

O Comboio regressa a Braga

Quando, em 1856, uma locomotiva de fabrico britânico e comprada em segunda-mão, fez a primeira viagem ferroviária em Portugal (embora algumas carruagens não conseguissem mesmo ir de Lisboa ao Carregado...), estava-se longe de imaginar que tal criação perduraria no Tempo.

Das invenções humanas a que melhor ajudou a consolidar o Império Russo, o Canadá e os Estados Unidos, o caminho de ferro chegou a Portugal pela fé de alguns Homens que acreditaram que o desenvolvimento do país deveria assentar na criação de estradas de ferro.

"Ainda se fossem de papel!", escrevia Almeida Garrett.

» Um Estado dentro do Estado

O Caminho de Ferro foi o bom pai e avô generoso de muitos portugueses, foi o berço de uns e a escola e o médico de outros (naquele tempo não havia "médicos de família" e já o caminho-de-ferro assegurava cuidados de saúde aos seus trabalhadores e familiares).

Em torno da construção e da manutenção deste sistema de transporte de bens e pessoas, agregaram-se uma larga roda de ofícios: carpinteiros, serralheiros, pedreiros, fogueiros, maquinistas, revisores, guarda-freios, engenheiros de via, de pontes e de túneis, contabilistas, o chefe de estação, o escriturário e o capataz que carregava

todas as toneladas de carvão que faziam andar as locomotivas. Sem esquecer as Guardas de Passagem de Nível, honra lhes seja feita por tantas décadas de serviço longe do seu lar, dias e dias a fio...

» O carvão, o diesel e os comboios eléctricos

Os comboios a carvão em Portugal circularam, em serviço quotidiano ao país, até 1986, coexistindo com os comboios movidos a gasóleo a partir de 1948;

No pós-guerra, os caminhos de ferro portugueses adquiriram assim as primeiras locomotivas diesel – eram americanas – e as primeiras "automoras" – eram suecas e ainda hoje circulam no Alentejo a 100 km/h!

As automotoras foram novamente motivo de melhoria nos serviços prestados; eram mais rápidas que as "máquinas pretas", não deixavam os passageiros embriagados pelo fumo, dispensavam manobras porque tinham uma cabine de condução em cada extremo. E eram económicas também.

Em 1956, é inaugurada a electrificação da Linha de Sintra chegando ao Porto 10 anos depois. Só na década de 90, chegou a electrificação à fronteira de Vilar Formoso, aos Portos de Leixões e Sines.

Em 2004, cumpre-se um projecto com meio século de génese: o comboio eléctrico chega a Braga e a Faro também.



Estação de Braga. Março 2004. © Dário Silva

» Portugal, dois países

Curiosamente, o caminho de ferro estatal ligou primeiramente Lisboa à fronteira de Elvas; anos mais tarde, a "Linha do Norte" chegava a Gaia (1866) e 11 anos mais tarde consegue, com a inteligência de Gustave Eiffel, chegar ao Porto (Estação do Pinheiro, chamava-se assim). É também neste ano de 1877 que Lisboa ficava eternamente ligada a Paris pelo Sud Express, ligação esta que ainda hoje, teimosamente, se efectua todos os dias.

Seria já no século XX que o Comboio haveria de ligar Lisboa a todo o imenso sul, não obstante existirem desde há um século projectos realistas para a construção de uma ponte ferroviária entre Lisboa e a outra margem.

O Comboio regressa a Braga

Teimosamente, a Ponte 25 de Abril, inaugurada em 1966 só em Julho de 1999 haveria de confirmar a sua vocação ferroviária.

Entretanto, havia o sul ferroviário e o resto do país...

» A Estação.

A rede ferroviária portuguesa já teve 500 estações. Criadas com intuitos meramente práticos, as estações – alguém lhes chamou as catedrais do século XIX – haveriam de criar em redor de si aldeias, vilas e cidades, grandes cidades.

Mediante o lugar, nunca foram edifícios desprezíveis: ostentaram sempre muita robustez, elegância e empatia. Ainda nos dias que correm são o ex-libris e motivo de orgulho de dezenas de localidades de norte a sul.

Quantas “Ruas”, “Largos”, “Lugares” e “Avenidas da Estação” existem??

» Mudam-se os Tempos, Mudam-se as Necessidades

Na estação de Braga, como em centenas de outras, despachavam-se e recebiam-se toda a espécie de

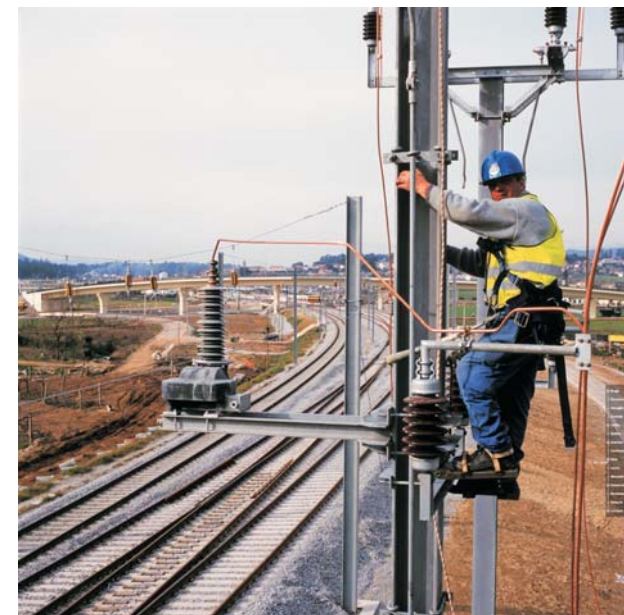
mercadorias.

O correio era uma delas tendo mesmo existido um ramal da antiga linha de eléctricos da Avenida da Liberdade que dava ligação directa ao interior da Estação dos Correios, ali mesmo em frente ao Teatro Circo. Era um tempo em que o caminho de ferro tinha quase a obrigação de fazer o transporte de pequenos e grandes volumes com destino a todo o país. Não havia mesmo outra forma.

De Braga partiram soldados portugueses para a I Guerra Mundial, de Braga partiram soldados portugueses para as guerras de África. E partiram, noutras lutas, os emigrados no Brasil e em toda a Europa.

O Comboio – que cá chegou olhado com medo pelo meu bisavô – regressa agora sem medos e decidido a marcar como nunca antes o quotidiano da Cidade; acabou-se a chuva na Linha 3, acabaram todas as Passagens de Nível entre Braga e o Porto (era o Credo na boca e o Coração nas Mãos...), acabaram as travessas de madeira (agora são usadas nos jardins), acabaram os cruzamentos, acabou-se o “cantonamento telefónico” (um sistema secular de regular o tráfego ferroviário), acabaram-se as paletes de cimento descarregadas no centro da cidade.

Começou a era do “transporte combinado” (que



Estação de Níne, Março 2004. © Dario Silva

já por cá tinha andado no tempo em que o eléctrico esperava as pessoas no Largo da Estação...), começou a era da mobilidade e da qualidade de vida para todos aqueles que apreciam o direito de viajar em segurança, comodidade e com garantias de chegar a tempo ao Porto ou a Lisboa).

O Comboio regressa a Braga. Seria bom que as pessoas deixassem de se envergonhar de terem um Comboio ao seu serviço.

Dario Silva, Coordenador do Portal
www.comboio.em.pt