

O COMBOIO EM PORTUGAL

Departamento de Informática
Universidade do Minho
Campus de Gualtar
4710-057 BRAGA
Telefone: 253.604457
Fax: 253.604471

<http://ocomboio.net>

042 A LINHA DA LOUSÃ: PERFIL E ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO



PAULO CARVALHO

(Doutorado em Geografia. Professor Auxiliar da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Investigador do Centro de Estudos Geográficos de Coimbra. paulo.carvalho@fl.uc.pt)

PUBLICADO ONLINE A 24 JUNHO DE 2007



A LINHA DA LOUSÃ: PERFIL E ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

O caminho de ferro Coimbra-Lousã reflecte de forma soberba o título de uma obra magistral de Eça de Queirós: “A Cidade e as Serras”. Esta linha ferroviária centenária (inaugurada no dia 16 de Dezembro de 1906) foi construída sob condições técnicas muito exigentes que decorrem, no essencial, das dificuldades orográficas que marcam o seu traçado até Miranda do Corvo. Ao contrário da Estrada da Beira (E.N. 17), que rasgou o interior do rebordo montanhoso do Maciço Antigo e seguiu o rio Ceira até Foz de Arouce, a Linha da Lousã encostou-se ao bordo ocidental do relevo marginal para entrar, assim, no alvéolo tectónico da margem noroeste da Serra da Lousã.

Contudo, são os contrastes paisagísticos vigorosos, resultantes da litologia, da tectónica e da acção antrópica, que mais impressionam o viajante.

Em cerca de três dezenas e meia de quilómetros, na amplitude dos pontos extremos (Coimbra e Serpins), a Linha da Lousã atravessa os municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, no distrito de Coimbra, e, deste modo, conecta as sub-regiões do Baixo Mondego e Pinhal Interior Norte. A população residente nestes três concelhos, segundo os Censos 2001, aproximava-se de 180 mil habitantes (destacando-se Coimbra, com quase 150 mil habitantes). Todavia, a área de influência do caminho de ferro ultrapassa os limites desta geografia administrativa.

Por outro lado, importa sublinhar que o serviço ferroviário, com 37 viagens diárias (dias úteis) em ambos os sentidos e um percurso estruturado em quase duas dezenas de paragens, transportou em 2006 cerca de um milhão de passageiros.

Para interpretar a referida diversidade paisagística é necessário atender às duas principais sub-unidades morfo-estruturais que acompanham o percurso ferroviário da capital do Mondego à vila de Serpins: o rebordo montanhoso do Maciço Antigo e as bacias sedimentares de Miranda do Corvo-Lousã-Góis-Arganil.

Depois de um percurso urbano na cidade de Coimbra, o caminho de ferro transpõe o rio Mondego (na ponte da Portela), onde se anuncia uma trajectória mais sinuosa. A sensação de uma linha de montanha é muito evidente no traçado desde Ceira até muito perto da vila de Miranda do Corvo, pois a plataforma da linha foi talhada no material xistoso (da base ocidental) do maciço marginal de Coimbra, acompanhando o curso inferior do rio Dueça. Encostas abruptas e vales muito encaixados dominam a paisagem neste sector muito marcado, tam-

bém, por obras de arte impressionantes (aquedutos, pontes e túneis).

A partir de Miranda do Corvo, a paisagem é mais aberta, com sectores aplanados e menos castigada pelos incêndios florestais. Após percorrer duas dezenas de quilómetros, a sudeste de Coimbra, entramos no domínio dos materiais sedimentares finos (arenitos, areias e argilas) da bacia da Lousã que facilitaram a construção da plataforma da linha férrea. Ao mesmo tempo, é possível contemplar, a sudeste, o levantamento brusco de uma enorme massa de relevo, a Serra da Lousã, que baliza a extremidade ocidental da Cordilheira Central (sistema montanhoso mais importante de Portugal e espinha dorsal da Península Ibérica). A montanha, relativamente composta de vegetação, deixa antever pequenos lugares e as suas cumeadas são dominadas por imponentes aerogeradores (que integram diversos parques eólicos).

O traçado do caminho de ferro em Miranda do Corvo e Lousã permite observar, de igual modo, a evolução urbana recente destas antigas vilas de larga tradição industrial (olaria e fabrico de papel, respectivamente). A metade oriental do troço Miranda do Corvo-Lousã cruza as colinas sedimentares e percorre a bacia topográfica da Lousã (após uma enorme curvatura da linha férrea que desvia da montanha).

Da vila da Lousã, o caminho de ferro avança em direcção a Serpins, onde atravessa o rio Ceira sobre uma original ponte em curva. Aí chegou, no dia 10 de Agosto de 1930, e ficou definitivamente a Linha da Lousã, no âmbito de um projecto inacabado que conduziria aos concelhos de Góis e Arganil (Beira Serra), rasgando o interior do alvéolo tectónico da bordadura noroeste da Serra da Lousã e do Açor.

Por último, é importante referir que, ainda hoje, são visíveis os resultados de alguns trabalhos preparatórios da plataforma do caminho de ferro, a montante de Serpins, designadamente o troço que conduz da vila de Serpins até ao espectacular canhão quartzítico da Senhora da Candosa (epigenia do rio Ceira). Aí vislumbra-se Vila Nova do Ceira e aquilo que foi, em diversos projectos nunca concretizados, o sentido natural de continuidade da Linha da Lousã rumo às Beiras (Alta e Baixa).



© Fotografias de Dario Silva