

CRÓNICA DE UMA LINHA AMPUTADA

Ou elegia à destruição do *nosso* património

Rumo a Arco de Baúlhe

Desde a estrada nacional vejo pelo canto do olho, em Paçô Vieira, uma construção destrozada que parece inserir-se no âmbito da minha jornada ferroviária e mais não é do que uma estação. Paro e depara-se-me uma edificação completamente arruinada (fig 1).

Em vez de carris e travessas (e um serviço associado de comboios a horários compatíveis com as necessidades dos potenciais clientes) vê-se um manto de alcatrão negro, uma ciclovia, que liga Guimarães a Fafe e mais exactamente Devesa (Guimarães) e Foz (Fafe). Excelente meio para evitar uma maior degradação e até mesmo a «conquista» da linha por gente mais maldosa, a verdade é que, já a caminho de Arco de Baúlhe, pelos vales verdejantes do Minho, me questiono do interesse e utilização da mesma...



Fig 1: Ciclopista em Paçô Vieira

Troço Guimarães – Fafe

Em 1908 foi decidida a construção da linha Guimarães – Chaves, de via métrica (via *estreita*), entroncando esta com a Linha do Tâmega em Cavez.

Nunca aconteceu, pois de Guimarães a linha nunca passou de Fafe e de Amarante nunca passou de Arco de Baúlhe.

Foi construída pela empresa Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães e tem 22 km. Foi encerrada em 1986.

Linha de Guimarães

A Linha de Guimarães (Porto-Trindade-Trofa-Lousado-Guimarães) de bitola métrica sofreu entretanto uma reconversão para bitola larga (1,67 m) também pelo facto de parte da mesma ter sido incluída no traçado do Metro do Porto.

Mais do que uma simples reconversão, hoje viaja-se de Guimarães ao Porto numa hora, em linha dupla electrificada, em material circulante de última geração (série 3400 – Siemens Bombardier), num serviço (suburbano) de qualidade certificada por um organismo acreditado, de acordo com uma norma internacional de gestão da qualidade (ISO 9001: 2000), o que diz bem da mudança operada.

Via verde Vs. Ciclovia

Leio preocupado que há quem concorde com a transformação de linhas férreas desactivadas em vias verdes. E há quem as defenda porque se adoptaram nos Estados Unidos e em Espanha...

Julgo que a criação de uma via verde na nunca-existente «linha do Varosa» (Régua – Lamego) até pode fazer sentido, querer fazê-lo em linhas que, apesar de fechadas, ainda apresentam algumas possibilidades de serem ressuscitadas à conta de programas apropriados parece-me, no mínimo, *desajustado*...

O caso da ciclovia de Guimarães a Fafe ainda levanta uma outra questão subtil: será uma ciclovia *de per se* uma via (corredor) verde?

A imagem real de uma via (corredor) verde deve ter em conta critérios no domínio do ambiente, da estética e da continuidade do espaço¹

Se assim é, pergunto-me: não terão as entidades responsáveis pela construção da ciclovia (ou devo dizer *destruição* da via ferroviária?) caído na tentação do mais fácil, numa atitude pouco visionária?

Hoje, parece-me que se perdeu *pau e bola*: Não se ganhou uma via verde, e não se aproveitou a oportunidade que a modernização

¹ A pista de cicloturismo Guimarães, Fafe, oportunidade perdida para a criação de um corredor verde?, João Sarmiento, Sara Mourão, www.ocomboio.net

exemplar da Linha de Guimarães gerou para reiniciar o transporte de passageiros (certo é que se trata de via estreita e única) em regime de *ligação* de e para Guimarães.

Quanto à experiência da ecovia, veja-se o exemplo do troço Valença – Monção (fig 2), fechado em 1990, depois de ter sido aberto o troço Lapela a Monção em Junho de 1915. Segundo Reportagem de Nuno Passos de 14 de Novembro de 2004, « O presidente da Região de Turismo do Alto Minho (RTAM) também se mostrou saudosista. “O caminho-de-ferro, quando não é viável, passa a vapor, como no Douro. Tentámos fazer isso aqui, mas a CP via mal a gestão da linha nas mãos do turismo.”».



Fig 2: Ecopista Valença - Monção

Sublinho: «a CP via mal a gestão da linha nas mãos do turismo» (!). Se o presidente da Região de Turismo do Alto Minho se rende assim, temo que venhamos a ter muitas *soluções* deste tipo espalhadas por muitas linhas...

A Linha do Tâmega

Com uma extensão de 51,733 m, de via estreita (1,00 m), liga Livração (Linha do Douro) a Arco de Baúlhe. Iniciou-se a sua construção em 1905 (Caminhos de Ferro do Estado – Companhia do Minho e Douro). Só em 1949, se inauguraram os 39 km finais, 40 anos após inauguração do troço Livração – Amarante.²

Viu fechado o troço Amarante – Arco de Baúlhe em 1 de Janeiro de 1990 e, não obstante o interesse demonstrado por um cidadão inglês, que tem ligações a Portugal e à CP e também ao *turismo ferroviário*, em explorar o troço, a CP decerto «viu mal a gestão da linha nas mãos do turismo»...

Propus-me tentar compreender o estado do troço fechado há quinze anos e iniciei a jornada no terminus: Arco de Baúlhe.

Em Arco de Baúlhe

² Os comboios em Portugal, do vapor à electricidade, José Ribeiro da Silva, volume I, edição Mensagem

A estação, transformada em Museu, apresenta à data desta crónica (Abril de 2005) um aspecto condigno, bem como toda a envolvente. Quem chega à estação e «anda distraído» até perguntará a que horas chega o próximo comboio...

Tem cocheiras onde está guardado material circulante antigo, todas em excelente estado de conservação, e até a linha se apresenta deservada, pelo que, olhando para três carruagens estacionadas na via fica a impressão de que há vida na linha.

O receio de já ter sido criada uma ciclovía desfaz-se, a esperança parece instalar-se. Até que seguindo a linha rumo a Amarante, começa o descalabro:

Apeadeiros e estações completamente destruídas por actos de vandalismo gratuito que não se compreende;

Aproveitamento da linha para recinto de festas populares;

Levantamento de carris e travessas para «aproveitamentos» privados, ignorando os perigos potenciais para a saúde pelo contacto com as madeiras impregnadas pelo processo Creosote;

Utilização privada dos antigos armazéns para guardar sucata, lenha, e outros dejectos, encontrando-se mesmo casos em que amarrados por uma trela e presos às referidas estruturas, têm cães de guarda para afastar olhares curiosos;

Aproveitamento do espaço da linha para fazer crescer mais um «metrito» o quintal de uma casa (será só uma?) em construção...

Utilização (desconheço com que legitimidade) de uma estação como habitação própria, bem como toda a envolvente;



Fig 3: Restos da estação de Codeçoso

Levantamento em massa dos carris no «final» do troço (próximo de Amarante), alegadamente

a mando da própria REFER, travado sabe-se lá com que instrumentos legais...

O pensamento



Fig 4: Estação de Celorico de Basto

Olho Celorico de Basto (fig 4) desde a estação: nunca tinha tido esta sensação de que riscando do mapa uma estrutura ferroviária como aquela, qualquer urbe morre, esvai-se em alcatrão e betão, até que o escleroma do trânsito a faça estancar...



Fig 5: A Senhora da Graça e o Marão, parecem ser os guardiões da linha, e deixam-nos a sensação de que pacientemente esperam pelo bom senso dos homens...

Razões e conclusões

As notícias, a menos de um erro de publicação, são claras:

«A Comissão de Defesa da Linha do Tâmega - CDLT - anunciou que suspendeu a manifestação que tinha perspectivada para esta altura, na expectativa de que o novo Governo possa revelar receptividade quanto à possível reabertura daquela linha-férrea, no troço entre Amarante e Arco de Baúlhe, desactivo há 18 anos³.»

Desde há muito que se luta pela reabertura desta (e doutras) linhas. Li mesmo que se chegou a simular o início da recuperação, com a limpeza de um apeadeiro. Nada mais aconteceu...

Ouvi da boca de um senhor de idade, em Lapela (troço de Monção, agora ecopista) que «era

melhor com comboios». Disse-me que «no final havia 4 comboios. Mas que para quem queria trabalhar o «primeiro era às 10h da manhã e o último às 17h», o que não servia, e que a CP «fez um inquérito para contabilizar os passageiros» antes do fecho da linha. Ouvi-o de viva voz, confirmando o que leio em crónicas escritas sobre o assunto. O método é diabólico: justificar o fecho subvertendo as regras elementares da gestão comercial, procurando fugir aos clientes em vez de procurar satisfazer as suas necessidades por via de uma oferta compatível.

É tempo de acabar com a guerra. De olhar com seriedade para as populações que ficaram sem o seu transporte, para quem perdeu um importante vector de desenvolvimento por via do turismo da região (veja-se o exemplo da Linha do Douro e dos comboios históricos). Enterrar os complexos, exorcizar derrotas políticas, assumir responsabilidades.

E depois de abrir a Linha do Tâmega, repense-se a do Tua e a do Corgo, reabra-se de uma vez na linha do Douro o troço Pocinho - Barca D'Alva (quem sabe rumo a Salamanca) , e mais ao centro, a linha do Vouga...

Não creio que «não haja dinheiro». As boas ideias tendem para custo zero quando o benefício é infinitamente...*bom!*

³ Comércio do Porto, 04 de Abril de 2005