cor e o sabor do movimento desta estrada.

«De intenso e importante movimento era pois a velha estrada de Benfica que era continuada pela da Porcalhota e seguia pela Vinteira até à Ponte de Carenque.

Seges, omnibus, carradas de pedra, fabricantes, almocreves, turistas, foliões, saloios com burros carregados de frutos ou mercadorias, carradas de roupa para lavar ou já lavada, outras de laranjas e limões, fidalgos que vinham de Queluz, o infante D. Miguel nas suas correrias, o Secretário de estado de D. Maria I, em toda a sua importância de grande do reino mas homem bom e devoto, tudo por ali passava num moviemnto que mais parecia de Lisboa.

E Benfica, por onde passava toda essa gente, ia bordando a estrada cada vez com mais casas, vendas, uma ou outra taberna, e negócios de comes e bebes. Durante a construção da igreja nova, diariamente estava um irmão do SS., na Estrada, a esmolar para a grande obra; e era rara a semana, mesmo de inverno, quando não havia gente a passear, em que se não tirava pelo menos uns quinze mil réis. Um simples dia de semana chegava a dar, na "bacia do peditério" na estrada, uns 1.500 a 2.000 réis. E gente como o Marquês de Fronteira e outros fidalgos, ricaços como Hermano Vanzeller, clérigos e pregadores afamados, como Frei Cláudio da Conceição, não se recusaram a esse serviço humilde prestado à paróquia.

E cada página deste volume tem sido sempre um pouco da história da estrada que era a espinha dorsal da paróquia de onde irradiavam, no seu percurso, os caminhos secundários para os lugares mais próximos ou



afastados. E foi sempre ao longo dela que a urbanização se foi fazendo, lentamente durante os séculos XVII e XVIII, e já em processo acelerado no séc. XIX. E ainda hoje ela continua a gozar da mesma importância pois que, apesar dos meios modernos e de milhares projectos, ainda não foi substituída nem desapareceu. As pragas que, a artéria tão estreita, todos os transeuntes, a cavalo, de automóvel, de eléctrico, a pé, lhe rogam, já a deviam ter alargado ou rebentado».