



v pág. 12

Candidatos a imperador esperam décadas

As festas no Reguengo do Fetal têm uma longa lista de espera.



v pág. 13

Futebol 11 pode regressar à Golpilheira

Colectividade local está a estudar a reactivação da equipa sénior

v pág. 8

Idosos vão aprender a usar a internet

Autarquia estuda plano de formação para levar novas tecnologias

Jornal da Batalha



PORTUGAL
CTT
PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS
2440 BATALHA
TAXA PAGA

| DIRECTOR: Carlos dos Santos Almeida | Preço 0,80€ | e-mail: info@jornaldabatalha.pt | www.jornaldabatalha.pt | MENSÁRIO Ano XVI n.º 192 | **Julho de 2006** |

v pág. 4

População envelhecida preocupa autoridades

v suplemento especial

Viagem no trilho do antigo caminho-de-ferro do Lena

Na edição em que assinala 16 anos de actividade, o Jornal da Batalha publica um suplemento especial sobre uma importante infra-estrutura ferroviária que ficou na história do concelho.



QUIOSQUE DA BATALHA



De José Manuel Matos Guerra

- Lotarias
- Totoloto
- Raspadinhas
- Euromilhões

Largo Mestre Mateus Fernandes APARTADO 24
Telf: 244 767 720 Fax: 244 767 228
2440-901 BATALHA

v última

Clã, Filarmónica do Gil e João Portugal em cartaz

Folclore, música moderna portuguesa, desporto e cerimónias oficiais marcam mais uma edição das festas do concelho.

v pág. 6

Rádio da Batalha cria estação emissora em Cabo Verde

A Ilha Brava tem, desde Junho, uma estação local de radiodifusão. Tudo graças ao esforço de diversas instituições do concelho.

v pág. 7

Máquina na vila empresta livros já a partir de Setembro

Será a primeira no país e promete satisfazer as necessidades dos leitores a todas as horas do dia.



- Oficinas próprias
- Serviço pós-venda
- Serviço rápido de manutenção
- Serviço de bate-chapa e pintura

Automóveis novos e usados com garantia
Visite-nos em www.batalhacar.com

EN1 São Jorge - Apart. 166 - 2440-901 Batalha
Telf.: 244 481 785 / 352 Fax: 244 481 314

16º Aniversário do Jornal da Batalha *realidade da nossa história..*

Há quase 16 anos que as notícias do concelho da Batalha têm um veículo privilegiado: O Jornal da Batalha. Nesta edição, que marca os 16 anos de actividade informativa, sempre orientada pela preocupação em acompanhar a actualidade concelhia, o nosso jornal publica um trabalho especial, destacável, sobre uma importante realidade da nossa história..

A Batalha, para além do Mosteiro de Santa Maria da Vitória e da sua história, tem muitos outros aspectos marcantes que não devem sucumbir ao esquecimento. Desses aspectos saliente-se, por exemplo, o Caminho-de-ferro e as Minas de Carvão, até há poucas décadas existentes no concelho e na região.



Este suplemento é parte integrante da edição nº 192 de Julho do Jornal da Batalha e não pode ser vendido separadamente

Jornal da Batalha

especial Caminho-de-Ferro

O comboio na Batalha e em Porto de Mós

Para os que não sabem ou não se lembram, o Caminho de Ferro já circulou na Batalha, vindo da Martingança e chegando a Porto de Mós, seguindo depois até ao lugar da Bezerra, na freguesia de Serro Ventoso, de onde transportaria o carvão explorado nas minas que ali existiram, juntamente com as das Barrojeiras (Alcanadas). Era o Caminho de Ferro Mineiro do Lena.

Pelos escritos que se consultaram, verificamos que a ideia era prolongar esta linha até ao Entroncamento, ligando assim a Linha do Oeste à do Norte.

Inicialmente o comboio, que vinha da Martingança onde entroncava na Linha do Oeste, terá chegado somente à Batalha, mais propriamente ao sítio do Pínhal Manso - lugarejo situado entre a Vila Facaia e a Jardoeira -, como refere Travaços Santos no número 6 dos seus Cadernos da Vila Heróica, onde se situava a chamada "Estação Velha". Isto nos últimos anos da década de 20 do século passado.

Pouco tempo depois o caminho de ferro seguiu em direcção às Cancelas, onde se construiu uma estação - a Estação Nova -, passando pelo vale do ribeiro da Calvaria, dando lugar à abertura dum sexto arco na Ponte do Boitaca.

Das Cancelas avançou-se em direcção a Porto de Mós onde, no lugar da Corredoura, se construiu uma estação e, daqui seguiu para a Bezerra, serpenteando pela "serra da Pevide" em cujo cume se abriu um extenso túnel, hoje fraccionado em dois.

O Ramal do Lena - assim se chamava este ramal de caminho de ferro que atravessava os concelhos da Batalha e Porto de Mós -, era constituído por uma única via reduzida, havendo desvios para as Alcanadas e para a central termoeléctrica, em Porto de Mós.

Para além de efectuar o transporte de carvão das minas da Bezerra e Barrojeiras (Alcanadas) e de outras mercadorias, no que foi muito importante para o comércio, indústria e agricultura da área, o comboio transportava passageiros, que faziam o transbordo na Martingança para a Linha do Oeste, em direcção



Na Batalha aguarda-se a inauguração da linha para Porto de Mós

a Lisboa.

O caminho de ferro circulou por aqui, até aos finais da década de 40, deixando de fazer parte da rede ferroviária nacional no ano de 1950, conforme decreto-lei nº. 37822 datado de 16 de Maio de 1950.

O caminho de ferro para Porto de Mós

O Ramal do Lena só chegaria a Porto de Mós em Setembro de 1930, como se

pode ler no artigo enviado à imprensa da época pelo batalhense João Mendonça Santos e publicado nos Cadernos da Vila Heróica, nº. 6, de Travaços Santos, e de que transcrevemos excertos.

"Já no próximo dia 11 de Setembro (1930) será aberto à Exploração do Público o caminho de ferro do Lena que, partindo da Martingança, na Linha do Oeste, passa por esta Vila e vai até à Cor-

redoura, em Porto de Mós, numa extensão de vinte e dois quilómetros.

Esta Linha, iniciada pelo importante capitalista Manuel Vicente Ribeiro, a quem a Batalha deve em parte este grande melhoramento, a princípio terminava nesta Vila e era apenas utilizada para transporte de carvão das Minas da "Mata" e "Barrojeiras" (Alcanadas), deste Concelho.

Depois de ter necessaria-

mente pertencido a nova empresa, passou por fim para a Sociedade "The Match & Tobacco Timber Supply Co", com sede em Lisboa, concessionária do Couto Mineiro do Lena, que dominada dum forte sentimento patriótico, conseguiu levá-la até às Minas da Bezerra, no Concelho de Porto de Mós, sendo sua intenção levá-la até às Minas da Bezerra, no Concelho de Porto de Mós, sendo sua intenção prolongá-la até ao entroncamento, ligando-a assim à Linha do Norte.

Terminou ontem a inspecção oficial, feita por uma comissão de três engenheiros, às suas máquinas e ao caminho de ferro. Sabemos que a inspecção foi favorável.

A velha aspiração dos habitantes da Batalha vai finalmente consumir-se".

E mais adiante, Mendonça Santos explica:

"O Caminho de Ferro do Lena, com a sua estação a uns 800 metros da Vila, vai proporcionar à Batalha uma vida moderna de progresso e comodidade".

"...A Batalha vai ter diariamente 4 comboios ascendentes e 4 descendentes, que até nós trarão aqueles que, mais cómoda e economicamente, desejam conhecer esta terra, pondo-nos em contacto com todo o país".

Sabe-se que a inauguração da nova estação da Batalha ocorreu em clima de grande festa e com a presença de muita gente.

A chegada a Porto de Mós, ou à Corredoura como melhor acharem, é-nos aqui contada por um dos últimos maquinistas do Mineiro do Lena, Joaquim de Matos Correia, conhecido por Joaquim Catraia, em entrevista conduzida por Ana Maria Narciso, à Rádio D. Fuas, de Porto de Mós, em finais de 2003:

"Quando o caminho de ferro chegou à Corredoura, onde se encontrava muita gente houve festa graúda. O pároco de São Pedro, Padre Francisco Poças, pôs-se no cabeçote da máquina - a «Maria Alves», a máquina dos avanços da linha -, e pregou um discurso relativo à chegada da linha.

"Na mesma altura chegou o senhor José Miguel Alves com um carro de bois transportando um casco de vinho, de onde toda a gente bebeu. Da estação da Corredoura, onde se encontra hoje a Ricel, o caminho de ferro continuou a linha para a Bezerra, tendo então feito o túnel na Serra da Pevide. Estiveram dois compressores muito grandes para furar a serra. Foi nessa altura que se criou também o serviço de passageiros".



A chegada do comboio a Porto de Mós

As locomotivas, as carruagens e os vagões



Uma carruagem de passageiros do Caminho de Ferro Mineiro do Lena

De acordo com Joaquim Catraia, em entrevista à Rádio D. Fuas, em 2003, o Caminho de Ferro do Lena tinha “três tipos de locomotivas: Zeru (a que chamávamos a Maria Alves), a Backoques (com que eu trabalhava) e a Skoda (fabricada na Checoslováquia). Desta marca vieram duas locomotivas que nunca trabalharam, porque eram tão grandes que a linha não as aguentava. Só trabalharam para a serra até à Bezerra em experiência, para que os espanhóis vissem a sua força. Chegaram a colocar todos os vagões carregados, ligados à máquina, em que a máquina já estava a sair do túnel e a cauda do material estava no aterro para cá da Corredoura, muito para baixo da estação”.

O saudoso maquinista

diz ainda que aquelas máquinas “foram vendidas para a Galiza, em Espanha, porque a nossa bitola da linha era de metro e a linha internacional é de metro e sessenta, linha CP, e os nossos aterros não estavam compactados, porque naquele tempo eram assentes em carril de mão. Quando se colocou a máquina na linha, ao chegar ali a Valbom, caiu para a trincheira e então nunca mais as meteram para lá”.

Joaquim Catraia, na referida entrevista contou como eram as carruagens de passageiros do Caminho de Ferro do Lena, dizendo:

“As carruagens de transporte de passageiros eram de primeira, segunda e terceira categorias. As de primeira eram lindas e de luxo.

As carruagens de primeira tinham os bancos forrados a branco e almofadados, as de segunda eram somente estofadas e as de terceira tinham bancos de madeira. Para além disso havia todo o pessoal para o transporte de passageiros”.

Ainda relacionado com estas locomotivas, a edição 182 de “Bastão Piloto”, diz que foram encomendas em 1928 e refere que foram três e não duas como se escreve anteriormente, “ano do alargamento da via para bitola métrica, as locomotivas mais famosas deste caminho de ferro pouco ou nada terão servido”.

E conta a mesma história da experiência com os vagões todos, na subida para a serra e acrescenta que aquele teste terá sido determinante para “a acei-

tação das Skoda na linha” e continua, com a história do acidente de Valbom “Pouco tempo depois, uma delas tombou quando a linha ce- deu à passagem das suas 85 toneladas, próximo de Porto de Mós. A via não estava preparada para receber locomotivas daquela dimensão. Como as linhas da CP estavam em idênticas condições, as três Skoda foram encostadas até 1941, ano em que foram vendidas para o “Ferrocaril de La Robla”, onde entraram em serviço no segundo semestre de 1942”.

Acrescenta contudo, este pequeno boletim, que o material de “bitola métrica do Mineiro do Lena era constituído por um número de vagões «L», «O», «J» e «Batelões». Durante alguns anos existiram seis carruagens de passageiros. Além da automotora e das três Skoda - que não tiveram numeração atribuída - havia uma pequena locomotiva com o número 01, baptizada «Marialva», utilizada para «pequenos biscates» e três Orenstein & Koppel, com os números 1, 2 e 3. As O&K eram

as principais locomotivas de via métrica. Após o levantamento da linha, em 1949, a «Marialva» e as O&K terão sido vendidas”.

Sobre as Skoda, o Bastão Piloto nº. 182, refere em nota de rodapé que no livro “El Ferrocarril de La Robla” referem-se “os seguintes números e nomes para as Skoda do Lena: nº. 10, «D. José de Serpa», nº. 11 «Carlos Bleck» e nº. 12 «Conde de Lousã”, curiosamente os nomes dos três fundadores da Empresa Mineira do Lena.



Freguesia de Porto de Mós (São Pedro)

A junta de Freguesia de S. Pedro cumprimenta e felicita todos os seus conterrâneos

Largo do Rossio, nº 25 . 2480-314 . Porto de Mós
Telef. / Fax: 244 401 694
freguesia-s.pedro@mail.telepac.pt
www.freguesia-saopedro.pt

O Município da Batalha felicita

o “Jornal da Batalha”

pelo seu 16º Aniversário.



O último maquinista

Foi talvez o último maquinista a operar nos comboios do Caminho de Ferro do Lena. Nasceu em 1916 e chamava-se Joaquim de Matos Correia, mas conheciam-no por Joaquim Catraia. Faleceu no passado mês de Fevereiro e até aqui contava muitas histórias do caminho de ferro e da empresa Mineira do Lena, onde trabalhou desde muito novo. Numa dependência de sua casa tinha diversos objectos que colecionou durante a sua vida de trabalhador da Empresa Mineira do Lena.

Para este trabalho, seleccionamos um testemunho deste maquinista, respigado numa entrevista que concedeu, em finais de 2003, a Ana Maria Narciso, em programas da Rádio D. Fuas, de Porto de Mós, quando tinha 86 anos. Com a devida vénia, transcrevemos algumas partes.

Começou por dizer que a Empresa Mineira do Lena foi fundada por três senhores, "D. José de Serpa Pimentel, Conde da Lousã e por um tal Carlos Bleck". E continua "D. José Serpa Pimentel era muito rico - até se dizia que era



O Portomossense

tão rico que as notas de conto de reis que tinha, cobriam os carris de Porto de Mós à Bezerra - e passado um ou dois anos morreu. Ele era o sócio maioritário e depois de morto, os dois sócios (o Conde da Lousã e o Carlos Black) procuraram logo em roubar a viúva, que se apercebeu e mandou prender aquela gente toda e a empresa começou a dissolver-se".

Disse ainda que a empresa foi vendida "a uma empresa estrangeira, a «The Match and Tobacco Timber Supply Co», que era uma companhia de tabacos, que mandou para cá um administrador francês, um tal Champallimaud, que foi viver para a Ribeira de Cima". Mais tarde "foi intervencionada pelo Estado,

que a geriu, durante algum tempo, onde esteve um engenheiro de minas, o eng. Oliveira Simões, da Batalha. Na altura veio também o eng. Monteiro Conceição. O Estado nomeou então D. José Saldanha da Gama, administrador da Empresa Mineira do Lena, em sua representação".

Depois de referir que começou na empresa "a dar serventia a pedreiros", passando algum tempo depois para as oficinas onde "fui ajudante de caldeireiro". Cumpriu o serviço militar no Entroncamento regressando como maquinista". O Ramal "tinha estações em Porto de Mós, Batalha e Pinheiros", disse.

Referia que da estação da Corredoura até à da Martingança eram vinte e um quilómetros e da Corredoura à Bezerra "eram também uns poucos, devido às curvas que existiam".

Joaquim Catraia, deixou o comboio e foi trabalhar para a Câmara Municipal de Porto de Mós, onde permaneceu até à sua aposentação.



Ribeiro & Irmã, Lda.
máquinas, equipamentos e acessórios

Máquinas | Agrícolas
Construção Civil
Industriais
Sistemas automáticos para
rega e jardinagem

SANTO ANTÃO - APARTADO 31 - 2440-053 BATALHA
TELEF. 244 768 697 - FAX 244 766 066

SECURCEL
MEDIÇÃO DE SEGUROS, LDA

agente



Célula B - Lote 3
Ap. 28 - 2440-122 BATALHA
Tel.: 244 765 451
Fax: 244 765 558
Telm.: 918 703 005
E-mail: securcel.lida@mail.telepac.pt

PURARAÇÃO
Ração e Animais, Lda.



alimentos compostos para animais

Telefs. 244 765 530 (3 linhas)
Telem. 96 41 62 820
Fax 244 765 730
Pinheiros • Apartado 23
2440-901 BATALHA -PORTUGAL
Email: soanimal@hotmail.com



ÉCOMARCHÉ

Os Mosqueteiros

O Écomarché da Batalha
felicita o Jornal da Batalha
pela passagem
do seu 16º aniversário

LARGO 14 DE AGOSTO DE 1385 • 2440 BATALHA

TELEFONE: 244 766 420

FREGUESIA
DE SERRO VENTOSO



*Cumprimenta todas
os seus conterrâneos*

JUNTA DE FREGUESIA
DA BATALHA



*Parabéns
ao Jornal da Batalha*

VIDROS
Cerejo, Lda.



ZONA INDUSTRIAL DA BATALHA
APARTADO 209
JARDOEIRA • 2440-901 BATALHA
Telefone: 244 769 220 • Fax: 244 769 221
E-mail: vidroscerejolda@iol.pt

Curiosidades e acidentes

A Empresa Mineira do Lena, foi a maior empresa dos concelhos de Porto de Mós e Batalha, e uma das maiores do distrito de Leiria, pelo menos até ao início da década de 40 do século passado.

Francisco Furriel, no I volume do seu livro “Da Pré-História à Actualidade - Breve Monografia de Porto de Mós”, editado pela Câmara Municipal de Porto de Mós em 1999, apresenta alguns dados estatísticos da Empresa Mineira do Lena, referentes ao ano de 1925.

“Produção: Foi de 7.142,1 toneladas. Expedidas das minas, 6.271,51 toneladas (5.970,81 toneladas da mina de «Vale Bragadas» e 300,7 de Alcanadas e Chão Preto).

“Consumidas pela força motriz das minas 131,67 toneladas. Ficaram em depósito 736,6 metros de galerias e 6.500 metros cúbicos de desmontes.

“Despesa de lavra, 559.871\$21. Pessoal: 2 Engenheiros, 6 capatazes e mestres, 3 de administração, 3 guardas e 80 operários, dos quais 10 são mulheres.

“Vítima de desastre: 1 ferido. Força Motriz: 2 motores a vapor com 35 cavalos, 4 automóveis com 60 cavalos, 2 compressores de ar com 25 cavalos e 5 perfuradoras”.

O autor refere ainda que a Central Termo-Eléctrica de Porto de Mós, foi mandada construir por aquela Empresa “entre 1930-33, quando era principal empresário D. José Saldanha da Gama, que pretendia com isto contribuir decididamente para a electrificação e o progresso em geral, do distrito de Leiria.

“Com efeitos foi graças a esta central, que as populações do concelho de Porto de Mós e de outros concelhos vizinhos, viram pela primeira vez as suas casas iluminadas sem ser com as primitivas candeias de azeite ou candeiros a petróleo

“Havia na parte exterior uma construção alta e circular para a refrigeração das águas das turbinas, que eram alimentadas com o calor de 30 ou 40 toneladas de carvão por dia.

“A produção de energia era de cerca de 1.250 kws/hora.

Há ainda um terreno anexo à central com cerca de

mil metros quadrados, que serviu para o depósito ou acumulação das escórias do carvão provenientes das fornalhas das caldeiras que mais tarde foram aproveitadas para consolidação dos caminhos rurais”.

“CORTEI UMA CAMIONETA”

Numa entrevista na Rádio D. Fuas, Joaquim Catraia explica que cortou uma camioneta na Batalha, nos últimos tempos do comboio e da sua vida como maquinista. O acidente terá ocorrido onde hoje passa a variante da Batalha, ali onde foi cortada a estrada para a Quinta do Sobrado, mesmo ao lado do antigo hospital da Misericórdia, onde existiu uma passagem de nível.

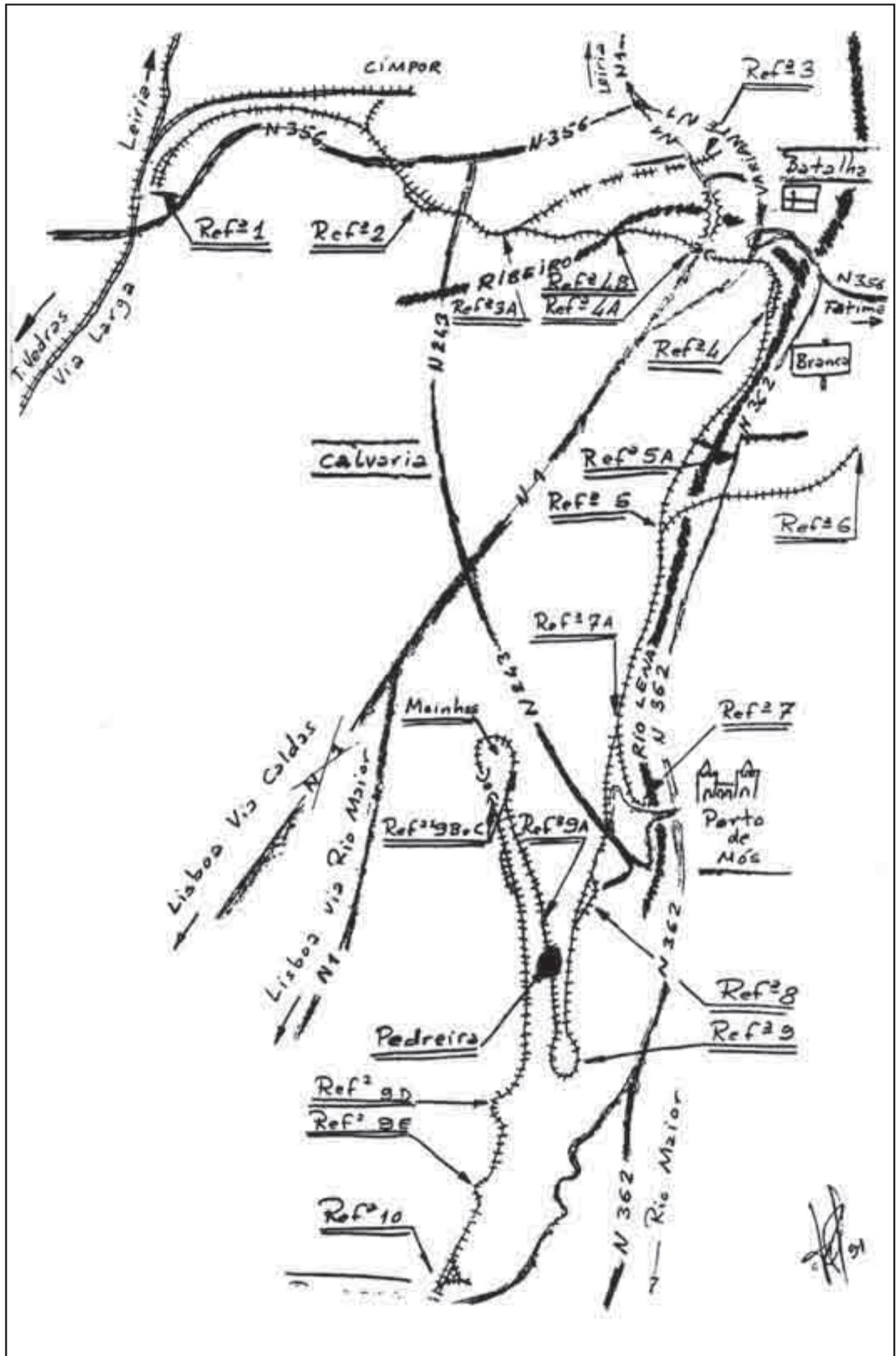
Dizia então Joaquim Catraia: “...Numa passagem de nível, a meio da subida para a Quinta do Sobrado, uma subida muito íngreme, o Manuel Pires Guerra, do Chão da Feira, conduzia uma camioneta carregada de areia - uma camioneta fraquita como havia naquele tempo - e deixou o motor ir abaixo mesmo em cima da linha. Então apercebeu-se da chegada do comboio, abandonou a camioneta e fugiu. Eu bem vi a camioneta, mas não tive tempo de parar - o comboio não parava assim de qualquer maneira - e tive de cortar a camioneta. Trazia sete vagões carregados de carvão atrás da máquina”.

A “ZÉZINHA” E AS MULHERES

Na edição nº. 182, de Março/Abril de 1996, da publicação “Bastão Piloto”, conta-se um acidente ocorrido com cerca de quatro de dezenas de mulheres numa composição ferroviária apelidada de “Zézinha”.

Tratava-se uma automotora - «Grazine» na terminologia local - com motor a gasolina, construída em 1930 nas oficinas do Mineiro do Lena que era utilizada para o pessoal superior da companhia e, ocasionalmente, para transporte de passageiros. Esta automotora, provavelmente a primeira com motor de combustão interna a circular em Portugal, foi baptizada «Zézinha», diminutivo do nome da filha do proprietário.

“Num dos dias em que



Croquis do itinerário do Caminho de Ferro Mineiro do Lena (Bastão Piloto nº. 123)

a «Zézinha» serviu para transportar passageiros, levava como maquinista o tio do nosso amigo (antigo maquinista Manuel dos Santos). Deveria transportar cerca de 40 mulheres até à cooperativa da companhia. O sistema de exploração era no mínimo bastante simples; Manuel dos Santos combinou com o tio que o

primeiro que chegasse ao pontão esperaria pelo outro para cruzamento! Tudo teria resultado bem se o homem não viesse tão distraído com a companhia feminina. Dizia-nos o nosso maquinista, entre lágrimas de riso «o meu tio esqueceu-se que os comboios não se conduzem como os automóveis, que se podem desviar uns

dos outros». O pobre homem passou o local de cruzamento e foi colidir, numa curva, com o comboio de carvão que descia, com os «Batelões» à cabeça.

“«Foi um pandemónio na automotora». Com o impacto deu uma volta sobre si mesma e ficou virada no sentido inverso da marcha. Os bancos partiram-se e as

mulheres ficaram «umas por cima das outras». Embora sem gravidade, praticamente todos os ocupantes da automotora ficaram feridos”.

Se calhar ter-se-ão passado muitas outras histórias que, actualmente poucos poderão contar, passadas com o Caminho de Ferro Mineiro do Lena.

O carvão e a central eléctrica

O carvão foi, desde tempos remotos, explorado na região da Batalha, dum modo especial na área de influência da aldeia de Alcanadas, como relata José Batista de Matos no livro “História, Cultura e Tradições das Alcanadas”.

“Com efeito, nas redondezas desta aldeia (Alcanadas), como por exemplo, nos Golfeiros, nas Piedosas, nas Cambaias, nas Barrojeiras e no Casal das Carvalhas, a extracção do carvão foi um facto”, refere a publicação.

Depois de referir que já em 1755 haveria exploração de carvão nas Alcanadas, uma vez que “...no terramoto de 1755, os trabalhadores foram obrigados a ir para Lisboa, a fim de ajudar na recuperação”, o autor alcanadense conta que “estas minas transformaram a calma e a maneira de vida dos habitantes, uma vez que a chegada massiva de dezenas e dezenas de novos trabalhadores mineiros, necessários ao desenvolvimento das minas, criaram novos tipos de relações e de desenvolvimento, sendo os migrantes oriundos de todo o Portugal, de Norte a Sul”.

Baptista de Matos, diz que em virtude da grande procura do carvão, motivada pela guerra e pela criação e de-



Entrada da mina das Barrojeiras (Alcanadas)

envolvimento da Fábrica de Cimentos da Maceira, houve a necessidade de instalar uma linha de caminho de ferro “para que o comboio

com vagões pudesse vir buscar o carvão”.

Essa linha terá sido começada a instalar na estrada existente entre o pontão da

EM351 e o lugar das Alcanadas. Parece que a população se revoltou e numa noite, essa linha terá sido retirada da estrada, obrigando a

efectuar-se uma nova planificação e construção noutra local. Nunca se conseguiu saber quem foi que destruiu a dita linha.

O trabalho na mina era doloroso e extremamente cansativo.

Na galeria principal, havia duas vias para vagonetas e uma passagem lateral para a circulação dos mineiros. A circulação era sempre feita a pé, uma vez que a inclinação era grande.

No cimo da galeria principal, distante da boca uns 20 metros, existia um guincho eléctrico que accionava as bobinas onde estavam enrolados os cabos de aço, que serviam para puxar as vagonas do fundo da mina.

O cabo de aço era olhado e observado com rigor, tanto na descida com vagonas vazias, como na subida com as vagonas cheias de carvão. Cada vagona cheia, pesava tonelada e meia e o guincho subia e descia de cada vez, duas vagonas.

Chegadas ao cimo, as vagonas eram empurradas por dois homens (ou mulheres) em cima de carris, até chegarem ao silo, antes da escotilha, distanciado 50 metros; aí entravam numa espécie de roldana independente das linhas dos carris, despe-

javam o carvão e passavam para a frente, sendo de novo empurradas para o cimo da galeria, para descer ao fundo da mina, para serem carregadas sucedendo-se a mesma operação.

Outra mina com bastante importância existia no lugar da Bezerra, freguesia de Serro Ventoso, na Serra dos Candeeiros.

Foi junto a esta mina que a empresa proprietária criou os seus serviços administrativos e iniciou a construção de um bairro mineiro, destinado aos trabalhadores, que nunca foi concluído.

Nos edifícios centrais da empresa, próximo da mina, existia uma central eléctrica, escritórios, armazéns e alojamento para o pessoal superior.

O carvão explorado nas minas da nossa região, serviu para abastecer a Empresa de Cimentos de Maceira, para além de outras empresas fora da região, e a Central Termo eléctrica de Porto de Mós, que se encontra em ruínas à entrada da vila.

A Central de Porto de Mós, obra prima da arquitectura industrial do início do século passado, produzia energia eléctrica e abastecia as vilas de Porto de Mós e Batalha.

Memórias do Lena

Na edição nº. 182, de Março/Abril de 1996, da publicação “Bastão Piloto”, jornal da Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro (APACF), num artigo intitulado “Memórias do Lena” da autoria de Ricardo Grilo, referem-se excertos duma conversa com um “antigo fogueiro e maquinista da linha de caminho de ferro do Mineiro do Lena”. Esse antigo funcionário, “já bastante idoso e enfermo”, chamava-se Manuel Coelho dos Santos e dessa conversa transcrevemos o seguinte:

“O caminho de ferro de bitola métrica servia principalmente, como já muitas vezes foi referido, para transportar carvão entre as minas e a central termoeléctrica de Porto de Mós, com uma ligação para a Martingança. A

linha começou a laborar por volta de 1926 ou 27 e era composta por diversos ramais. Originalmente com bitola de 60 cm, a construção – só entre Martingança e Alcanadas – terá sido iniciada por volta de 1920.

“Entre 1925 e 1928 (ou 1929) procedeu-se ao prolongamento da rede e à conversão para bitola métrica. Pouco tempo depois iniciou-se o serviço de passageiros entre a estação de Martingança – com correspondência com a linha do Oeste – e a Batalha. O serviço de passageiros foi mantido alguns anos, mas não sabemos a data do seu abandono. Em 1941 ainda eram inaugurados os ramais da central termoeléctrica de Porto de Mós e de S. Jorge-Barrojeiras.

“O serviço ferroviário ter-

minou em 1948, tendo o Sr. Manuel dos Santos ido para a Martingança, trabalhar numa locomotiva de outro ramal privado (Cimentos Maceira) que entroncava – e entronca – com a linha do Oeste, nessa estação da CP.

“...Cerca de um ano depois, os carris e as travessas foram levantados, tendo sido utilizada uma das locomotivas Orenstein & Koppel nesse último trabalho ferroviário. A exploração de carvão continuou até 1955, com a central de Porto de Mós abastecida por camiões. As carruagens de passageiros, de boa construção, ficaram muito tempo paradas, até serem vendidas à Companhia Nacional, passando com a nacionalização para a CP, onde serviram até final dos anos setenta”.



A empresa começou a construir um bairro mineiro na Bezerra

A publicação da APACF, refere que a situação financeira da empresa “The Match and Tobacco Timber Supply C.º”, a empresa então proprietária do caminho de ferro e do couro mineiro do Lena, nem sempre era desa-

fogada. “O carvão era de baixa qualidade e todos roubavam. A companhia chegava a estar seis meses sem pagar ordenados. A situação só não era mais dramática porque tinha sido criada uma cooperativa que dava crédito

aos empregados. Esta cooperativa veio a ser bastante útil durante a Segunda Guerra Mundial. Se nem sempre havia dinheiro, também não existia o racionamento comum ao resto do país”.

Mineiro do Lena visitado

O Caminho de Ferro Mineiro do Lena (CFML), ou o que resta dele, tem sido objecto de visitas e estudos dos amantes dos Caminhos de Ferro, dum modo especial de associados da Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro.

A última dessas visitas ocorreu no passado dia 6 de Maio, em que os participantes puderam observar os trilhos onde existiram os carris, as estações – algumas delas ainda existentes –, as entradas das minas das Barrojeiras e da Bezerra e o trilho da serra da Pevide, com o túnel, de onde

se observam maravilhosas paisagens.

Seguindo um texto escrito por F. C. Pedreira, que fora publicado na edição nº. 123, de Abril, cremos que do ano de 1991, do “Bastão Piloto”, órgão da Associação, o passeio iniciou-se junto à estação do CFML, que ainda existe – embora abandonada – junto à estação da CP, na Martingança. Ali puderam ainda apreciar a disposição das linhas e o seu começo para a Batalha/Porto de Mós.

Pararam depois na estação Pinheiros/Calvaria, cujo edifício ainda existe, seguindo para o local onde

existiu a estação velha da Batalha, próximo de Vila Façaia. Esta estação terá sido desactivada quando a linha foi desviada, passando pela Ponte do Boutaca em direcção às Cancelas onde foi construída uma outra. Isto aconteceu aquando do prolongamento da linha da Batalha para Porto de Mós.

Do local da estação velha, os participantes visitaram a Ponte do Boutaca – para verificar in loco o arco construído para a passagem do CFML –, seguiram em direcção às Brancas, o ramal das Barrojeiras, tendo estado junto da mina.

Daqui a Porto de Mós foi

um pulinho. As instalações (em ruínas) da Central Termoeléctrica de Porto de Mós, foram passadas “a pente fino”, apreciando o modo como terá funcionado, assim como o sistema de arrefecimento. Houve tempo para verificar o sistema de cargas e descargas do carvão, transportado pelos vagões no ramal construído para o efeito.

Seguiram para o local onde existiu a estação de Porto de Mós, na Corredoura – hoje instalações da Ricel, empresa ligada ao fabrico de pré-esforçados para a construção civil –, e daqui subiram para a Serra



Aspecto da abertura do túnel na Serra da Pevide

dos Candeeiros, seguindo o trilho do caminho de ferro em direcção à Bezerra, ultrapassando o túnel e parando no local onde existiu “o triângulo da Bezerra”, próximo da mina desta localidade.

A IMPORTÂNCIA DO MINEIRO DO LENA

Sendo das poucas linhas de caminho de ferro mineiro existentes em Portugal, a linha do Vale do Lena, merece destaque pelo impacto económico e social que teve na região, uma vez que, com pouco mais de vinte quilómetros, viu reconhecido o seu interesse regional, tendo-lhe sido concedido, pouco tempo depois, o transporte de mercadorias e passageiros.

De acordo com o trabalho “Documentos para a história do caminho de ferro mineiro do Lena (Leiria, Portugal), da autoria de José M. Brandão e Joanna P. Almeida, a que o Jornal da Batalha teve acesso, foram entabuladas “conversações com a CP para que se estudasse um traçado e construísse uma linha de caminho de ferro destinada ao transporte do carvão entre as minas de Alcanadas e Chão Preto e a

«Linha do Oeste» (rede ferroviária nacional) com ligação na zona de Pataias – Martingança”.

O mesmo estudo aponta que a CP terá desistido da construção da linha entre a Batalha e Martingança “por razões financeiras”.

O MATERIAL EXISTENTE

Se das instalações do Caminho de Ferro Mineiro do Lena pouco resta, o mesmo acontece com o material. Segundo apuramos, a primeira locomotiva, construída em 1923, pela empresa alemã, Orenstein Koppel – única sobrevivente das locomotivas que trabalharam na Linha Mineira do Lena, Martingança-Batalha-Porto de Mós-Serra dos Candeeiros –, encontra-se preservada em pedestal na Estação de Faro e serviu nas Minas do Pejão com o nome de Pedorido.

Contudo, o estudo atrás referido indica para além da locomotiva há ainda “duas tremonhas, uma das quais ao serviço dum empreiteiro de obras públicas como balastreiro, um vagão fechado exposto na secção de Lousado do Museu da CP e o que resta de uma das carruagens, que aguarda restauro para fins museológicos”.



★★★★

Hotel Eurosol Residence



Alojamento | Negócios | Gastronomia | Turismo | Saúde e Bem-Estar

eficiência e elegância
efficiency and elegance

Hotel Eurosol Residence
Rua Comissão da Iniciativa, 13 | 2410-098 Leiria - Portugal
Tel: (+351) 244 860 460 | Fax: (+351) 244 860 469
E-mail: residence@eurosol.pt | www.eurosol.pt



Textos:
Armindo Vieira

Fotos:
Câmara Municipal de Porto de Mós
Câmara Municipal da Batalha
Família de Joaquim M. Correia

Bibliografia:
A referida nos textos

O Jornal da Batalha agradece a cedência dos materiais e a disponibilidade dispensada para a elaboração deste suplemento.