

Por Alves Silva

RECORDAR A VELHA ESTAÇÃO POR ELA PASSARAM MILHÕES DE PESSOAS



ESTAÇÃO DA PORCALHOTA. • In "Casinhas Contemporâneas da Estrada Real".

Se existisse, cumpriria agora 116 anos de idade a velha estação ferroviária. Construída a 2 de Abril de 1887, o progresso não lhe perdoou e as coisas, como sabemos, não são perpétuas, não duram sempre, mesmo assim ainda resistiu mais de um século, ou seja caiu aos 106 anos de idade, em 1993, depois de ter passado por várias obras de conservação e ter mudado de local, pelo menos uma vez, pois a primitiva localizava-se uns metros à frente, um pouco antes do actual viaduto, logo a seguir ao mercado municipal, também já desaparecido.

Por ela passaram ilustres e humildes cidadãos, assistiu a peripécias, guardaria memórias centenárias neste seu percurso histórico, centro das atenções amadorenses, no seu largo, o "Largo da Estação", como foi baptizado, mas nunca oficializado, numa altura em que todos os caminhos iam dar à estação, estação a prestar um valioso serviço social às populações.

A estação, como todas as outras, dava guarida ao respectivo chefe e a toda a sua família, por isso também ela acabava por se integrar na vivência da localidade, sendo até uma figura prestigiada. Alguns chefes de estação chegaram a acumular funções ferroviárias com a presidência de juntas de freguesia, como aconteceu aqui na Amadora com o chefe Amadeu Aparício, em 1925.

O "Largo da estação" atraía a atenção das pessoas, era um local de embarque e desembarque e aos domingos servia de ponto de reunião para engraxar sapatos, para comprar o jornal ou esperar o amigo para uns minutos de conversa, para se conhecerem as novidades, ou até para satisfazer necessidades fisiológicas nos sanitários logo ao lado do pequeno jardim, mas muito bonito, encostado à secretária da estação, com uma porta de ligação. Este jardim chegou a figurar nos concursos que a CP periodicamente levava a efeito intitulados, salvo erro, "Os jardins mais bonitos das Estações". Para entrada na casa do chefe, esta já no primeiro andar do edifício, existia uma escada interna de serviço e outra da família para o intitulado "Largo da Estação". A direita existia o armazém das encomendas, num plano mais alto, para facilitar as cargas e descargas e onde era feito o respectivo atendimento, com carroças e animais atados às argolas da estação para os respectivos transportes de mercadorias, cargas e descargas.

O prédio assistiu a casos polémicos, como a resistência à mudança do letreiro de estação da Porcalhota para o de Amadora, cuja placa só foi retirada um ano depois, com o povo a querer manter a velha designação, discussões contra o aumento dos bilhetes, dramas de pessoas trocidades pelos rodados, quando pretendiam apanhar o comboio e atravessavam a linha sem se aperceberem do que vinha

em sentido contrário. Acidentes de outras, dependuradas nas portas a caírem à linha, passageiros que, habilmente, abriam as portas dos furgões, com chaves falsas, para seguirem viagem neste apartamento sempre repleto de gente, abaixo assinados para a instalação de novas unidades nas horas de ponta, comboios a abarrotar de passageiros e a CP e o velho chefe sem respostas para tanta procura. Tudo caía em cima da mesa do chefe, cuja missão não era fácil, em particular quando os acidentes se sucediam na sua área de acção, como descarrilamentos, ou os passageiros faziam parar a circulação em acção de protesto, com a GNR e a então "polícia de choque" a resolver as contendas à coronhada e bastonada. O chefe, tinha ainda a incumbência de justificar os atrasos dos utentes passando uma declaração desse atraso, enquanto ia ouvindo das boas, cuja culpa não lhe cabia. Por vezes, um comboio que parasse na Amadora a caminho de Sintra era logo "assaltado" pelos amadorenses no sentido de ficar ali e fazer o retorno para o

Rossio, ou as pessoas seguiam viagem até Queluz e Cacém para depois conseguirem lugares sentados até Lisboa, para evitarem viagens de arrepiar os cabelos. Não deixava, por isso, de ser o meio de transporte mais procurado, até pelos preços módicos, cujas assinaturas semestrais eram as mais procuradas, mas também pela precaridade de outros meios para cumprir dez escassos quilómetros até Lisboa. Assistiu ainda a estação ao desenvolvimento do casario à sua volta.

Nessa altura, uma viagem nas horas chamadas de ponta, era uma verdadeira aventura. Outras vezes o exemplar chefe a evitar que as pessoas desembarcassem pela porta contrária, atirando tudo que tinha a mão para o impedir, ou detendo esses mesmos passageiros, quando esse servidor tinha funções policiais ferroviárias. Uns, chefes de estação, deixaram boas e gratas recordações, outros poucas saudades.

Assistiu o velho "Largo da Estação" a outras manifestações e concentrações políticas, como comícios, a verdadeiras romarias de gente a caminho de festivais aeronáuticos no aeródromo da Amadora, estes nos anos vinte e trinta do século passado. Foi palco de um drama, ainda nos nossos dias, quando um autocarro da rodoviária esmagou a 20 de Novembro de 1982 uma caravana da Aliança Democrática em que perderam a vida 4 pessoas, cujo acidente aconteceu mesmo em frente à estação, junto ao gradeamento que a cercava, a levar o luto e a dor a muitas famílias.

No edifício da estação ocorreram episódios na vida de quem lá viveu, nascimentos e falecimentos. A própria gare era um espaço vivo, popular, de encontros e desencontros, de passatempo a ver os comboios passar.

A gare e o largo contribuíram para a história amadorense, sendo, por isso, um marco a registar e a não esquecer no desenvolvimento da actual cidade amadorense.



Nos tern dada pe Câmara licença URBANI na Unida da Amadora, descrito na 1.ª Cons da Mina.

Alv
Núr
Núr
Núr
Cén
Áre
Utili

Paços do Município da Amado

Por s