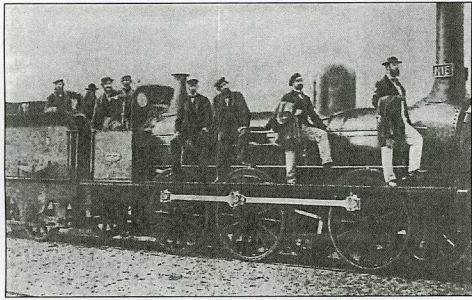


amadora de Outros Tempos

Por Alves Silva

COMBOIO SINÓNIMO DE DESENVOLVIMENTO

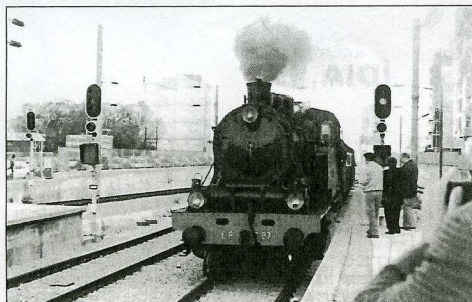


Partida para a Linha do Norte, numa das melhores locomotivas da época.

A propósito e uma exposição realizada no cinema D. João V, na Damaia, cujo tema central foi o comboio, a respeito da qual foi feita neste jornal reportagem alargada, surgiu-nos a ideia de trazer aos leitores, através da rubrica em epígrafe, alguns apontamentos sobre a evolução do caminho de ferro por esta localidade, transporte este de primordial importância para o desenvolvimento das terras e das próprias populações, como foi o caso da Amadora, sobretudo nos anos sessenta, quando o agora concelho não passava de puro dormitório de quem trabalhava em Lisboa e tinha cá a sua casa, sendo aos milhares empilhados nas caruagens com destino e regresso diário, como, aliás, ainda hoje acontece, conquanto em condições bem diferentes.

Em 27 do mês findo, foi recriada a chegada do comboio a vapor, evento histórico dos anos 1930/40 já referida nestas páginas, com muitos amadorenses a verem chegar à gare, vinda de Campolide, a velha máquina de outros tempos movida a motor, como um reconhecimento do serviço público prestado à população.

A história dos caminhos de ferro já vem do século XVIII, quando Joseph Cugnot, em 1769, apareceu com a ideia de aplicar o vapor como força motriz nos transportes terrestres, remontando a 1781 a construção da primeira locomotiva.



A locomotiva dos anos trinta chega a Amadora nos anos 99, com amadorenses a recordarem esses tempos.

Em Portugal, a primeira tentativa surge em 1844, com a Fundação da Companhia das Obras Públicas, tendo a partir daí saído vários diplomas com vista a levar por diante tal desiderato.

O comboio foi também um marco decisivo no desenvolvimento industrial, em particular no princípio de século, pois foram várias as fábricas aqui instaladas, algumas delas muito perto da linha de caminho de ferro para um melhor escoamento dos produtos, como foi o caso da Fábrica de Espartilhos "Santos Matos" construída à lharga da linha dos caminhos de ferro, bem conhecida dos mais velhos podendo dizer-se ter vindo esta fábrica com o evento do comboio e desaparecido com outra forma de progresso: o do cimento armado.

QUANTO AO COMBOIO TUDO ACONTECEU ASSIM

De forma muito sucinta, e só nos reportaremos à Amadora, tudo teria acontecido assim quanto ao comboio:

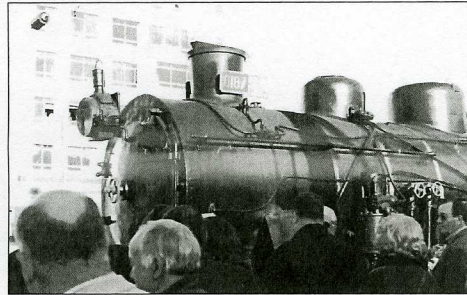
Em 05.07.1873, passa pela Amadora o comboio monocarril "Larmanjat" inventado por um francês com o mesmo nome. Não teve grande sucesso e só durou escasso quatro anos. A via era o corredor central e dos lados, para o equilibrar duas passadeiras de madeira. As rodas centrais da locomotiva faziam a ligação ao carril e as rodas dos lados rolavam pelas passadeiras. A linha foi construída por toda a estrada real, hoje Rua Elias

Garcia, e o trajeto durava cerca de três horas até à Amadora e sete horas até Sintra, tendo descarilhado duas vezes (dada a fragilidade deste meio de transporte) uma na Porcalhota e outra em Careque (Careque chegou a ter um apedeiro). Esta aposta do Marechal Saldanha, foi de pouca dura.

Em 1883, começa a ser construída a linha Alcântara/Sintra, concluída em 1886 e é

CRIADA A ESTAÇÃO DA PORCALHOTA (1887)

Pensado um novo processo de caminho de ferro, o qual chegaria aos nossos dias (com as devidas alterações evolutivas) é construída a 02.04.1887 a estação da Porcalhota integrada na linha de "Oeste", de Alcântara-Terra ao Cacém, meio de transporte de grande influência para os lugares da hoje Amadora, notando-se a partir daí uma certa preferência das pessoas em residir nestes sítios e, como ficou dito, a aperecia empresarial para instalar por cá as suas unidades fabris, servindo também como meio de comunicação entre as regiões produtoras e consumidoras, sendo, na altura, este sítios excelentes na produção do trigo. Não obstante com preços de 500 reis para os bilhetes de 1.ª classe, 450 para os de 2.ª classe e de 310 para os de terceira, demorou algum tempo para a população de adaptar a este novo tipo de transporte, com 11 estações e três apedeiros ao longo da linha, numa distância de 23 quilómetros (como, aliás, já ficou dito em reportagem das duas últimas edições).



Apreciar a velha máquina. Recordar como transportou ao longo da sua vida milhões de passageiros da Amadora para a capital, da capital para a Amadora.

"LÁ VEM UM"

A estação da Porcalhota era conhecida depreciativamente pela "estação do Lá vem um", por haver poucas pessoas que dela se utilizavam. Concorria muito para este desinteresse a grande distância que a separava do centro da povoação. Porém, um pouco mais tarde, era ver as multidões de "estúrdios" saírem dos comboios a caminho do "Retiro dos Frades", situado já na Porcalhota de Cima ao fundo da actual Rua Heliodoro Salgado, casa típica de comens e bebes, muito conhecida pelos amantes destas coisas. E

APARECE O TÚNEL DO ROSSIO (1890)

Inaugurado a 08.04.1890, com 2.600 Km de extensão e, ao mesmo tempo abria a estação de Campolide, obra de grande envergadura para a época, ainda hoje existente, e com a importância por todos reconhecida nas ligações ferroviárias à capital, sendo durante muitos anos o Rossio praticamente o centro de toda a circulação para os diversos pontos do país. A responsabilidade do túnel esteve a cargo do Eng.º António Carlos Vasconcelos Porto, sob a tutela da Real Companhia dos Caminhos de Ferro.

MOVIMENTO DE BILHETES NA PORCALHOTA

Em 1907, deu-se a mudança do nome da localidade de Porcalhota para Amadora. Só em 01.02.1908 foi retirada a placa da estação de Porcalhota e colocada no mesmo local a de Amadora, com alguma resistência, mesmo sendo a nova designação a mais apropriada como, aliás, tinha sido reconhecida pelos residentes da localidade quando num abaixo-assinado pediram ao rei a referida alteração.

Em 1911, o movimento da estação do caminho de ferro da Amadora era de 169 000 bilhetes, em 1912 de 181 000 e em 1913 de 189 000, com indicadores muito superiores nos anos seguintes.

Num festival internacional de aviação, realizado em 1934, no aérodromo da Amadora, em memória de Plácido de Abreu, foram vendidos 36 000 bilhetes com gente vinda de Lisboa.



A velha locomotiva, o "velho maquinista", muita gente a ver o comboio passar e a querer dizer: "venha daí não fique a ver os comboios". Foi em 27 do mês findo na Amadora

CHEFE DE ESTAÇÃO E PRESIDENTE DA JUNTA DE FREGUESIA

Em 1925, a chefia a estação estava a cargo de Amadeu Aparício, acumulando estas funções com as de presidente da Junta de Freguesia da Amadora, o mesmo acontecendo em 1926, quando Aparício Frutuoso, então chefe a mesma estação, ascendeu também a presidente da autarquia.

CONSTRUÇÃO DESENVOLVE-SE JUNTO DA VIA FÉRREA

Em 1930/1940, começa a desenvolver-se na Amadora a febre da construção, privilegiando os espaços próximos das estações dos caminhos de ferro, casos da Venteira, Damaia, Falagueira e Buraca e áreas envolventes.

Em 1932, é construído o primeiro viaduto na então Estrada do Desvio, mais tarde Estrada do Alto Maduro agora Estrada Salvador Allende, ficando suprimida a passagem de nível da Elias Garcia.

DESASTRE FERROVIÁRIO

Alguns desastres, com descarilhamentos, infelizmente aconteceram, um deles em Campolide, em 15.12.1945, com alguns amadorenses feridos. Abnegação do maquinista evitou o pior as gentes da Amadora quotizaram para premiar, em sessão solene, esse condutor n.º 1325, Francisco Vicente, louvado pela decisão tomada "e admirável serenidade, evitou uma catástrofe de horrosas proporções...", homenagem essa prestada em 06 de Janeiro de 1946.

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Inaugurada em 28 de Abril de 1957, na presença do então Presidente da República Craveiro Lopes, o qual no seu discurso prestou homenagem aos ministros Costa Cabral e Fontes Pereira de Melo grandes responsáveis, em 1887, pela instalação dos comboios na linha de Sintra.

Em 1960, a estação da Amadora apresenta a maior venda de bilhetes de toda a linha.

VIADUTO INAUGURADO

Com o intuito de facilitar a passagem de pessoas para o então Bairro da Mina, é construído um aqueduto a ligar as avenidas Cardoso Lopes e Gago Coutinho (junto a actual Rua António Feijó), empreendimento cujo encargo foi de 1500 contos.

NOVA ESTAÇÃO DA AMADORA

Em 31.05.1989, é homologado o início das obras da nova estação, tendo em 15.02.1990 começado os caboucos para a passagem inferior (interface), a qual foi inaugurada em 1993. Em 1992, entram ao serviço a linha de Sintra novas automotoras, unidades quadrúplas eléctricas.

Em 1994/1995, é construída a via quadrúpla até Benfica, altura da remodelação da estação da Amadora e implementação do novo sistema de sinalização, suprimida também a passagem de nível local, de poucas recordações dado o número de desastres ali ocorrido. São construídas três linhas na área de influência dos cais, e depois quatro, com as construções das gares em simultâneo, isto já em 1996.

NOVAS ESTAÇÕES SUPRIMEM ANTIGAS ESTAÇÕES

Em 1996, começam as obras das novas estações de Santa Cruz/Damaia e da Reboleira, as quais viriam substituir as de Santa Cruz / Damaia e da Reboleira, as quais viriam substituir as de Santa Cruz e da Damaia. Foram inauguradas, a de Santa Cruz / Damaia a 24.01.1999 e a da Reboleira a 08.02.1999, tendo ao mesmo tempo sido suprimidas as passagens de nível das antigas estações.

Fotos de Eduardo Leite



Não é a espera do comboio, nos anos setenta em que havia tudo, até encontrá-lo, mas muita gente quis recriar antiga viagem, foi em 27 do mês findo de Campolide até à Amadora