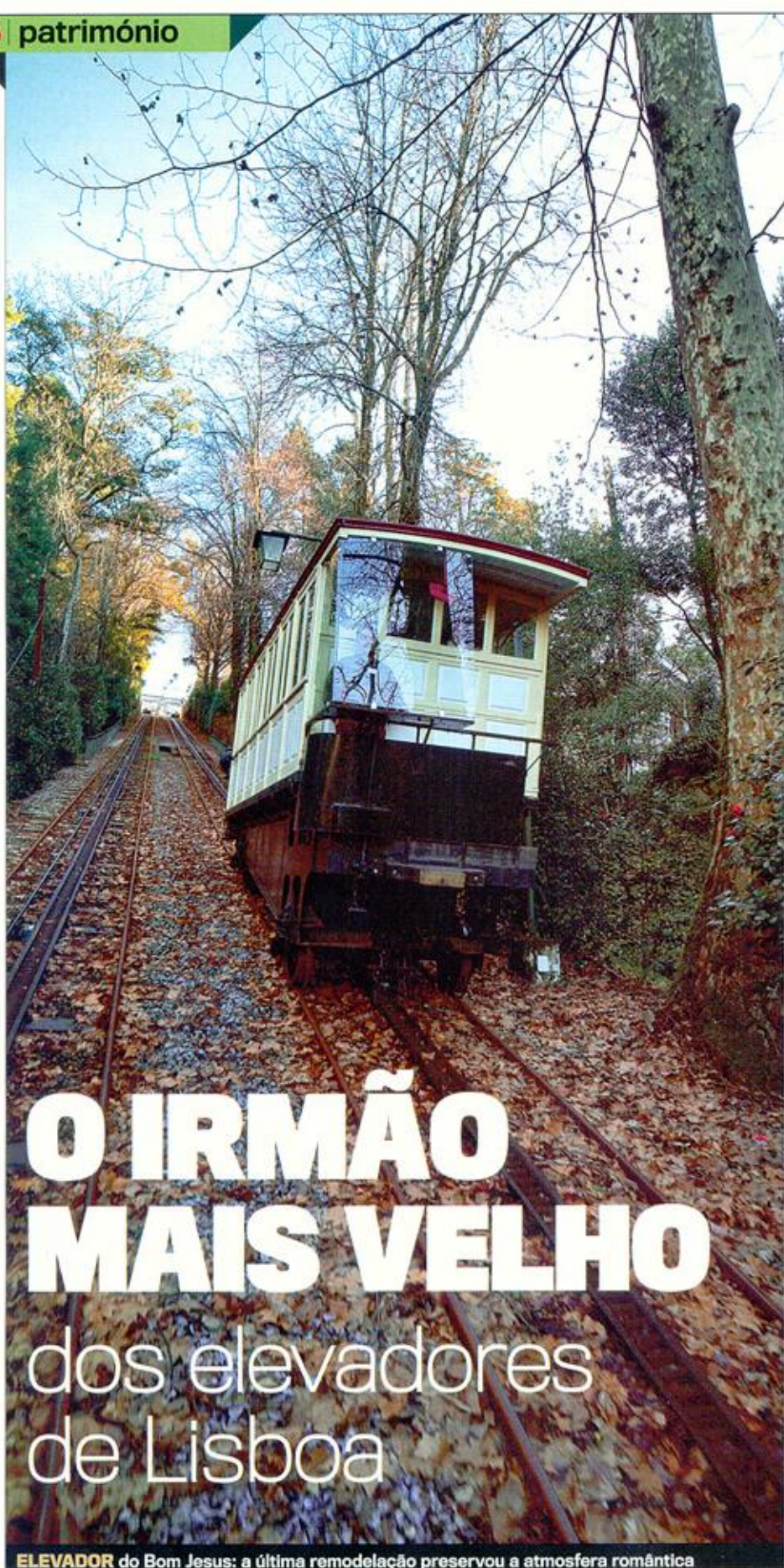




# O IRMÃO MAIS VELHO

## dos elevadores de Lisboa

**ELEVADOR** do Bom Jesus: a última remodelação preservou a atmosfera romântica

Aos 131 anos continua a subir e descer o monte como se nada fosse. Considerado Monumento de Interesse Público, o Elevador do Bom Jesus, em Braga, nunca teve um acidente e trabalha a água, sendo o funicular com este sistema que se encontra em funcionamento há mais tempo em todo o mundo

Texto de **Paulo Jorge Dias**  
Fotografias de **Miguel Louro**

**Se perguntarmos** qual é o mais antigo dos elevadores portugueses, uns dirão que é o da Lavra, outros que é o da Glória e outros, ainda, responderão que é o de Santa Justa. Todos estarão errados.

O primeiro elevador construído não só em Portugal mas em toda a Península Ibérica foi o de Braga. Conhecido como Elevador do Bom Jesus, foi aberto ao público em 1882 e, desde aí, funciona todos os dias, transportando os visitantes até ao santuário que lhe deu o nome.

«É um museu vivo. Em todo o mundo, é o mais antigo em funcionamento com o sistema de contrapeso de água», sublinha Varico Pereira, mesário da confraria que gere o espaço.

O segredo desta longevidade parece ser a água. Fresca e cristalina, que corre com abundância pelos montes em volta e enche os depósitos que fazem mover o velhinho funicular. O funcionamento é o mesmo de há 131 anos: existem duas cabinas onde viajam os passageiros, que estão unidas uma à outra por um cabo de aço, fazendo o percurso em duas linhas de carris paralelas.

Uma fica no topo da montanha, outra cá em baixo. A cabina de cima é enchida com água e, uma vez embarcados os passageiros, é só destravar e a gravidade faz o resto do trabalho. O peso da água faz descer a que está no topo e esta, através do cabo, puxa a outra para cima. É o chamado sistema de contrapeso.

«Parece rudimentar e, efectivamente, a forma como ele funciona é básica e simples», lembra Varico Pereira. Tudo aqui pa-



A INCLINAÇÃO é de 42%

rece tirado de um filme de época. Até a comunicação entre os condutores das duas cabinas é feita com recurso a uma campainha. «Um toque equivale a cinco pessoas, dois toques são dez. Se estiverem na cabina de baixo cinco pessoas metemos quinhentos litros de água. Se forem dez metemos mil», explica o motorista João Rodrigues.

Ora, a tecnologia e a comunicação até podem ser oitocentistas mas a segurança faz-se pelos padrões do século XXI. Os calços dos travões são fabricados por medida – num custo que ronda os 30 mil euros anuais – e o cabo foi substituído na renovação de 2006, sendo vistoriado regularmente com recurso a um sofisticado scanner.

À custa de tudo isso, o elevador ostenta com orgulho o invejável balanço de zero acidentes, em treze décadas de serviço. A única altura em que os bombeiros por aqui a andaram foi num simulacro, realizado em 2013, cumprindo um dos requisitos do Instituto da Mobilidade e dos Transportes mas também «para transmitir segurança às pessoas», refere Varico Pereira.

### 'Really cool'

Todos os anos, o funicular do Bom Jesus do Monte transporta à volta de cinquenta mil passageiros, mas a afluência é

### O elevador ostenta com orgulho o invejável balanço de zero acidentes, em treze décadas de serviço

cheia de altos e baixos. As viagens lotadas no Verão – cada cabina pode levar 38 passageiros – dão lugar a meses frescos com muitos lugares vazios. «No Inverno, a não ser o turista que vem em grupo, só os fins-de-semana com sol» enchem o elevador, principalmente os domingos de manhã, «que é quando vêm excursões de espanhóis», esclarece o motorista.

São precisamente espanhóis os primeiros turistas com quem falamos. Mónica e Miguel vieram das Astúrias e adoraram a viagem. «Nem fazíamos ideia que existia isto. Foi a primeira vez e gostámos muito. Penso que em Espanha não há nada do género», diz ela, rapidamente corrigida por ele que fala de um parecido, na zona de Barcelona.

Uns bancos à frente, uma senhora inglesa, aí uns 50 anos mais nova do que o elevador, diz que não quer falar. Mas a neta deixa fugir um «It's really cool» por entre um par de sorrisos rasgados.

Mas não são apenas estrangeiros os

que optam por subir o monte no funicular. Os portugueses, principalmente os da terra, também o usam, como é o caso de Albino Pinto, reformado, que aproveitou um dia de sol de Outono para subir o monte a pé e levar a mulher a comer um gelado no Bom Jesus.

«Faz-se uma caminhadazita, ganha-se apetite, mas daqui para frente tem que se apanhar o 'comboio', que os joelhos já não dão para mais», diz, apontando para o íngreme escadório que sobe até ao santuário e funciona como alternativa ao elevador.

O desmotivador desnível de 116 metros e a inclinação de 42% são de facto bons incentivos ao uso do elevador. Mas a maior parte dos visitantes opta por levar o carro, o que cria um problema de trânsito e estacionamento no santuário.

«Queremos desmassificar a utilização dos carros e autocarros lá em cima», explica o mesário da Confraria do Bom Jesus. A ideia é que as excursões passem a fazer a paragem junto à entrada do elevador. A partir daí, a viagem passa a ser feita no funicular. «Reduz-se o impacto do uso de transporte lá em cima (acumulação de trânsito e congestionamento das saídas), usando um meio de transporte ecologicamente sustentável», lembra Varico Pereira. ►

Os calços dos travões são fabricados por medida e custam cerca de 30 mil euros por ano



O FUNICULAR de Braga é movido a água

Além de não usar combustíveis – é movido a água – também não produz resíduos poluentes. O próprio óleo que lubrifica o cabo foi escolhido de forma a não contaminar águas e solos.

## Património da Humanidade à boleia do elevador

O elevador até pode ser sustentável do ponto de vista ambiental. Mas e do ponto de vista financeiro? «Sim, é. E mesmo que não fosse, a confraria faria um esforço para a manter. É um ex-libris da cidade de Braga e do Bom Jesus», salienta o responsável.

O preço é convidativo: um euro e vinte só ida, dois euros ida e volta. Mais do que a viagem, paga a experiência. «Hoje o turismo vive de experiências», as pessoas valorizam mais «as experiências que levam do local», defende Varico Pereira.

E, neste caso, a experiência vale a pena. A viagem é curta – duzentos e vinte metros – mas pode levar dois minutos, às vezes mais. Não há pressa, o ambiente de montanha convida ao vagar. Não é propriamente uma viagem silenciosa, mas o ruído dos carris não chega a ser ensurdecedor, pelo que falar mais perto do ouvido do companheiro de viagem resolve

## IDEIA IMPORTADA DA SUÍÇA

O Elevador do Bom Jesus tornou-se numa atracção turística, mas a verdade é que ele nasceu como meio de transporte. Aliás, ainda hoje é usado como tal. Boa parte dos funcionários da estância turística do Bom Jesus – que inclui restaurantes, hotéis e lojas de souvenirs religiosos – anda nele diariamente.

Viajam desde a cidade nos autocarros urbanos que fazem carreira para lá e têm paragem mesmo à porta do elevador. Depois fazem o resto do percurso no funicular, tendo inclusive um passe igual aos dos comboios e autocarros.

Mas voltando atrás, em finais do século XIX os visitantes do santuário eram transportados desde a cidade nos chamados ‘carros americanos’ – carruagens sobre carris, puxadas por cavalos – mas os animais não conseguiam subir a última parte do trajecto, sendo substituídos por bois nos dias de maior afluência.

A viagem lenta incomodava os turistas e atrapalhava os planos de Manuel Joaquim Gomes, empresário local que tinha começado no ne-

gócio das padarias e avançara entretanto para a indústria do turismo (explorava o Hotel do Elevador, no Bom Jesus) e tinha passado a controlar a empresa de transportes Carris (a de Braga, não a de Lisboa).

O empreendedor estudou várias soluções, até lhe falarem num engenheiro suíço chamado Niklaus Rigggenbach. Tinha nome feito em empreitadas do género, sendo a mais conhecida a do Monte Giessbach, cuja técnica de construção viria a servir de modelo para a obra bracarense.

Sem tempo para viajar para Portugal, Rigggenbach nunca acompanhou os trabalhos pessoalmente. Optou enviar para cá o seu homem de confiança, conhecido apenas por ‘senhor Mayer’, juntamente com todo o material e equipamento, fabricados na Suíça, sob sua supervisão.

No terreno, a direcção de construção ficou a cargo do então jovem engenheiro mecânico Raul Mesnier du Ponsard. Português, de origem francesa, havia de ficar ligado a quase todos os grandes projectos do géne-

ro, no nosso país: Funicular dos Guindais (Porto), elevadores da Bica, Lavra, Glória e Santa Justa (Lisboa), elevador do Sítio (Nazaré) e Comboio do Monte (Funchal).

Os trabalhos levaram dois anos e, sendo uma obra portuguesa, a derrapagem orçamental foi inevitável. Os inicialmente previstos 18 contos de reis transformaram-se em 30. Mas o esforço compensou. Logo no primeiro ano, o número de visitantes do santuário triplicou, sendo que os relatórios financeiros dão conta de lucros de «um conto trezentos quarenta e sete mil e quinhentos reis», valor que seria dividido em partes iguais pelo empresário e pela confraria.

Na época, a obra impressionou cépticos e entusiastas, tendo impulsionado outros projectos semelhantes. Do Bom Jesus, Mesnier du Ponsard levou prestígio mas, principalmente, know-how, que usou depois, ao serviço da Companhia dos Ascensores, para construir alguns dos elevadores que ainda hoje são a imagem de marca de Lisboa.

perfeitamente o problema.

Há uns quantos solavancos, mas suas, um abanão aqui, outro ali, enfim, aquele desconforto agradável de quem fica com a sensação de viajar sentado num banco de jardim. No fundo, tudo ajuda a apurar a experiência.

É caso para dizer que há ali qualquer coisa de antiquado, mas no bom sentido. Tecnologia deste século, só mesmo os telemóveis e câmaras fotográficas dos tu-

**A direcção da construção ficou a cargo de um jovem engenheiro português de origem francesa: Raoul Mesnier du Ponsard, que ficaria célebre pelo Elevador de Santa Justa**

ristas. Isto porque, na última remodelação, optou-se por preservar a atmosfera romântica do século XIX.

«Tinha um aspecto de elevador mais moderno. Esta alteração de 2006 foi no sentido de recuperar a estrutura original. Mas não implementámos nenhuma inovação que torne mais rápida a subida, ou a descida», explica Varico Pereira.

O reconhecimento chegou este ano, quando o Elevador do Bom Jesus foi finalmente classificado como Monumento de Interesse Público. O passo seguinte é a candidatura de todo o santuário a Património Mundial da UNESCO. E, quem sabe, talvez o elevador seja o meio de transporte mais rápido para lá chegar. ●