

MAFALDA CÉSAR MACHADO
RUI CARDOSO

Pelas Linhas da Nostalgia

PASSEIOS A PÉ NAS VIAS FÉRREAS ABANDONADAS



PROIBIDO TRANSITAR A PÉ PELA LINHA?

Rui Cardoso

A ideia que serviu de base a este livro tem uma boa dúzia de anos. De passagem por Torre de Moncorvo, fomos ter, por acaso, a um troço abandonado da Linha do Sabor, na saída sul da vila. Os carris ainda lá estavam e, nessa altura, as silvas ainda não tinham crescido muito. Éramos um grupo pequeno, habituado às andanças pelo país: eu, a Margarida, o Giorgio e a Maria. E todos tivemos a mesma dúvida: onde é que isto irá dar? Só havia uma maneira de saber: meter pés ao caminho. Ironicamente, uma tabuleta em betão alertava, com anos de atraso, para o perigo de um comboio poder «esconder outro» e proclamava: «Proibido transitar a pé pela linha!». Ou seja, este livro começou – e todo ele acaba por a isso se resumir – com a transgressão de uma das normas ferroviárias fundamentais: não caminhar pela via férrea...

* 5 *

Teremos andado uma boa meia hora até começar a escurecer. Os carris, esses, desciam cada vez mais, descrevendo uma série de suaves curvas e contracurvas, serra abaixo. Embora contra vontade, tivemos que voltar para trás. Como recordação, trouxe um dos parafusos de suporte das travessas, ainda com a marca da CP gravada. Mais tarde, haveria de descobrir que se chamava «tire-fond» e ainda hoje o guardo no meio do caos que é a estante dos livros. Ao jantar, o Giorgio e eu desenhámos, na toalha de papel do restaurante, sucessivos esquemas de veículos destinados a passeios nestas linhas: bicicletas de quatro rodas, plataformas monocarris inspiradas em «skates gigantes», «tobogans» de alumínio com rodados laterais, motos com «side car» telescópico, etc. Mal sabíamos nós que estávamos a querer inventar a pólvora: os quadriciclos a pedais e a motor – muitos ainda fazem parte do espólio dos museus ferroviários espalhados pelo país. E agora em Espanha e em França reiventam-se o «ciclo-rail» e o «velo-rail» que talvez venham a ser um sucesso entre nós.

Inspirados por uma descida aventureira que tínhamos feito pelas gargantas e lagoas do rio Arado, no Parque do Gerês – eram os primórdios de uma modalidade chamada «canyoning» –, até arranjámos nome para este novo tipo de passeio: «comboying»...

Uns anos mais tarde, em 2002, ao levar a cabo os reconhecimentos para «O Guia das Mais Belas Viagens de Comboio», um dos mais divertidos e gratificantes projectos em que participei no jornal onde trabalho – o Expresso –, apercebi-me de que aquele troço percorrido em Moncorvo era apenas a ponta de um imenso «iceberg». Só em Trás-os-Montes havia centenas de quilómetros de linhas total ou parcialmente abandonadas. Para não falar do Vale do Vouga ou de traçados quase esquecidos, na serra de Aire, no Lousal ou nas Minas de São Domingos. Nos últimos 20 anos, Portugal perdeu mais de 700 km de via férrea.

Alguns dos passeios a pé então sugeridos nesse guia são, de alguma forma, o embrião deste livro, ao qual a Mafalda ajudou a dar forma definitiva. Escrevê-lo, à noite e ao fim-de-semana, foi, apesar de tudo, o mais fácil. A verdadeira aventura consistiu na descoberta e selecção dos itinerários. Foram umas boas centenas de quilómetros a pé, de tropeções nas silvas, de quedas pelas bouças dos taludes, de trilhos abertos à catanada, à maneira dos filmes de aventuras, de travessias épicas de lamaçais. Tudo isto intervalado por um ou outro troço em tão bom estado que se conseguia andar de jipe e só de tracção atrás.

Foi uma experiência inesquecível que se prolongou por uns bons dois anos. Ao ponto de as comemorações dos 150 anos do caminho-de-ferro (2006) terem atrasado a execução de outro projecto que, espero, venha a ver a luz do dia nesta mesma editora: um guia de passeios em veículo todo-o-terreno.

Para andar de norte a sul do país e reconhecer dezenas de potenciais percursos era preciso algum sustentáculo financeiro. Junto da CP e da REFER encontrei o melhor acolhimento, traduzido em apoio orçamental e logístico, que cumpre aqui agradecer. Tanto mais que o tema do encerramento de linhas é sensível e deixou muitas feridas ainda por sarar, nomeadamente a

* 6 *

* 7 *

nível local. Agora, e como se referirá adiante no capítulo das ciclovias, a REFER está a levar a cabo um Plano Nacional de Ecopistas, que não exclui a reabertura para fins turísticos de um outro traçado.

Noutra vertente, a Cimpomotor, importadora da gama todo-o-terreno Suzuki, deu também um importante contributo, pois o acesso aos troços e a progressão ao longo dos mesmos nem sempre são evidentes, muito menos com automóveis convencionais.

Na parte fotográfica, são da Mafalda uma boa parte das imagens que ilustram esta obra. Resultaram de múltiplos e aventureiros reconhecimentos, sobretudo no Norte. Agradeço-lhe, ainda, toda uma série de sugestões, quer sobre os itinerários quer com a sua envolvente, no plano dos monumentos, da paisagem, da gastronomia ou do alojamento.

Muitas outras pessoas contribuíram para este livro. Esperando não esquecer ninguém, recordo os reconhecimentos e o desenho dos mapas da serra de Aire com o Pedro Oliveira, as fotos e a condução do jipe pelo João Garcia nas Minas de São Domingos e, referente a este mesmo passeio, o mapa, primorosamente executado no computador pela Graça Brito. Sem esquecer as fotos tiradas no Corgo e no Dão pela Margarida, as imagens da ciclovia do Sabor cedidas pelo João Campos do Jornal do Nordeste, o material do arquivo da CP, cuja selecção agradeço a Rosa Gomes, Maria Andrade e à restante equipa, as ilustrações referentes à ciclovia do rio Minho pelas Câmaras de Monção e Valença, as imagens a preto e branco pela Junta de Freguesia de Cabeço de Vide e, por último mas não menos importante, as fotos cedidas pelos meus camaradas do Expresso, Rui Duarte Silva, António Pedro Ferreira, João Carlos Santos e Jorge Simão, bem como as excelentes imagens emprestadas por esse grande entusiasta do caminho-de-ferro que é o Dario Silva.

Aos leitores e aos futuros frequentadores destes trajectos, apenas lhes desejo uma coisa: que se divirtam pelo menos tanto como eu me diverti a fazê-los e que voltem de lá felizes e prontos para novas aventuras. Todas as sugestões e observações são bem-vindas, na perspectiva de futuras actualizações deste livro.

PELAS LINHAS DA NOSTALGIA

Mafalda César Machado

São caminhos que se perdem?

Não.

Perderam-se pelas vias de origem.

Com o encanto de passeios inesquecíveis para quem os fez, pois o tempo acelerado não perdoa, em comboios que já foram.

Deixaram as marcas de algumas estações de outras épocas, algumas agora recuperadas para outros fins, outras perdidas para sempre.

São, e espera-se que sejam, marcos de uma presença irrefutável.

Uma memória ferroviária em que Portugal é, ou era, exímio.

Exercício emocionante é percorrer o país de lés a lés e descobrir belezas, de difícil acesso, é verdade, mas inesquecíveis.

Como se diz agora, um país profundo que se revela.

Ou melhor, que se descobre.

Desde o transformado lugar-comum do encanto do Douro, ao deslumbre do Dão, surpreendendo os encantos camuflados de um Alentejo por descobrir, e do Algarve, quem diria?, ainda por desbravar.

Possível?

Sim.

E de uma forma diferente, com alguma coragem, seja dito, de descobrir numa aventura diferente, agora em passeio calmo (às vezes), a pé, o que foram as vias de cruzamento de todo um país.

Não é só nostalgia, nem saudade. É aproveitar, numa experiência única, as reminiscências de muitos anos. Anos de pioneirismo a usufruir, neste tempo de globalização e potenciais TGVs.

* 8 *





* 10 *

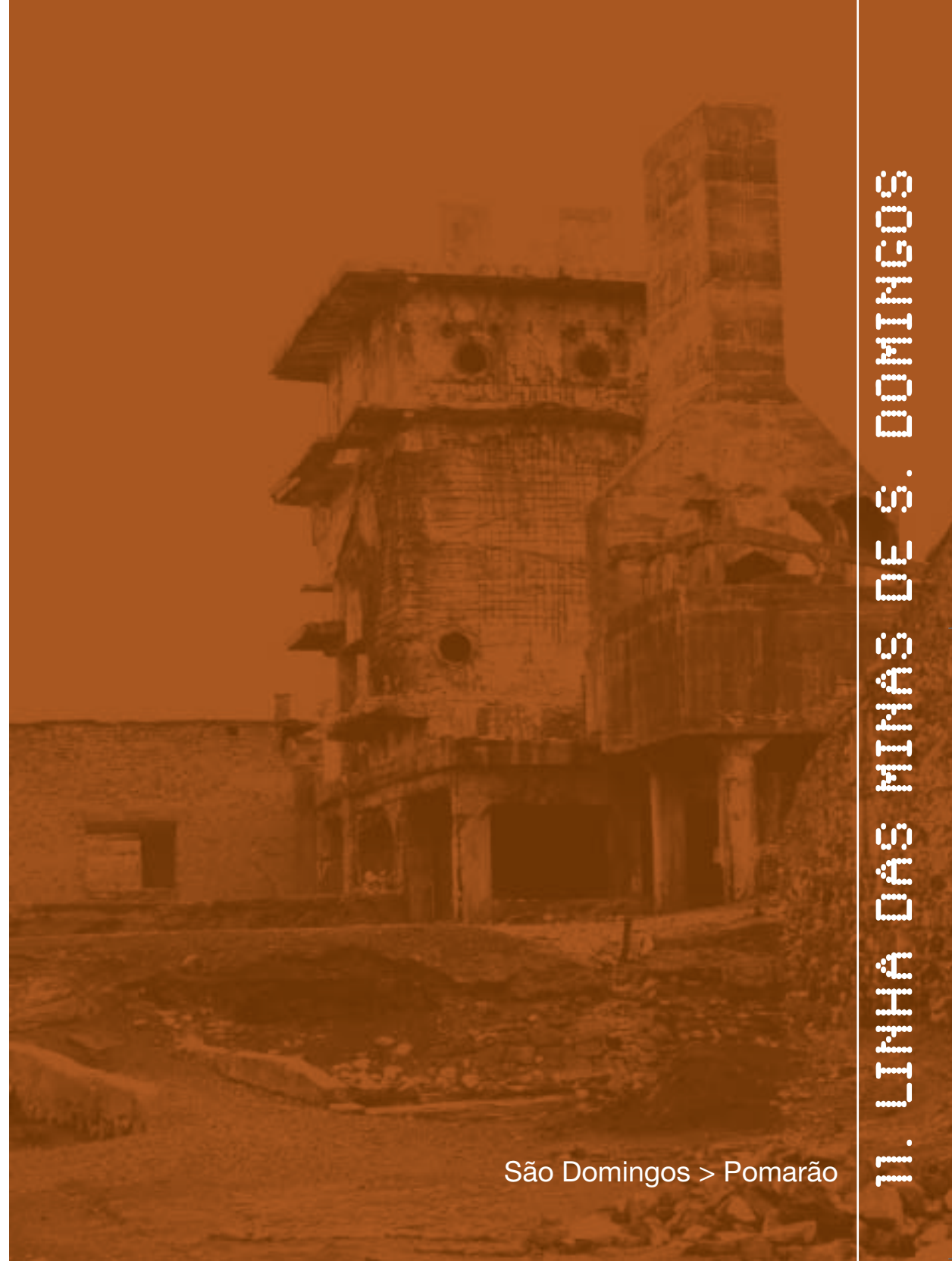
Este trabalho, que até parece fácil, é na sua essência, um contributo acessível a quem queira de uma maneira diferente conhecer este ainda fantástico país.

Procura-se a essência, conhece-se o inesperado, com segurança. Refira-se que o trabalho de campo está feito, e ficam hipóteses múltiplas de fins-de-semana, ou, porque não, de semanas memoráveis.

*Serão ciclovias, estações, museus, mas a essência está lá.
À sua espera.*

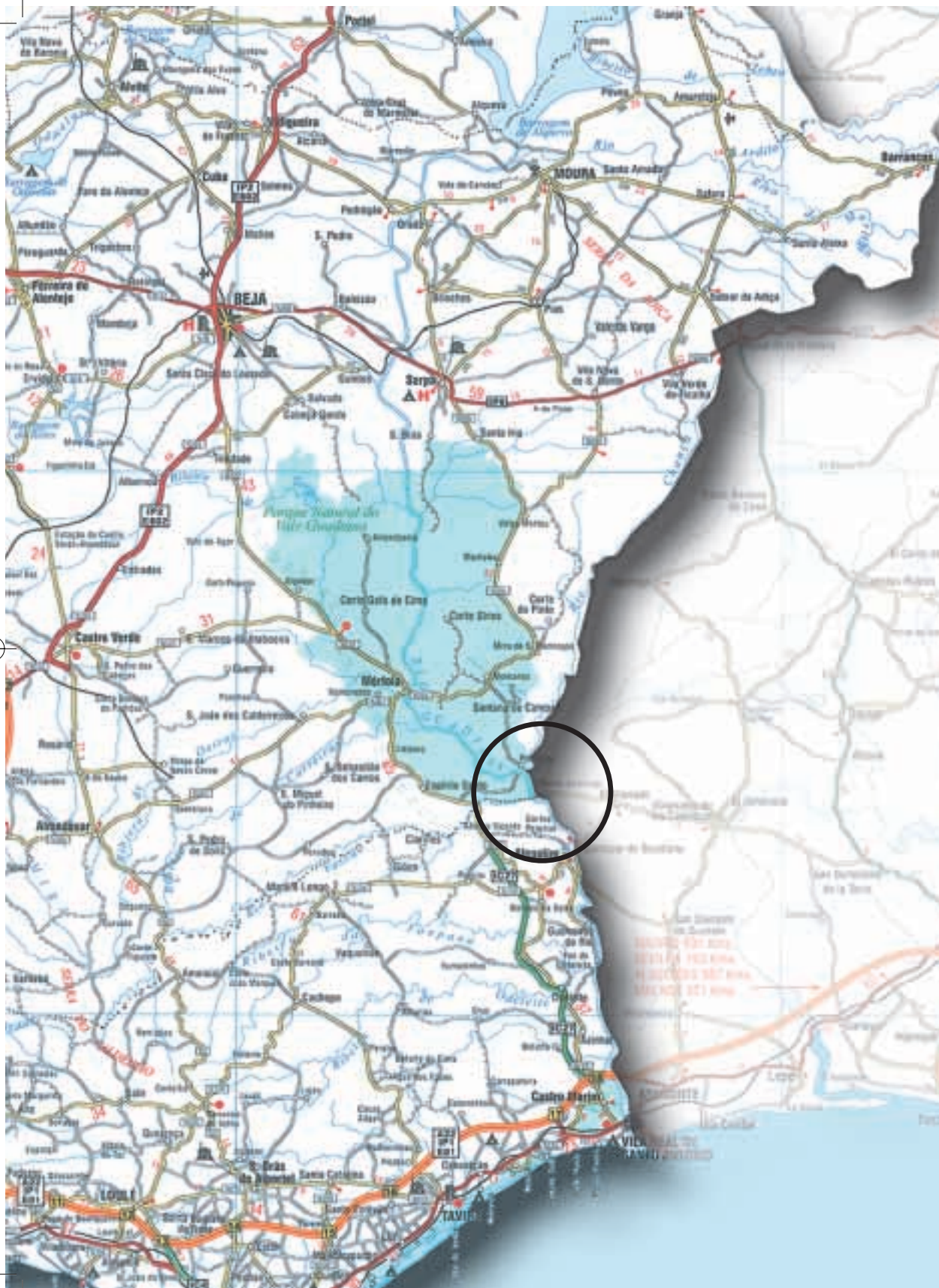


© FOTO [UOL]



São Domingos > Pomarão

m. LINHA DAS MINAS DE S. DOMINGOS



* 163 *

PASSADO ESQUECIDO

As Minas de São Domingos, 17 km a leste de Mértola, já perto da fronteira, foram das mais importantes da Península Ibérica, e permaneceram em actividade de 1857 a 1966. À volta das galerias e da zona explorada a céu aberto nasceram um povoado e uma área industrial, onde chegaram a residir 6000 pessoas.

O minério aqui extraído, basicamente cobre mas também zinco e chumbo, era transportado por caminho-de-ferro até ao porto fluvial do Pomarão, onde era descarregado para barcaças que faziam o transporte até navios de maior porte na foz do Guadiana, em Vila Real de Santo António.

Esta via férrea particular, dedicada exclusivamente à actividade mineira, foi das primeiras a ser construída em Portugal, sendo quase contemporânea (1858) do troço inaugural da Linha do Norte, entre Santa Apolónia e Carregado (1856). Contudo, na sua versão inicial tratou-se de um «caminho-de-ferro americano», ou seja, à base de vagões puxados por animais, com posterior introdução da tracção a vapor (1862). Sabe-se que o cais fluvial do Pomarão ficou pronto entre 1862 e 1867 e que a linha férrea, depois de algumas adaptações da directriz destinadas a ir servindo outras instalações da empresa mineira situadas a jusante das galerias (britadeiras, altos-fornos, etc.), se fixou num traçado de 17 km orientado de norte para sul, com bastantes pontes e viadutos e uma impressionante sucessão de túneis nos últimos 4 km, a caminho do Guadiana. Como era comum nas linhas mineiras, o ramal era de via reduzida (1 m de bitola).



CAPITAL DA ARQUEOLOGIA

Pode dizer-se que Mértola renasceu graças à arqueologia. Os trabalhos do Campo Arqueológico, levados a cabo a partir de princípios dos anos 80, sob a orientação de Cláudio Torres, levaram à descoberta de importantes vestígios das épocas romana, islâmica e medieval. Organizado um museu e um circuito de visita com diversos núcleos (arte sacra, arte islâmica, basílica paleocristã, casa romana, tecelagem, etc.), a vila ganhou um grande número de visitantes, o qual, por sua vez, fez surgir novos restaurantes e alojamentos, dinamizando a economia local. Um caso bem sucedido de desenvolvimento sustentado e uma vila que é um museu vivo e um local de visita obrigatória.

Ao longo dos 109 anos de actividade, esta mina marcou a região, o país e, até, o imaginário dos portugueses.

O filão, que já fora explorado no tempo dos romanos em busca de metais preciosos que aqui ocorriam esporadicamente, foi, numa primeira fase, trabalhado a céu aberto. Daí resultou uma impressionante escavação, a Corta da Mina, hoje parcialmente inundada, que ia até aos 120 m de profundidade estendendo-se por uma área de 25 hectares. Complementarmente, havia galerias e poços que atingiam a profundidade máxima de 420 m.

Do ponto de vista urbanístico, nasceu uma verdadeira cidade industrial. Por um lado, o complexo mineiro-industrial, com oficinas de manutenção, inclusivamente ferroviárias e uma central eléctrica, que foi a primeira do Alentejo. Por outro, uma zona residencial e de serviços, muito estratificada socialmente, com o arejado e elegante «bairro dos engenheiros» contrapondo-se ao formigueiro das casas-tipo de uma só divisão do «bairro mineiro». O campo de futebol, o hospital, a farmácia, o cine-teatro, o coreto e outras construções testemunhavam alguma preocupação social.

Os problemas económicos e jurídicos decorrentes do impacto de uma tão grande estrutura produtiva, ainda por cima exportadora, numa região pobre e num país que se tentava incipientemente industrializar, obrigaram a repensar a legislação da época. O peso simbólico da Mina de São Domingos era tal que Eça de Queirós, na abertura de *O Primo Basílio*, justifica o perigoso abandono da recém-casada pelo jovem engenheiro com a necessidade de este fazer uma longa viagem de inspecção àquela exploração mineira. Mais tarde, em 1929, um então jovem jornalista chamado Ferreira de Castro é enviado pelo jornal *O Século* para

* 164 *

* 165 *

fazer a cobertura de uma greve em São Domingos. A Censura da recém-instituída (28 de Maio de 1926) Ditadura Militar cortará integralmente a reportagem, que só verá a luz do dia pouco depois do 25 de Abril de 1974, nas páginas de *A República*. O texto do autor de *A Selva* retrata de forma notável a atmosfera da mina, à noite, à hora da mudança de turno: «São Domingos transformara-se. De todos os seus pontos convergiam para a mina, por diferentes atalhos, numerosas lanternas, filas de lanternas a sugerirem cortejos rituais de candeias, avançando para o templo bárbaro onde se realizaria, com afiadas lâminas e copioso sangue, a cerimónia nocturna dos sacrifícios (...) Duzentos, trezentos, por fim quatrocentos homens, vieram reunir-se junto da bocarra do túnel, mudamente, como se fossem ser leiloados (...) Às onze e meia, como sempre, uma sineta deu a ordem e eles mergulharam na terra, à semelhança desses outros que se iam imolar em volta do amo morto nos túmulos reais da velha e longínqua Suméria. Um, que chegou atrasado, correu sozinho dentro da goela enorme, com a luz a salientar-lhe os movimentos e desapareceu, também».

Nos anos 30 do século XX começa a desenhar-se um primeiro cenário de crise, com o empobrecimento do minério extraído do filão. Contudo, o consórcio que explorava a mina, a empresa britânica Mason and Barry, conseguiu descobrir um novo mercado, a produção em larga escala de enxofre a partir das pirites de cobre, construindo na Achada do Gamo dois altos-fornos para esse fim. À medida que surgiam fontes mais baratas para a obtenção do enxofre, por exemplo, a partir da refinação do petróleo, este negócio entraria também em decadência, até ao encerramento da mina, em 1966.



Seguiu-se um cenário desolador. Em poucos anos a povoação mineira regrediu de milhares para dezenas de habitantes. Perante a passividade das autoridades portuguesas, os proprietários e concessionários das minas levaram a cabo a destruição e venda ao desbarato de tudo o que podia ter algum valor: máquinas, caldeiras, canalizações, cabos eléctricos... O carril e as travessas da linha foram levantados e nem as pontes e pontões escaparam. A Siderurgia Nacional terá consumido, durante um ano, ferro daqui proveniente.

Foi aquilo a que, num documento elaborado, em 1991, pelo Campo arqueológico de Mértola, tendo em vista a recuperação do antigo complexo mineiro, se chamou «a mais fria e sistemática destruição de um património de invulgar interesse arqueológico de que hoje se tem notícia em solo alentejano». Um contraste absoluto com o que se passou nas Minas do Lousal, onde o bom senso e a defesa do património prevaleceram (ver passeio respectivo).

Actualmente, a Câmara de Mértola e a empresa proprietária dos terrenos associaram-se na fundação Serrão Martins (primeiro presidente eleito, tragicamente desaparecido) para revalorizar o património

* 166 *

* 167 *

existente. Está também em curso um plano, a executar em diversas fases, de recuperação ambiental do antigo complexo industrial e mineiro, no âmbito da Empresa de Desenvolvimento Mineiro. Tal como Mértola, a sede do concelho, a povoação ganhou alguma vida com o turismo, surgindo pensões e uma estalagem com alguma expressão (Pensão e Restaurante São Domingos, tel. 286 647 187; Estalagem de São Domingos, tel. 286 640 000).

Parte da mina e do antigo caminho de ferro estão sinalizadas mas há, ainda, um longo caminho a percorrer.

© FOTO [UGJ] ▶

© FOTO [UGJ] ▶





Passeio 11 São Domingos > Pomarão

* 168 *

EXTENSÃO: 17 KM

INÍCIO: JUNTO À ORTA DA MINA DE SÃO DOMINGOS

FIM: PORTO FLUVIAL DO POMARÃO

CARACTERÍSTICAS: PISTA INICIALMENTE DE MUITO BOM PISO MAS PIORANDO PROGRESSIVAMENTE, COM TRANSPOSIÇÃO DE DIVERSAS RIBEIRAS, ACONSELHANDO CALÇADO À PROVA DE ÁGUA; DIFÍCIL NOS ÚLTIMOS 4 KM, NA ZONA DOS TÚNEIS, COM OBRIGATORIEDADE DE LÂMPADA FRONTAL, E ALGUNS OBSTÁCULOS A TRANSPOR; PARA ESTA PARTE FINAL, SÃO RECOMENDÁVEIS LUVAS E CALÇAS GROSSAS POR CAUSA DAS SILVAS, PARA ALÉM DO CALÇADO IMPERMEÁVEL

GRAU DE DIFICULDADE: MÉDIO ATÉ AOS TÚNEIS (ACESSÍVEL A BTT); DIFÍCIL, DÁ EM DIANTE - A VIATURA DE APOIO TEM ESTRADA PARALELA ENTRE SANTANA DE CAMBAS E SALGUEIROS, EXISTINDO UMA LIGAÇÃO FÁCIL À ESTRADA (A PÉ OU VIATURA 4X4) NO PONTO ONDE ESTA PASSA SOBRE O PRIMEIRO TÚNEL

PONTOS NOTÁVEIS: CORTA DA MINA, ACHADA DO GAMO, POMARÃO

ACESSOS: AO INÍCIO, PELA A2 E IP8 ATÉ BEJA, EN121 ATÉ MÉRTOLE E EN265 ATÉ À MINA DE SÃO DOMINGOS; AO FINAL PELA EN265, CORTANDO PARA A ESTRADA MUNICIPAL DE ACESSO AO POMARÃO

CARTAS 1/25.000 DO IGE: 559 E 567

Este passeio inicia-se junto à Corta da Mina de São Domingos. Chegado à aldeia, prossiga pelo alcatrão principal até junto à igreja, onde deve cortar à direita, seguindo as indicações para o Complexo Mineiro. Ao fundo do empedrado, 200 m depois, siga as mesmas indicações, descendo à direita. Embora parcialmente inundada (o lago de águas ácidas que aqui se formou tem 65 m de profundidade), a corta é uma gigantesca escavação a céu aberto, abrangendo 25 hectares. Há caminhos sinalizados e painéis explicativos que o ajudarão a perceber quer a história geológica local quer a dimensão da exploração mineira que aqui existiu durante 109 anos.

Visitado este local, é altura de iniciar o passeio pela antiga linha. Esta tinha, na zona inicial, diversos ramais paralelos. Comece por seguir em

© FOTO LUGI ▶





frente a seguir à Corta, com o talude do lado esquerdo. O cenário de desolação pós-industrial é impressionante! Uma das poucas estruturas que sobreviveram ao saque legalizado pós-encerramento foi a torre de movimentação dos cabos e vagonetas (malacate) do Poço nº 6, bem visível à esquerda.

Cerca de 250 m depois, com as ruínas das antigas oficinas ferroviárias em baixo, à direita, desça para esse lado, atravessando todo o vale e entroncando à esquerda no estradão mais alto, retomando um rumo paralelo ao anterior, ou seja, para sul. Não tardará a encontrar alguns restos de travessas de madeira que mostrarão que está no bom caminho.

A pista é larga e o piso bom, acompanhando a ribeira de São Domingos. 1,4 km adiante vai deixar um lago artificial (antiga bacia de decantação) à esquerda, e pouco depois estará na zona industrial da Moitinha. O comboio não se limitava a

levar o minério para os barcos que o aguardavam no Pomarão. Também ia passando em diversas instalações intermédias, onde a pirite menos pura ia sendo trabalhada. Aqui era britada numa gigantesca tremonha. No alto do monte ainda se vêem os restos do pequeno bairro operário que aqui foi nascendo.

Andado menos de 1 km chega-se à Achada do Gamo, agora com a ribeira de São Domingos mais evidente do lado direito da pista. Aqui, nos anos 30 e 40, foram construídos dois altos-fornos para a produção de enxofre (para fins industriais, nomeadamente fabrico de ácido sulfúrico na antiga CUF do Barreiro). Testemunhos da originalidade desta mina, onde se fazia muito mais que extrair pirites, estão em risco de derrocada próxima.

Imediatamente a sul, uma série de dunas negras que parecem saídas de um cenário da «Guerra das Estrelas» ilustram os problemas ambientais

* 170 *

© FOTO [LUG]

* 171 *

© FOTO [LUG]

resultantes da acumulação de escórias de um século de extração mineira e actividade industrial.

A linha vai seguir em frente, pela primeira vez entre barreiras. Após passar entre dois lagos artificiais, volta a seguir entre trincheiras abertas na rocha (a pista que sobe à esquerda voltará a convergir mais adiante). Em quilómetro e meio de trajecto vão suceder-se três pontões, estes ainda praticáveis. Após cruzar o asfalto em frente, junto à placa que indica «Monte dos Sapos», surge o primeiro de muitos pontões destruídos. Contorne pela direita e retome a pista. 100 m percorridos, o caminho volta a passar a estradão largo e prossegue para sul, com as casas da aldeia de Santana de Cambas à esquerda. A antiga linha cruza o asfalto entre o ramal de acesso a esta povoação e a estrada de ligação à EN265. Ainda são visíveis, de um lado e de outro, os marcos de propriedade da antiga empresa concessionária, La Sabina, pintados de branco.

Até aqui já percorreu sensivelmente metade dos 17 km que o separam do Pomarão e vai ter, durante 4 km, o asfalto (estrada para aquele porto fluvial) ao seu lado esquerdo, o que facilita o contacto com uma eventual viatura de apoio. Andados cerca de 1300 m vai passar numa zona de gado (manso, sublinhe-se), o que o obrigará a abrir e fechar duas porteiros separadas por 300 m.

À chegada à aldeia de Bens (do lado esquerdo) encontrará mais dois pontões destruídos, um junto ao asfalto e outro logo a seguir. A água corre por aí, sobretudo de Inverno. Ou testa a permeabilidade das suas botas ou, não o querendo fazer, atravesse a aldeia e desça à direita, de forma a retomar a plataforma da antiga linha numa zona já seca. Mas será sol de pouca dura, porque se segue nova linha de água a atravessar, antecedida por uma porteira (que deverá abrir e voltar a fechar).