

Primórdios do transporte de passageiros em Portugal

Os primeiros meios de transporte utilizados pelo homem foram o barco e os animais de carga. O cavalo permitia percorrer estradas muito primitivas como os trilhos e antigas calçadas, estando contudo, o viajante sujeito a toda a espécie de perigos. Do cavalo como meio de transporte individual, passou-se a viajar em veículos de tração animal, alargando-se sucessivamente as redes viárias para que estas carruagens pudessem circular em condições menos precárias entre os povoados.

Nas viagens medievais, o meio de transporte terrestre eram as bestas para as pessoas e os carros de bois para as mercadorias. Posteriormente, no século XVI, aparecem as andas, o palanquim e a liteira. No reinado de D. Sebastião, entre 1568 a 1578, terão surgido em Portugal os primeiros coches. Os coches eram os meios de transporte da aristocracia portuguesa, sendo de vários tipos: estufas, estufins, florões e berlindas.

Em 1686, as “Ordenações do Reino”, estabelecem regras de prioridade para coches, seges e liteiras, onde pela estreiteza das ruas, fosse preciso recuar. Assim, na segunda metade do século XVII, para além do coche e da sege, também a liteira, a cadeirinha e o carroção (puxado por bois), são as viaturas utilizadas no transporte de passageiros. Mais tarde juntam-se-lhes a traquitana e a carruagem, vulgarmente designada por diligência.

O transporte terrestre de passageiros tem um percurso atribulado em Portugal; no século XVIII era mais fácil encontrar um navio para Goa ou para o Brasil, do que uma carruagem para Coimbra ou para Braga. Tal situação prendia-se essencialmente com a carência de vias de comunicação que garantissem, por sua vez, um bom transporte aos viajantes.

Na Lisboa setecentista, a sege era o carro de aluguer por excelência, podendo tomar-se quer nas praças, como nos “depósitos” de carruagens dispersos pela cidade, sendo os preços de locação fixados pela câmara municipal. A sege atravessou todo o século XVIII e XIX; mais simples depois das invasões francesas, sofre a influência inglesa e acaba por ceder o seu lugar ao coupé, vitória, caleche, landaux, aranha, break, phaeton, mylord, char-à-bancs, tipóia, cabriolé, fiacre...

O carro de bois é ainda, nos fins do século XVIII, princípios do século XIX, o transporte mais popular no nosso país. Se bem que o seu uso esteja ligado ao trabalho agrícola e rural, ele é também aproveitado para fins festivos.

Se o carro de bois estava mais intimamente ligado ao transporte de mercadorias, as bestas eram, nos centros urbanos e restantes localidades, o meio de transporte por excelência, sendo que na Lisboa do século XIX, a maior parte das visitas faziam-se a cavalo, e a burro.

O primeiro transporte público de carreira em Portugal começou em 1798, com um serviço de diligências entre Lisboa e Coimbra, criado a partir de um alvará régio. A estas carreiras chamava-se Mala-Postas. O termo Mala-Posta passou a designar as diligências de correios e passageiros. Este transporte encerrou em 1804 e devido às invasões francesas e posterior guerra civil, só foi retomado muitos anos mais tarde.

Os começos do transporte público evocam tempos muito difíceis para os empresários de então. Porém, a capacidade de homens singulares fez com que o sector arrancasse (embora desordenadamente), em direção a um mercado cheio de boas perspetivas. Deste modo, estabelecem-se, na Lisboa de 1834, carreiras regulares de carruagens, também chamadas de omnibus. Os preços eram baixos o que tornava este transporte acessível a todos.

A “Companhia de Carruagens Omnibus” foi quem teve o privilégio de iniciar este tipo de serviço em regime de monopólio. Durante trinta anos (1835-1865), os seus carrões percorreram as ruas da cidade de Lisboa e arredores. Em 1865 ocorreu um incêndio nas suas cavalariças, que dizimou mais de metade dos animais, e marcou o princípio do fim desta empresa, que aliando uma gestão ruínosa aos altos preços praticados, não conseguiu sobreviver a esta catástrofe.

Em 1852, surge a “Companhia de Carruagens Lisbonense”.

Por mau serviço, não são renovadas as concessões das companhias de omnibus, e surgem como por encanto, dentro de Lisboa as empresas de transportes baratos, explorando veículos de menores dimensões, como o Chora, Salazar, Jacintho, Florindo, Simplício, Jorge, Lusitana..., alastrando o seu raio de ação por toda a cidade e subúrbios, e oferecendo os seus serviços a toda a população, sem distinção de classes, a preços ao alcance de todas as bolsas.

No Porto, em 1839 é constituída a “Companhia de Transportes União”, com o objetivo de fazer transportes nesta cidade, tendo para o efeito importado quatro carros denominados omnibus.

Contemporâneo do omnibus era o carroção que, na cidade do Porto, constituía condução económica de muitas famílias para o teatro S. João em noites de chuva, além de ser requerido para outros serviços como a mudança das famílias para a Foz e Leça, e vice-versa, na época balnear, ou para os passeios à romaria do Senhor de Matosinhos. O vagaroso carroção terá sido “inventado” em 1840 por Manuel José de Oliveira. Embora

extremamente morosas, estes veículos efetuavam também viagens para Braga e Guimarães.

Quando Fontes Pereira de Melo assume o cargo de ministro em 1852, o país possuía apenas 218 quilómetros de estradas macadamizadas, e quando deixa o cargo em 1887, já existiam cerca de 9.000 quilómetros de estradas. Com a política fontista, é relançado em 1852 o serviço da Mala-Posta:

- Mala-Posta entre Porto, Braga e Guimarães (1852-1871), explorada pela “Companhia Viação Portuense”;
- Mala-Posta Aldeia da Galega a Badajoz (1854-1863);
- Mala-Posta de Lisboa ao Porto (1855 a 1864).

O estabelecimento do comboio no nosso país, a partir de 1856, condicionou todo o sistema de comunicações e apesar do bom serviço que as diligências prestavam na altura, a sua extinção foi irreversível, muito embora se mantivessem em atividade durante mais algum tempo.

Um novo meio de locomoção movido por força animal e sobre carris de ferro, apelidado de americano, começa a circular em Lisboa em 1873, através da empresa “Carris de Ferro de Lisboa”. Um ano antes, em 1872, é inaugurada a linha de carros americanos do Porto – foz e Matosinhos, sendo a primeira do País. Os carros americanos difundiram-se mais tarde por outras localidades:

- Coimbra, pela “Companhia Rail-Road Conimbricense” (surgiram em 1874);
- Braga, pela “Carris de Ferro de Braga”;
- Pinhais de Leiria a S. Martinho do Porto;
- Vila do Conde à Póvoa do Varzim (apareceram em 1874);
- Buarcos à Figueira da Foz;
- Funchal (funcionaram de 1893 a 1916).

Os Ripert começam a fazer concorrência ao americano, em Lisboa em 1882 e no Porto em 1883, chegando a utilizar os seus carris, uma vez que tinham rodas e comprimento de eixo semelhantes, originando reclamações e conflitos.

A “Carris” bate todas as outras companhias concessionárias de transportes públicos de Lisboa, como a “Rippert”, a “Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa” e a “Empresa de Viação Urbana a Vapor”. Aos poucos, também as velhas companhias de omnibus foram absorvidas, carruagens e concessões, á exceção do “Chora” que resistiu até 1917.

Da tração animal, passamos na época da Revolução Industrial aos veículos movidos a vapor. Os motores a vapor começaram a ser aplicados às antigas carruagens, substituindo os sacrificados cavalos. Mas o peso deste tipo de motor tornava as viaturas difíceis de

comandar e extremamente ruidosas devido às rodas de ferro. Já para não falar do fumo expelido...

O Larmanjat foi um curioso meio de transporte lisboeta inaugurado em 1870. Era uma espécie de comboio mono carril a vapor, sendo as suas linhas para Sintra e Torres Vedras construídas em quase toda a sua extensão, utilizando as estradas reais. O fim da sua atribuladíssima existência ocorreu em 1877.

Em 1882, os carros americanos da “Carris de Ferro de Lisboa” já ultrapassavam a centena.

Na cidade do Porto, em de Setembro de 1895, foi inaugurado o primeiro serviço de carros elétricos para o transporte público de passageiros. Tratou-se do primeiro serviço do género em toda a Península Ibérica. Em 1896 a “Carris de Ferro de Lisboa”, viu concedida autorização camarária para o uso de tração elétrica, mas só em 1901 é que inaugura a primeira linha. O elétrico é um sucesso, pois é mais limpo, confortável, suave, rápido e melhor iluminado.

A invenção do motor de explosão no final do século XIX, veio abrir o mundo ao transporte rodoviário. As redes de estradas inicialmente em terra ou macadame, pouco adaptadas ao automóvel, começam a ser empedradas, calcetadas, de modo a que a circulação se possa desenvolver com maior rapidez e segurança.

É preciso esperar pelo início do século XX, quando a viação acelerada por tração mecânica vem substituir os veículos hipomóveis, para que o automóvel e a camionagem, estabeleçam definitivamente um contacto fácil entre todas as regiões do país.

Por: Jorge Nogueira

Fonte: