

MEMORIAL

A Amadora e os Caminhos de Ferro 1887/1997

Por Jaime Macedo

O desenvolvimento industrial que se vinha processando desde o início da Revolução Industrial com a utilização da energia a vapor, aplicada à indústria e navegação, veio também a influenciar o desenvolvimento dos transportes terrestres, de uma forma decisiva, com a invenção da locomotiva, cujo primeiro protótipo data de 1803, da invenção inglesa, apresentado em Londres por Richard Trevithick. Em 1823 feita a primeira ligação ferroviária do mundo, entre Stochon e Darlington, em 1825, inaugurou-se a «Locomotion» e, em Setembro de 1830, criaram-se os serviços regulares de Caminho de Ferro Liverpool-Manchester.

A máquina «Rocket» de Stephenson atinge a velocidade de 47 kts/h, e a rede ferroviária alarga-se com importância destacável na Inglaterra, Estados Unidos, Bélgica, França e Alemanha, consolidando-se na primeira metade do Século XIX, com influência decisiva no sistema económico liberal, alargado a todo o mundo.

Em Portugal começaram a fazer-se tentativas de um primeiro acordo, em 1852, para o troço Lisboa-Santarém, com ligação a Espanha através de uma «Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro», com capitais ingleses, que não vingou, reiniciando-se outro projecto e feito o contrato respectivo para as obras, com a «Companhia Real de Caminhos de Ferro Portugueses, que deu origem à C.P.

A inauguração do primeiro troço do caminho de ferro em Portugal foi o de Lisboa-Carregado em 28 de Abril de 1857. E a partir desta altura a rede nacional foi impulsionada, tendo importante papel neste e na rede de estradas nacionais, o grande estadista Fontes Pereira de Melo.

Quanto à Linha de Sintra, tendo aparecido como novidade um modelo de comboio mono-carril denominado «Laruanjat», foi importado por iniciativa do Duque de Saldanha e instalado, chegou a funcionar entre Lisboa e Sintra, de 1873 a 1877, sobrevivendo apenas um ano sobre a morte de Saldanha, em 1876. Incómodo e inseguro, tinha estes defeitos que o levaram à retirada da circulação. Nova solução foi encontrada para a construção da Linha de Sintra, por acordo de 10 de Julho de 1882, entre a Companhia Real e a Casa Henry Bumay para o traçado de Alcântara a Torres Vedras - Linha Oeste, com ramal para Sintra, desde Cacém. Concluídas as obras em 26 de Setembro de 1886, as respectivas instalações deram origem a que a inauguração oficial se fizesse em 2 de Abril de 1887.

É de salientar, que o êxito da inauguração, segundo a imprensa da época, deu grande movimento à Vila de Sintra e a Companhia ordenou que o Sud-Express Paris-Lisboa, inaugurado em 25 de Outubro do mesmo ano, parasse em Sintra, antes de se dirigir a Lisboa.

Segundo o catálogo de uma exposição realizada em 1987: «a abertura do túnel entre o Rossio e Campolide, cujas obras se iniciaram logo a 21 de Maio de 1887 e a inauguração da Estação Central do Rossio, 11 de

Junho de 1890, vieram acelerar o irreversível processo de transformação das pequenas aldeias rurais agora servidas por caminho de ferro e a poucos minutos do centro da Capital. A povoação da Porcalhota estava nestas circunstâncias».

Mas não foi um «mar de rosas» para a Estação da Porcalhota, segundo consta das petições à Companhia da C.P., inteiramente justas mas regateadas e só satisfeitas em muito pequena escala. A futura «Liga de Melhoramentos», em 1909, mesmo antes de legalizada, apresentou esta lista: «Alargamento da Estação, com sala de espera para passageiros, substituição ou ampliação do cais de embarque e construção de alpendre de abrigo ou coberto; substituição da iluminação a petróleo por iluminação a gás, com bicos de madeira por cancelas de ferro modernas e conveniente iluminação local; arranjo da serventia conhecida pelo nome pitoresco de «avenida dos arames», criação de um tipo de passe a preço reduzido para estudantes; e melhoria de horários, etc.» Constituída, a Liga dos Melhoramentos, «instou incessantemente pelo deferimento de tais concessões, com base em que a Amadora era de todas as povoações da Linha de Sintra, a que maior movimento e receita assegurava à Companhia, numa progressão sempre constante e assaz sensível». Continuava: «É certo que no ano findo vimos satisfeita uma das nossas antigas solicitações. A iluminação a gás da Estação da Amadora. Mas a Companhia foi tão parcimoniosa que não atendeu sequer, o pedido que lhe havíamos feito, para que no exterior do edifício fosse colocado um candeeiro de que tanto carecia o areal que se chama impropriamente «Largo da Estação». Era assim que os pioneiros do início do Século conseguiam conquistar melhoramentos, um a um, com tenacidade exemplar!

Por requerimento, ou abaixo assinado de 10 de Julho de 1907, encabeçado pelo bairrista P.e Eduardo Ferreira do Amaral, foi pedida a mudança de nome da Estação da Porcalhota para Amadora, alegando repulsa pelo nome herdado, numa bem urdida narração a que foram juntas outras expressões depreciativas e estabelecido o comum acordo das três principais localidades. Deferida a petição, entrou em vigor, por aviso público emitido pela Direcção Geral da C.O., em 1 de Fevereiro de 1908.

O tema em apreciação daria para um livro e não para um artigo de jornal, que é limitadíssimo, contudo, vamos referir-nos a mais uma data que coincide com o ano da electrificação da Linha de Sintra, em 28 de Abril de 1957. Os 110 anos dos Caminhos de Ferro Portugueses, com a inauguração do traço inicial Lisboa-Carregado, electrificado também nesta data e comemorado, com a presença do Senhor Presidente da República General Craveiro Lopes, transportado, com todo o seu séquito, na «máquina n.º 1, D. Luís», tal como na inauguração, até ao Carregado.

O caminho de ferro continuará actual, desde que vá evoluindo tecnologicamente segundo os moldes de modernidade e eficiência que o futuro lhe exigirá.