

# A TODO O VAPOR

## Da Régua ao Tua

### O Douro

É o rio que desagua na *Foz do Douro*, no Porto, na eterna luta de águas, onde pescadores avulso tentam a sua sorte, queimando o tempo com a cana em riste. Antes do jardim do *Passeio Alegre*, já as águas se esquivaram sob seis pontes, e honraram com sua presença a *Ribeira*, onde turistas procuram beber o Porto num cálice, entre visões de casarios em cascata e barcos rabelos aprisionados ao presente. Pela *Ribeira* vinga o som forte da pronúncia inimitável, da música avulso dos bares *modernizados*, dos miúdos que, em trajes menores, se atiram às águas mansas do Douro, sem receios do estado turvo das águas.



Fig.1 – Pescadores na Foz do Douro e Ribeira do Porto

O Douro é a seiva do vinho a que chamaram *do Porto*. Dele se usaram homens da terra feitos bravos marinheiros para o transporte do vinho, até às caves de Gaya. É rio sem dono, nem domador. Suas fúrias nos rápidos, só tarde foram amainadas com barragens de betão armado pelos homens. E em anos chuvosos cresce sem parar, inundando casas ruas terrenos.

O Douro. Motivo de passeios demorados em estradas feitas a pá e pica, seguindo os traçado naturais de montes e vales de serras quase perdidas. Estrada dos barcos e pousio da linha férrea desde Dezembro de 1887, altura em que Barca D’Alva se liga a Ermesinde.

Das terras rochosas xistosas vem na memória do tempo relatos do esforço hercúleo de plantar vinhas, fazer calços, socalcos, surribas em modo manual. Da herança da expressão *trabalhar como galego*, sabemos quem ajudou a construir vinhedos sem fim. Histórias de sucessos empresariais e agrícolas, mas também histórias tristes associadas à filoxera e à morte das videiras, até que porta-enxertos vindos da América entre outras técnicas pareceram atenuar essa peste. O registo desse passado, vê-mo-lo nos *mortórios*, socalcos pintados a erva bravia, como se daquela terra nada de bom possa crescer.

O Douro. Descoberta *recente* para motivos turísticos, é Património Mundial da Humanidade (ver caixa)

A UNESCO designa a 14 de Dezembro de 2001 o Alto Douro Vinhateiro **45° 68' N, 5° 93' W** Património da Humanidade, na categoria de paisagem cultural; este estatuto foi o culminar de um processo de candidatura que ganhou contornos pelas mãos da [Fundação Rei Afonso Henriques](#).

O Alto Douro Vinhateiro tornou-se a 13ª zona do país classificada e o 5º elemento do grupo vitivinícola, juntando-se às regiões de Val du Loire e Saint Émilion (França), Cinque Terre (Itália) e Wachau (Áustria).

A área classificada engloba 24,6 mil hectares, espalhados por 13 concelhos: Mesão Frio, Peso da Régua, Santa Marta de Penaguião, Vila Real, Alijó, Sabrosa, Carrazeda de Ansiães, Torre de Moncorvo, Lamego, Armamar, Tabuaço, S João da Pesqueira e Vila Nova de Foz Côa; representa dez por cento da [Região Demarcada do Douro](#).

in [www.portoturismo.pt](http://www.portoturismo.pt)

É o rio que se deixa acompanhar e quase tocar por uma linha férrea, num já longo namoro, numa composição paisagística de grafismo curvilíneo, não obstante o paralelismo dos carris que concorrem até ao infinito com os cordões das vinhas do vinho maduro porque pertencente à primeira região demarcada de vinhos do Mundo.

À passagem dos comboios a paisagem silenciosa das vinhas desertas de ruídos fica marcada por um apito, ou pela cadência dos ferros rolantes sobre o metal deitado nas travessas de pinho tratado.

### O que nos esperou

Era um Sábado de mais uma época de comboio histórico, faziam 40 °C, e nem por isso deixamos de entrar com o entusiasmo de quem vai experimentar uma sensação *diferente*.



Fig.2 – A 0186 na Régua a arrancar para mais uma viagem

Munidos de muita água e roupa fresca, entramos na carruagem histórica, e mesmo parados, cedo começou o entusiasmo, com uma recepção musical (que continuou viagem fora) a cargo de acordeão,

pandeirola e vozes, com temas populares portugueses...e não só.

A recepção é cuidada por parte de quem nos oferece água (contra a compra de um caneco de alumínio «à antiga») e o vinho do Porto, com bocados de bola de carne.

Até ao Pinhão, a carruagem enchia-se de americanos aparentemente ainda «fora de si» (não se sabe se por adorar, ou nem por isso...) e depois, uma enchente de franceses, pouco amigos do fumo e faúlhas, pois insistiam em fechar portas e janelas, acção incompatível com o calor daquele dia!

A faculdade de se poder percorrer o comboio de uma banda a outra, e mais do que isso de permanecer nos varandins das carruagens a apreciar a paisagem (quem se pode gabar nos comboios de hoje de estar no exterior quando se passa num túnel?) melhorava (ainda) mais a (boa) sensação de se estar a viajar.

Os 425 metros do túnel de Bagaúste e a seguir os 174 metros do da Pedra Caldera, são, neste comboio, uma sensação forte (admitamos que igualmente *sufocante*): iluminados por amarelas lâmpadas incandescentes de 25 Watts e com o fumo a entrar (com as janelas fechadas não será tão problemático...), faz-nos reviver e compreender melhor pelo que passaram as gerações anteriores quando usavam este meio de transporte...

Chegados ao Tua, temos igualmente a oportunidade de assistir às manobras da máquina que se obriga a deslocar um vagão cisterna e um furgão, de um topo ao outro da composição, bem como a inverter a locomotiva na bem oleada placa giratória, operação ainda assim demorada. Isto se não optar por ir refrescar-se ao estabelecimento de restauração mais próximo...



Fig.3 – Parada no Tua para ser lubrificada

### **O Comboio Histórico**

Parece ser uma *consequência natural* do Douro turístico, património mundial, já que o caminho de ferro teve (tem e terá) aqui uma importância indelével no transporte de pessoas e mercadorias, não esquecendo que é na Linha do

Douro que desaguam as Linhas do Tâmega (ligando Livração a Arco de Baulhe), do Corgo (ligando a Régua a Chaves), do Tua (Tua – Bragança), do Sabor (Pocinho a 12 km de Miranda do Douro, *Duas Igrejas*), tendo inclusive continuação até Salamanca e daí para outros pontos da vizinha Espanha.

Apesar de no passado troços vários das referidas linhas terem sofrido entretanto amputações, por alegada falta de rentabilidade - deixando povoações isoladas e património (ferroviário) ao abandono - ainda se podem percorrer bonitos troços que acompanham os rios que lhes deram nome.

Voltando ao Douro, refira-se que de acordo com números divulgados na imprensa nacional, houve um crescendo da procura de 40% em relação a 2003 e que 2004 é o ano em que 110 000 passageiros procuraram os comboios históricos do Douro. É um número que espelha bem a apetência pela experiência do *Douro a vapor*<sup>1</sup>, e mais do que isso, parece ser uma experiência a «repetir» noutras linhas.

O turismo tem vindo a mudar, e se estamos e queremos permanecer no roteiro, temos que variar as ofertas, aumentar a qualidade das mesmas. Parece que cada vez mais a imagem do guarda-sol, dos baldes, pás, barracas e mar, se torna desfocada aos olhos de quem quer conhecer (mesmo) de que são feitos os países...

Também julgamos oportuno de novo referirmo-nos à ideia do *museu vivo* em alternativa ao *museu convencional*, onde o que se expõe «não mexe», com o necessário incremento de oferta de mais material circulante histórico em condições de...circular!

### **O Douro – ver mais além**

É no apito do comboio histórico, estridente e insistente, e nos braços no ar que trocam saudações, seja ao chefe de uma estação, a um pescador, ou aos muitos turistas que navegam no Douro, fazendo cruzeiros, que se percebe a dimensão da satisfação de quem procura – e encontra – no Douro, e felizmente não só no comboio histórico, o motivo do descanso, da contemplação, da gastronomia, do clássico, do vinho, ...

A infinita oferta de sensações clama por uma estratégia (finalmente pensada, sóbria, inteligente e não atentatória do ambiente – ao contrário de outras regiões nacionais vandalizadas por interesses

<sup>1</sup> Também há Comboio histórico na linha do Corgo, mas não é utilizada a máquina a vapor, mas sim uma *diesel*, por alegado perigo de incêndio. Este serviço realiza-se a pedido e para grupos que o justifiquem em número de viajantes.

materiais...), que terá sido desenhada em 2003 (provavelmente que muito antes disso já haveria ideias sérias sobre o assunto), com a publicação, que a seguir transcrevemos, no DR. Reza que:

*No exercício das suas competências, a API — Agência Portuguesa para o Investimento procedeu ao estudo das virtudes e debilidades da região em causa [vale do Douro] e apresentou ao Governo uma proposta consistente, coerente e estruturada, de captação de novo investimento em oferta turística para toda a bacia hidrográfica do Douro, não descurando a dimensão espacial transfronteiriça, desde a nascente, em Sória, até à foz.*

É um texto longo que a certa altura faz a seguinte referência à

*Melhoria das acessibilidades e projectos ferroviários:*

*i) Recuperação da linha do Douro:*

*Intervenção no troço Porto-Régua, com electrificação, novos sistemas de sinalização/ telecomunicações e comando de tráfego centralizado;*

*Reabilitação do troço Régua-Pocinho, assim como das linhas do Tua e do Corgo, com um programa de recuperação e manutenção das infra-estruturas;*

*ii) Constituição da Agência de Comboios Históricos*

*do Douro, em colaboração com a CP, REFER, Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S. A., CCDRN, e municípios e regiões de turismo, com a contratualização, numa lógica de serviço público, de: Concessão da operação ferroviária do serviço de comboios turísticos e históricos na linha do Douro (acima da Régua) e seus ramais; Construção e instalação do Núcleo Museológico Ferroviário do Douro (integrado no futuro Museu Ferroviário Nacional)<sup>2</sup>.*

Cumpre-nos dizer que, em pleno 2005, já se perdeu muito tempo e que os negócios não se podem basear só em boas ideias e estratégias bem montadas, pois carecem de *resposta*, de real eficácia.

E no caso do Turismo, insiste-se, o desvio de rotas é rápido e, muitas vezes, irreversível...

### **Material histórico utilizado**

---

De acordo com a CP, no seu site, lê-se:

---

<sup>2</sup> Resolução do Conselho de Ministros, *DIÁRIO DA REPÚBLICA— I SÉRIE-B N.º 199 — 29 de Agosto de 2003*

*Locomotiva a vapor (Locomotiva Henschel 0187 ou 0186 - ano de construção: 1923) ou a diesel (1427 - ano de construção: 1967) mais cinco carruagens históricas em madeira.*



Fig.4 – Em manobras, depois da inversão

### **Conclusão...**

---

...a não perder!



Fig.5 – Óleo e água q.b.