



Integra um pequeno grupo que conduz as duas únicas locomotivas a vapor

Abílio Sérgio Ribeiro, um maquinista “privilegiado”

FOTOS: Paulo Vila



Sérgio aos comandos da locomotiva, poucos minutos depois da partida

Quando Abílio Sérgio Ribeiro nasceu, eram já muito poucos os comboios de tracção a vapor que circulavam em Portugal. A 25 de Março de 1977, quando tinha apenas três anos, o serviço das locomotivas a vapor na via larga foi declarado extinto. As da via estreita, poucos mais anos permaneceram no activo. É, pois, compreensível, que tudo quanto Sérgio guardasse na memória sobre os “velhos” e fumarentos comboios não fossem mais do que ténues recordações de infância. Natural de Viatodos, hoje, Sérgio é um grande conhecedor do modo de funcionamento das antigas locomotivas e faz parte de um pequeno grupo de maquinistas que conduz os dois únicos comboios a vapor que circulam em Portugal - e apenas para fins turísticos. O Jornal de Barcelos acompanhou-o durante uma dessas viagens.

Quase 150 anos depois da sua fundação, o caminho-de-ferro já não é o que era nem, tão pouco, ser ferroviário constitui o mesmo motivo de orgulho que, em tempos, trazia envaidecidos todos quantos serviam a “Companhia”. De entre as muitas dezenas de profissões que ali se agruparam, a de maquinista distinguia-se como quase nenhuma outra. Como poucos, gozavam de um estatuto que só uma estrutura organizacional militarizada pode suportar. Destaque-se, por exemplo, o facto de o fogueiro - elemento indispensável e fundamental na manobra das locomotivas - ser obrigado a pedir licença ao maquinista para entrar na máquina. Esta e outras curiosidades são lembradas numa conversa entre Sérgio e um ex-maquinista do

vapor, já a caminho da Régua, de onde partirá o comboio histórico. Há pormenores absolutamente deliciosos que vão sendo trazidos à memória ao longo deste encontro imprevisto. - Se é que no comboio alguma coisa é imprevista ou assim pode ser considerada. Por momentos, parece-nos que não. “É muito duro”, dizem ambos, quando falam da máquina a vapor e da difícil tarefa de a conduzir. Apesar da “pouca experiência”, como faz questão de lembrar, porque só em Fevereiro é que terminou o curso, Sérgio parece já muito familiarizado com as exigências da tracção a vapor. A condução do comboio moderno nada tem a ver com a de uma locomotiva e, por isso, diz Sérgio, “um dos grandes segredos” para se

fazer um aproveitamento mais correcto da máquina passa por “conhecer correctamente a linha”.

Mas antes de percorrer os 36,5 quilómetros que separam a Régua do Tua - um dos percursos que a CP disponibiliza a bordo dos comboios históricos -, Sérgio, juntamente com João Santa, o colega que o acompanhará na cabina, têm pela frente um conjunto de tarefas de mais de cinco horas até que a velha locomotiva esteja pronta para a viagem. Ao meio-dia, reclama o jovem maquinista, “tem que se almoçar, e bem, senão não há comboio”. Até então há, no entanto, muito para fazer. Já convenientemente fardado e com uma rodilha feita de desperdícios na mão, Sérgio sobe

para a locomotiva. Passam poucos minutos da dez horas da manhã. A mistura de petróleo com óleo usada na limpeza devolve à máquina o brilho que ostentou noutros tempos. Apesar da fadiga, a tarefa é executada com alguma vaidade. Os metais das válvulas de segurança, do apito, dos areeiros e das chapas de identificação são polidos com particular cuidado. Aos poucos, a locomotiva “perde” a patina de 80 anos e mais parece acabada de sair da fábrica.

Uma hora depois de se ter iniciado a limpeza, é chegado o momento de acender a fornalha. A locomotiva só circula uma vez por semana e, por isso, são necessárias quatro horas (!) para que a caldeira atinja a pressão necessária. Com a ajuda do seu

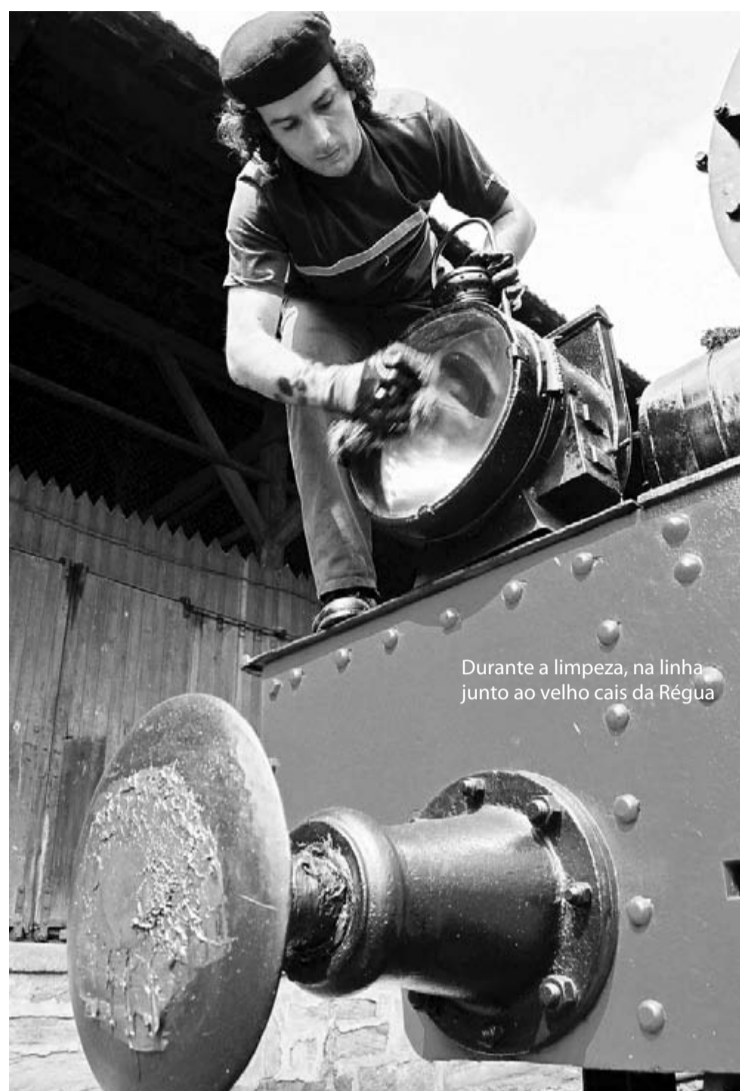


Metendo carvão na fornalha

colega, Sérgio lança fogo sobre uma extraordinária quantidade de briquetes (cerca de duas centenas) que cobrem por completo as grelhas da fornalha. “Parece o inferno”, ironiza o maquinista, quando pela porta se escapam as primeiras chamas. A partir daqui, tem que haver um cuidado permanente para que o lume não esmoreça. Na gíria ferroviária, explica Sérgio, consiste em “tratar o fogo” de modo a que se atinja e, posteriormente, se mantenha o “timbre da caldeira” - a pressão ideal para movimentar a locomotiva, variável de máquina para máquina, e que, neste caso, é de 12 kg/cm².

Pouco tempo depois de ateadado o fogo, da chaminé eleva-se um fumo brando e negro. Para os vários entusiastas do caminho-de-ferro que por ali andam, esta imagem é uma espécie de chamamento. A locomotiva, fabricada na Alemanha em 1925 pela Henschel & Sohn, começa então a ser filmada e fotografada até à exaustão. São muito poucos os que ficam indiferentes àquele espectáculo.

Sérgio prepara-se agora para “azeitar” a máquina. De seringa e bidão de óleo na mão, o maquinista barcelense percorre, um por um, todos os pontos de lubrificação da locomotiva. São muitos. Mais de uma centena. A tarefa é, pois, bastante morosa. Mas tem que ser feita e com atenção redobrada. O óleo, esse, escorre abundantemente pelas peças que estão a ser lubrificadas. E assim tem que ser porque nas locomotivas tudo funciona “ferro com ferro” e o receio de que algum mecanismo se danifique é uma ideia que atormenta Sérgio. “Nada, mas nada mesmo pode ficar por lubrificar”, explica o maquinista, enquanto aperta mais uma das rolhas de cortiça utilizadas para tapar os pontos de lubrificação. Ao longo destes movimentos que se repetem por mais de duas horas, Sérgio explica-nos pormenorizadamente como funciona cada mecanismo. É uma aula fascinante, sobretudo pela facilidade com que o faz. Afinal de contas, no funcionamento da velha locomotiva também não há nada que não seja de uma simplicidade comvente. Do freio à bomba de água, tudo funciona a vapor. Percebe-se então melhor o desabafo de Manuel Vidal Espano, no seu livro “Electrificação de Ferrocarriles”: “Não seremos nós os que tentaremos obscurecer a velhice gloriosa da máquina a vapor (...), que com funda emoção contemplamos hoje com a sua grande chaminé e os seus simples mecanismos que lhe dão aspecto de brinquedos de criança...”



Durante a limpeza, na linha junto ao velho cais da Régua

Sérgio, que “não tinha ideia de como funcionava uma locomotiva”, também não fica indiferente ao trabalho que ali está a realizar. “Hoje, é um privilégio fazer isto. Exige sacrifícios, mas nem toda a gente tem esta oportunidade”, esclarece o maquinista que só em 1996, depois de ter concorrido “por acaso” para a PJ, PSP e GNR, acabou por integrar os quadros da CP. Ainda assim, acrescenta Sérgio, “se ser maquinista fosse conduzir apenas comboios a vapor, não sei se o teria sido”. Isto é “muito duro”, repete, e os “aspectos técnicos” que mais o fascinam (electricidade, pneumática e mecânica) fazem parte de outros comboios que não aqueles... Faltam ainda mais de duas horas para a partida quando, pela primeira vez, Sérgio abre o regulador da locomotiva. A pressão não é a desejável, mas é preciso acoplar as carruagens, cinco, e também elas históricas. A mais antiga, fabricada na Bélgica, é de 1908. Entretanto, o carvão lançado para a fornalha

provoca uma contida nuvem de fumo preto. O suficiente para alguns passageiros que já por ali andam se aproximem da máquina. Alguns estão absolutamente siderados com aquilo que vêem. “Olha, isto anda mesmo a carvão!”, exclamam. Quase todos se querem fotografar junto da locomotiva. Indiferente àquela movimentação, Sérgio prossegue com a lubrificação. Será assim quase até ao momento da partida. A única pausa que faz é para regar o carvão. Não pode ir “verde” para a fornalha, explica, “senão desaparece”.

Finalmente, está tudo pronto. Passam alguns minutos das três e meia da tarde. Ao sinal de partida, Sérgio faz rodar cuidadosamente a alavanca do regulador. A velha locomotiva põe-se em marcha. O som magnânimo e inconfundível do apito ecoa rapidamente pela encosta da serra. Para trás, num mural da estação da Régua, fica o pensamento de Miguel Torga: “O comboio... num vaivém sem descanso, leva e traz anseios, aproxima e afasta esperanças,

carrega e descarrega desilusões”. Sem sabermos com exactidão quais, os sentimentos vividos a bordo são certamente muitos, a crer nas mais diversas reacções dos passageiros. É o início de uma viagem memorável. Na cabina o calor é sufocante, mas aguenta-se. Será assim durante a uma hora e dez minutos que a locomotiva demorará até chegar ao Tua. Agora, o som mais forte é o dos rodados à passagem pela ponte metálica sobre o rio Corgo, metros antes da bifurcação para Vila Real. Sérgio parece-nos encantado, mesmo não sendo a primeira vez que ali está. Afinal, tem em mãos aquele que foi “o motor da revolução industrial”, a máquina a vapor, motivo mais do que suficiente para se sentir orgulhoso. O túnel de Bagaúste, deixa pela primeira vez a cabina totalmente às escuras. O momento é indescritível. Durante toda a viagem, não há tempos mortos. Sérgio reparte as

também aproveitados para “apalpar a máquina”, uma tarefa que consiste em verificar se há mecanismos em sobreaquecimento. Tudo está em perfeitas condições mas, ainda assim, durante os minutos que restam, algumas das peças de maior desgaste são novamente lubrificadas. De resto, em todas as paragens estas operações não-de repetir-se. De regresso à cabina, Sérgio recebe sinal de partida e, ao movimento do regulador, a máquina arranca novamente em direcção ao Tua. Volta a ouvir-se com maior vigor o som característico e único de uma locomotiva. No cilindro, a temperatura do vapor ronda os 350 °C (!). A viagem prossegue a uma velocidade média de 30 km/h. Já no Tua, onde o comboio dá entrada na estação à tabela, é tempo de “virar” a máquina. Excluindo os 4 mil quilos de carvão que é possível alojar no tender e os 10.000 litros de

ao colega. A partir daqui, terá que ser ele a cuidar do fogo para que a pressão se mantenha estável. Quando a viagem estiver concluída, estarão também gastos aproximadamente 1.200 kg. de carvão. São, por isso, inúmeras as vezes que a porta da fornalha se abre e, quando acontece, o calor invade violentamente a cabina. Bebe-se muita água e comem-se algumas fatias de pão com chouriço, vindas das carruagens. Na dúvida, Sérgio explica-nos porque é que o som provocado pelos rodados da locomotiva é tão invulgar. “Tem a ver com a distância entre eixos”, diz, enquanto limpa o suor do rosto, totalmente sujo pelo pó do carvão. E é mesmo assim que há-de ser fotografado junto da velha locomotiva, a pedido de alguns passageiros, pouco depois de chegar à Régua. A viagem, essa, aproxima-se do fim e há já algum tempo que Sérgio não alimenta a fornalha. A pressão é suficiente para levar



Na estação do Pinhão, durante o reabastecimento da locomotiva

tarefas com o seu colega, que faz a vez de fogueiro e a quem cabe o difícil encargo de “tratar o fogo”. Por seu lado, a atenção do maquinista volta-se para os níveis de água da caldeira e do manómetro da pressão. É ele, também, que escolhe a melhor altura para meter água na caldeira, de modo a que o momento em que a pressão baixa não coincida com o de maior esforço da máquina. Enfim, é um trabalho conjunto e preciso para que nada falhe. Mais do que a grave falta profissional, deixar queimar a caldeira seria o fim da viagem. A chegada à estação do Pinhão acontece menos de uma hora depois da partida. Sérgio faz soar o apito ao entrar na vila e deixa deslizar a locomotiva até junto da grua de abastecimento. Por precaução, é repostado o nível de água no tender. Dezenas de pessoas abandonam as carruagens e correm para fotografar aquele momento. Os dez minutos de paragem são

água que o reservatório suporta, isto sem sequer contabilizar os cerca de 3 m³ de capacidade da caldeira, são 98 toneladas que é preciso fazer girar na placa, dando deste modo uma nova direcção à locomotiva. O esforço é violento mas só assim é possível regressar mais comodamente à Régua.

Sérgio cede agora o seu lugar

a máquina ao destino e não convém que fique muito carvão por queimar. “Quanto mais ficar, mais difícil se torna apagar o fogo e mais temos que tirar para limpar a fornalha”, explica. É esta a última tarefa, também ela “ingrata”, antes de poder regressar a casa.

Paulo Vila



O “azeitar” da máquina



Na placa giratória do Tua, onde a máquina é “virada”