

A Linha da Lousã

fotografia **Dario Silva**



Apoio



Agradecimento



Aos ferroviários da Linha da Lousã

Dario Silva, fotógrafo-ferroviário

Título	A Linha da Lousã
Textos	Fernando dos Santos Carvalho Álvaro Maia Seco Paulo de Carvalho Rosa Gomes Dario Silva Metro Mondego, S.A.
Fotografia	Dario Silva (excepto pág. 127) www.ocomboio.net www.geofotografia.pt
Design	Michelle Monteiro
Impressão e Acabamento	Tipografia Lousanense
Edição e Propriedade	Câmara Municipal da Lousã
Apoio	Metro Mondego, S.A.
Imagem da capa	A Estação da Lousã
Copyright ©	Câmara Municipal da Lousã, Metro Mondego, S.A. e Autores
Distribuição	Biblioteca Municipal da Lousã Av. Coelho da Gama, 3200 - 200 Lousã Tel: 239 990 383 e-mail: biblioteca@cm-lousa.pt
Depósito Legal	000000/00
ISBN	978-972-8572-14-3
	1ª edição 1000 exemplares 2009

A Linha da Lousã

Índice

Texto do Presidente da Câmara Municipal da Lousã	9
<i>Fernando dos Santos Carvalho</i>	
Texto do Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego, S.A.	11
<i>Álvaro Maia Seco</i>	
A Linha da Lousã: perfil e enquadramento geográfico	13
<i>Doutor Paulo de Carvalho</i>	
Caminho de ferro, território e sociedade: uma dialéctica renovada	15
<i>Doutor Paulo de Carvalho</i>	
Metamorfose da Linha da Lousã	21
<i>Rosa Gomes</i>	
O sentido da pertença	23
<i>Dario Silva</i>	
101 fotografias da Linha da Lousã - 2007	25
Sistema de Mobilidade do Mondego – construindo o futuro	127
<i>Metro Mondego, S.A.</i>	
Interface de Sobral de Ceira do futuro Sistema de Mobilidade do Mondego - 2008	128
Interface de Miranda do Corvo do futuro Sistema de Mobilidade do Mondego - 2008	129
Interface da Lousã do futuro Sistema de Mobilidade do Mondego - 2008	130

“O Caminho de ferro de Coimbra a Arganil” (sic), foi inaugurado em 16 de Dezembro de 1906.

A inauguração deste linha, que apenas se estenderia até Serpins, nunca tendo chegado a Arganil, embora os trabalhos ainda se tivessem prolongado, há 100 anos atrás, foi um marco no desenvolvimento económico e social desta região. A indústria, o comércio, a circulação de pessoas e bens, foram afectados de uma forma positiva que ainda hoje se repercute na vida das populações dos concelhos que são, directa ou indirectamente, servidos por este Ramal.

Passados 100 anos sobre esta realização, entendeu a Câmara Municipal da Lousã que se deveria comemorar a efeméride. Para tal, delineou-se um Programa que teve o seu início em 16 de Dezembro de 2006, com a reconstituição da chegada do comboio.

De entre as iniciativas programadas (exposições, recolhas, comunicações, workshops) entendeu-se como importante uma recolha fotográfica desta linha, na sua actualidade.

A obra que agora se apresenta a público é o resultado do trabalho aprofundado e dedicado de Dario Silva, o qual deu já origem a uma exposição fotográfica que esteve patente no Átrio da Biblioteca Municipal da Lousã, pelo S. João de 2007.

Essa exposição pretendeu mostrar aspectos do impacto real desta via no dia a dia das populações, através da captação de imagens simples, de ambientes e dos seus utentes, transmitindo-nos a importância desta linha e a sua paisagem.

Com essa e esta obra mais não pretendemos que uma homenagem à anónima população laboriosa destes concelhos,

razão de ser da existência deste Ramal da Lousã.

À população laboriosa e anónima aqui retratada e ao Dario Silva o nosso obrigado pela colaboração.

*O Presidente da Câmara Municipal da Lousã
Fernando dos Santos Carvalho*

A região de Coimbra, ao longo do século XX, tem sido servida por um conjunto alargado de sistemas de transportes públicos: transporte ferroviário pesado servido particularmente pela Linha do Norte e pelos Ramais da Lousã e Figueira da Foz, mas também transporte colectivo rodoviário de carácter suburbano e regional oferecido por diversas empresas privadas; e, finalmente, transporte de carácter urbano e suburbano, oferecido pelos SMTUC, baseado quer em soluções rodoviárias tradicionais, quer em trolley carros, quer ainda em soluções ferroviárias ligeiras, tradicionalmente designadas de eléctricos.

Em 2006, o Ramal da Lousã celebrou os 100 anos de existência tendo sido ao longo destes anos um motor de desenvolvimento económico e social para os concelhos de Lousã e Miranda do Corvo.

Por incompatibilidade de circulação, de forma banalizada, de um modo de transporte ferroviário pesado em meio urbano, nomeadamente no atravessamento da Portagem, núcleo central da cidade de Coimbra, a ligação ferroviária do Ramal da Lousã a Coimbra B foi interrompida há mais de 30 anos.

A preocupação de re-estabelecer esta ligação e introduzir modernização a um ramal centenário foi o ponto de partida para o surgimento do Sistema de Mobilidade do Mondego.

A vertente verdadeiramente inovadora do SMM é a de se integrar numa lógica de gestão sustentada da mobilidade, onde serviços de transporte colectivo de qualidade e eficientes têm um papel central.

O Sistema de Mobilidade do Mondego é um sistema ferroviário ligeiro que constituirá a rede básica do sistema

multimodal transportes do século XXI para a cidade de Coimbra e região envolvente. Este sistema sustentar-se-á na utilização de veículos do tipo Tram-Train capazes de suportar quer serviços de carácter suburbano, que servem trajectos de média dimensão, quer serviços de carácter urbano, onde a proximidade e interacção com os espaços urbanos servidos é essencial

À semelhança do que aconteceu há 100 anos com a introdução da Linha férrea nestes concelhos, acreditamos que a implantação do SMM no canal do actual Ramal, garantirá uma melhoria significativa da sua mobilidade e qualidade de vida às populações dos concelhos da Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra por ele servidas.

Tendo presente a memória do Ramal e todos os que a ele, de forma directa ou indirectamente estão ligados, a Metro Mondego, S.A. tem a honra de se associar ao lançamento deste livro, com o compromisso de construir o futuro.

*Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego, S.A.
Álvaro Maia Seco*

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, também, 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).

Caminho de ferro, território e sociedade

uma dialéctica renovada

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).

Paulo de Carvalho¹

¹ 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

A viação moderna estabelece uma relação dialéctica com a paisagem, segundo uma trilogia reflexiva que podemos fixar do seguinte modo: a influência das condições naturais no traçado das vias; a indução de dinâmicas territoriais de desenvolvimento; a construção social de vínculos sentimentais e de pertença.

No contexto da primeira linha de análise, reportando-nos ao contexto do lançamento das modernas infra-estruturas viárias em Portugal, é reconhecido que motivos de ordem natural acompanharam de perto o traçado das estradas e dos caminhos de ferro. A orografia e a hidrografia, factores estruturantes da ocupação do território, desempenharam também um papel decisivo na vertebração das vias rodoviárias e ferroviárias. No caso do caminho de ferro é frequente o seu traçado acompanhar e penetrar a rede fluvial, embora diluindo-se nas áreas de relevo mais vigoroso e contrastado, como acontece em especial no interior centro e norte de Portugal, e permitir a fruição de paisagens magníficas ao ritmo que mais convém para uma leitura interpretativa. Na companhia do Mondego (Linha da Beira Alta), Tejo (Linha da Beira Baixa), Douro (Linha do Douro), Tâmega (Linha do Tâmega), Corgo (Linha do Corgo), Tua (Linha do Tua), Dueça (Linha da Lousã), entre outros exemplos relevantes, foi ou é possível percorrer ainda regiões ou sub-regiões de um Portugal assimétrico e contrastado, e despertar os quadrantes das sensações em torno de paisagens de grande valor estético, visual e até sentimental. Assim aconteceu, por exemplo, com Jacinto, em “A Cidade e as Serras”, no momento da sua entrada em Portugal, de comboio. A impressão do deslumbramento do senhor de Tormes, perante a magnificência da paisagem do Alto

Douro, ficou bem registada e pode ser apreciada através do seguinte extracto literário:

«Então é Portugal, hem?... Cheira bem. (...)

A sineta tilintou languidamente. E o comboio deslizou, com descanso, como se passeasse para seu regalo sobre duas fitas de aço, assobiando e gozando a beleza da terra e do céu. (...)

Rolávamos na vertente de uma serra, sobre penhascos que desabavam até largos socalcos cultivados de vinhedo. (...) Pelo rio, onde a água turva e tarda nem se quebrava contra as rochas, descia, com a vela cheia, um barco lento carregado de pipas. Para além, outros socalcos, de um verde pálido de reseda, com oliveiras apoucadas pela amplidão dos montes, subiam até outras penedias que se embebiavam, todas brancas e assoalhadas, na fina abundância do azul» (Queirós, 1992: 141).

Mas não só a contemplação, o encontro e a descrição da paisagem, a partir do comboio, induziu os cultores das artes e letras a interpretar de forma soberba a linguagem de estruturação da paisagem. Também a janela de alguns microcosmos foi um miradouro privilegiado para observar a pendularidade do caminho de ferro e as linhas de vida que se prendem ou desprendem no decurso da sua trajectória. Foi o caso de Miguel Torga, genial criador literário e incorrigível calcorreador dos caminhos e veredas de Portugal, em particular «os montes do seu Douro transmontano e os paus dos campos do Mondego», como confessa o próprio autor em “Miguel Torga – Fotobiografia”. Porém, da janela do seu consultório, na vizinhança do Largo da Portagem (Coimbra), Torga sentiu vezes sem conta o arfar das velhas locomotivas da Linha da Lousã, que cruzavam a cidade,

na companhia do Mondego. E foi, ainda, o caminho de ferro, na fase inicial da sua carreira médica, em Vila Nova (Miranda do Corvo), depois de uma passagem meteórica por São Martinho de Anta (terra natal de Torga), uma âncora fundamental de ligação do escritor (e do médico) ao mundo académico e literário da cidade de Coimbra. Torga, em a “Criação do Mundo. O Terceiro Dia” (1970: 132-137), explicando a sua presença e vivência em Sendim (Vila Nova), confessa essa forte vinculação à capital do Mondego:

«(...) a sede do partido ficava a trinta quilómetros de Coimbra.

Nos casos mais graves poderia recorrer ao hospital ou a colegas especializados, e ficava com bibliotecas, livrarias e tipografia à mão». (...)

«Com febre da criação, vinha a sede da cidade. Apesar de tudo, era nela que havia cinemas e convívio. E aos sábados, depois de o último doente auscultado e medicado, não andava, voava através dos pinhais e dos lameiros que me separavam da estação».

Por outro lado, numa perspectiva social e territorial, o caminho de ferro foi durante muito tempo uma espécie de luz redentora que pretendeu atenuar uma certa solidão povoada que marcou (e marca) de forma profunda e irreversível tantos lugares e territórios (esquecidos) do nosso Portugal, abrindo novos e promissores horizontes de integração e inter-relação com os centros mais activos e dinâmicos. Com efeito, «A expensas de companhias particulares (segundo concessões) e de algum esforço do Estado, embora sem o apoio de um plano geral de intervenção, o país conseguiu ligar os principais centros urbanos

e o caminho de ferro foi um sinal do advento da modernidade na aproximação de territórios até então muito afastados, isolados e marginalizados» (Carvalho et al., 2007).

De igual modo, foi também a linha férrea que subtraiu o país de um secular isolamento no contexto ibérico e europeu, e permitiu perceber, de forma verdadeiramente inovadora, sinais inequívocos da compressão do espaço e do tempo, que se traduziu em horizontes mais amplos de mobilidade e relações inter-regionais e internacionais. Apesar de Portugal ter assumido o Atlântico e a África como plataformas estratégicas para o seu desenvolvimento, foram as migrações, na sua dimensão continental (ciclo europeu), numa época em que a Europa Ocidental relançava a sua economia e procurava renascer dos efeitos catastróficos decorrentes da Segunda Grande Guerra, a âncora fundamental de ligação do nosso país aos quadros políticos, sociais e económicos da modernidade e de uma matriz estruturante que não era possível mais rejeitar.

Como infra-estrutura de transporte, o caminho de ferro é um potencial gerador de concentração e atracção de actividades económicas, nomeadamente indústria e serviços, e um indutor de dinamismos urbanos. Com efeito, o caminho de ferro, como meio de transporte colectivo pioneiro, desempenhou um papel decisivo na abertura das cidades e vilas e sua expansão pelos antigos subúrbios de matriz rural, numa época em que o efeito de polarização e atracção das urbes desencadeou intensos fluxos de mobilidade, ao mesmo tempo que deixou marcas inolvidáveis (externalidades negativas) no tecido social e económico das áreas mais repulsivas. Ao mesmo tempo, é evidente a influência

do caminho de ferro na evolução do traçado da malha urbana. A partir do exemplo da Linha da Lousã, uma vez mais, evocamos a directriz das avenidas novas, na primeira metade do século XX, e a construção de uma nova avenida setentrional (novo corredor de acesso ao centro urbano), neste alvor de milénio, que retomada o alinhamento viário definido nas primeiras décadas do século XX. Porém, a estação e sobretudo o antigo armazém e cais de mercadorias, emergem em rota de colisão com as propostas actuais de modernização. Caso não seja possível definir uma solução técnica alternativa, que consiga compatibilizar a manutenção desses equipamentos (e o conjunto ferroviário com um todo) com o novo arranjo urbanístico previsto para o local, então importa encontrar espaço e função para esses (ou alguns desses) elementos, preferencialmente em contexto apropriado (in situ) que permita interpretar e compreender o seu significado. Sim... para que não passem «(...) num caixão para a eternidade sem ao menos (...)» (Torga, 1960: 171) perguntarmos o que era, e o que podíamos (e devíamos) ter feito (ou fazer) com, aquilo.

Nas últimas duas décadas, com o contributo de diversos documentos orientadores e de cariz normativo, no âmbito do ordenamento do território, percebemos, finalmente, que a sustentabilidade dos centros urbanos depende de modelos mais racionais e ecológicos de ocupação e transformação do uso do solo, assim como de novas formas de mobilidade, incluindo a valorização do transporte colectivo, em particular o comboio e o metropolitano, que devem constituir os eixos vertebradores da mobilidade regional e urbana, respectivamente. Nesta perspectiva, a modernização dos caminhos de ferro e a sua

evolução, no caso das redes urbanas e suburbanas, para sistemas de mobilidade sobre carris mais flexíveis, eficientes, cómodos e seguros para os utilizadores é uma prioridade absoluta da maior parte dos países desenvolvidos (ou alinhados com as grandes preocupações e tendências internacionais nesta matéria).

Por último, no alinhamento de algo mencionado anteriormente, gostaríamos de destacar uma outra dimensão que assume relevância crescente: a patrimonialização do caminho de ferro e dos elementos associados que interferem na sua percepção estática ou dinâmica. Na actualidade, o caminho de ferro faz parte do universo de bens culturais que durante muito tempo não foram objecto de preocupação como acontece, de igual modo, com as arquitecturas de veraneio, as termas, os faróis, as gramáticas de pedra, as estradas, entre outros. Estas novas preocupações reflectem o carácter extenso, dinâmico, inclusivo e integrado do património, bem como a necessidade de encontrar uma utilidade social para este espectro patrimonial de crescente amplitude.

As grandes prioridades do nosso tempo centram-se, de modo inequívoco, nos canais ferroviários desactivados e/ou abandonados, tendo já desencadeado importantes processos de requalificação e activação de vias férreas.

Na Europa, o caminho de ferro teve a sua época de maior crescimento (número de vias) até às primeiras décadas do século XX. Desde meados do século XX, a expansão dos veículos motorizados, o incremento significativo do transporte individual e o crescimento exponencial do transporte aéreo, deixaram ao caminho de ferro um papel menos significativo no quadro dos

transportes. É pertinente sublinhar que a Europa possui mais de 30.000 quilómetros de vias férreas abandonadas, a Espanha cerca de 800 e Portugal quase outro tanto.

Em Portugal, a rede ferroviária atingiu a sua máxima expressão nos primeiros lustros do século XX: cerca de 3500 quilómetros (Alegria, 1990). «Durante a segunda metade da década de 80 e especialmente no ano de 1990, como consequência da concorrência dos transportes públicos e privados, conjuntamente com os elevados custos relativos à modernização das linhas de caminho de ferro e equipamentos associados, vários troços da rede ferroviária encerraram. Infelizmente muitos destes troços de via de caminho de ferro estão já em adiantado estado de degradação, sendo que parte do património ferroviário está abandonado e vandalizado, sendo mesmo irrecuperável» (Sarmento, 2003: 2).

Na actualidade a gestão da rede ferroviária nacional é da responsabilidade da REFER, «nas suas vertentes de construção, conservação, manutenção, preservação do património e gestão de capacidades», com o intuito de proporcionar «ao mercado uma infra-estrutura de transporte competitiva, eficiente e segura, com respeito pelo ambiente» (FPCUB, 2007). Esta empresa pública tem acolhido e apoiado a adaptação dos troços de plataforma da via desactivados, a ecopistas, à semelhança do que é feito em países como os Estados Unidos da América, França, Inglaterra e Espanha (entre outros), criando-se rotas de passeio não motorizado, de lazer, de desporto e de contacto com a natureza, nos troços mais aptos àquelas funções, sob diferentes designações (como, por exemplo, vias verdes). A par

da preocupação de reutilização da plataforma ferroviária, a REFER tem responsabilidade também na salvaguarda e valorização do património edificado. O objectivo principal é a «implementação de soluções que permitam a sua reutilização e rentabilização por forma a que desempenhem novas funções úteis à comunidade», permanecendo todo este património «(...) na titularidade do domínio público ferroviário». «Para além desta via de rentabilização, e em especial nas circunstâncias em que o património edificado ou os terrenos tenham melhor aptidão para o exercício de funções comerciais, é também perspectivada a definição de espaços de urbanização viável, com projectos e negociações a desenvolver pelos órgãos próprios da REFER» (REFER, 2007), de tal maneira que, por via de parcerias contratualizadas com diversas entidades (autarquias, associações, investidores e instituições públicas e privadas ligadas ao turismo e à actividade comercial), estão já concretizadas algumas concessões (como, por exemplo, em Chaves, Castelo de Vide e Vila Viçosa onde foi instalado o Museu do Mármore no edifício da antiga estação), estando outras em vias de concretização (Carvalho, op. cit.).

Este quadro de preocupações e de acção levou a REFER, em 2004, a apresentar o “Plano Estratégico de Ecopistas em Portugal”. Trata-se de um instrumento relevante que pretende travar a degradação e vandalização do património ferroviário desactivado e abandonado, potenciar actividades alternativas no domínio turístico e fomentar actividades económicas a montante e a jusante do Plano, definindo modelos e processos de cooperação neste domínio.

Em síntese, vale a pena (re)pensar o caminho de ferro

como eixo vertebrador da mobilidade urbana sustentada e como potencial de requalificação, refuncionalização e patrimonialização, designadamente a reconversão de vias e equipamentos desactivados e/ou abandonados, e intervenções pontuais de salvaguarda e valorização em antigas estruturas edificadas, elementos decorativos (como, por exemplo, magníficos painéis de azulejos) e funcionais associados a este importante meio de transporte.

Paulo de Carvalho

Metamorfose

da Linha da Lousã

Referências bibliográficas

ALEGRIA, Maria Fernanda (1990): *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*. Memórias do C.E.G. nº 12, Lisboa, Universidade de Lisboa/ I.N.I.C., 560 pp.

CARVALHO, Paulo et al. (2007): “Caminhos de ferro desactivados e novas funcionalidades: a ecopista Montemor-o-Novo – Torre da Gadanha”. In CRUZ, Fernando (org.): *Actas das III Jornadas Internacionais sobre Vestígios do Passado*. Póvoa de Varzim, AGIR, 24 pp. (em publicação).

HALL, Peter (2000): “Redefining Europe’s cities”. In BELLET, Carme e LLOP, Josef (eds.): *Ciudades Intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, Lleida, Editorial Milenio, pp. 93-108

HOUGH, Michael (1998): *Naturaleza y Ciudad, Planificación urbana y procesos ecológicos*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 315 pp.

IPPAR (2004): *Outros Patrimónios* (Revista Estudos Património, nº 6), Lisboa, Instituto Português do Património Arquitectónico, 229 pp.

MAGALHÃES, M. R. e MATA, D. A. da (2006): “Uma nova mobilidade na área metropolitana de Lisboa (AML): a rede ciclável do concelho de Almada”. In *Actas do Pluris 2006*, Braga. (edição em cd-rom)

QUEIRÓS, Eça de (1992): *A Cidade e as Serras*. Lisboa, Biblioteca

Ulisseia de Autores Portugueses, 245 pp. (3ª edição).

SARMENTO, João Carlos (2003): “A Requalificação de Caminhos de Ferro Desactivados: o Caso Português”. In *I Seminário Iberoamericano de Vias Verdes*, Bolívia, 9 pp. (edição em cd-rom).

TORGA, Miguel (1960): *Diário - Volume II*. Coimbra, (3ª edição).

TORGA, Miguel (1970): *A Criação do Mundo II (Terceiro Dia)*. Coimbra, Edição do Autor, 199 pp. (4ª edição refundida).

Recursos Electrónicos

Associação Europeia de Vias Verdes (AEVV), em: <http://www.aevv-egwa.org/> (última consulta em: 10/10/07).

Plano Estratégico das Ecopistas, em <http://www.fpcub.pt/portal> (última consulta em 15/11/07).

Plano Estratégico de Ecopistas em Portugal, em: http://www.refer.pt/documentos/PE_ECOPISTAS.pdf (última consulta em: 28/08/07);

Rede Verde Europeia, em: <http://www.revermed.com/> (última consulta em: 31/03/06);

Património, em <http://www.refer.pt/pt/patrimonio> (última consulta em 18/08/07)

Inventada a máquina a vapor, fácil foi entrar no “comboio do progresso” que inflamou os espíritos empreendedores por toda a Europa.

Em Portugal o “fontismo” animou a construção da ferrovia oferecendo garantia de juros, aplicando regulamentos, fixando um plano geral da rede transportes e a bitola da via, e impondo o carácter impreterível de serviço público e a obrigatoriedade da exploração das linhas.

Eram tempos de grandes mudanças na economia, na indústria e nas mentalidades porque tudo mudava com o caminho de ferro.

O homem terminou o seu sedentarismo ao poder viajar seguro, cómodo e rapidamente, tornando-se em “nómada civilizado”.

A paisagem também mudava pelo assentamento dos carris e pela implantação das pontes que venciam os grandes vales.

Nasceram cidades, estações com gares cobertas por ferro e vidro, novas profissões e estatutos sociais no seio do operariado industrial.

Entendia-se a vantagem do serviço ferroviário, e todos aspiravam à sua fruição.

“Posto de parte o projecto de a linha da Beira Alta seguir de Coimbra, pela falda da serra da Lousã a Santa Comba Dão, veio a ideia de construir uma linha férrea de Coimbra a Arganil”.

Desistindo a Companhia Real do “direito de preferência, o Governo concedeu á firma Fonsecas, Santos & Viana pelo alvará de 10 de Setembro de 1887” a construção do “Ramal de via

estreita” entre Coimbra e Arganil.

Conseguida a mudança de bitola no ano seguinte, a concessão foi de imediato trespassada á Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego.

Curiosamente, a construção d’este projecto, com saída da estação urbana de Coimbra, adjudicado ao empreiteiro Eugénio Beraud, sofreu as vicissitudes das indecisões da Vereação e Associação Comercial conimbricenses quanto ao traçado que, felizmente, com o aterro da Ínsua dos Bentos, onde se desembarcavam madeiras que vinham nos barcos rio abaixo, acabou por nos legar o bonito jardim da Avenida Navarro em Coimbra.

Iniciadas as obras em 1889, dificuldades financeiras da Companhia do Mondego e do empreiteiro, a que a Companhia Real – fornecedora de vários materiais - não pôde acudir, obrigaram à suspensão dos trabalhos em Abril de 1891.

A declaração de falência e os pedidos recorrentes de prorrogação do prazo para conclusão dos trabalhos desembocaram no auxilio financeiro do Governo, pago pelo Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado, e numa escritura que permitiu à Companhia Real assumir a construção e a exploração da Linha até à Lousã.

Catorze anos de paralisação dos trabalhos muito prejudicaram as obras realizadas, sendo disso exemplo o esmagamento do túnel do Tôco (um entre os sete da linha) que teve de ser refeito.

Tal como outras, as oito pontes desta linha - a da Portela

já estava concluída em 1891 - vêm reflectindo nas águas dos rios um processo estético-pragmático de soluções técnicas, que continua a garantir, com segurança, a mobilidade.

E num mundo globalizado, de saberes tão específicos, os ferroviários das antigas Oficinas de Ovar - construídas pela Companhia Real para fazer a manutenção, durante mais de um século, da grande obra de Eiffel, a Ponte Maria Pia – merecem ser lembrados, nomeadamente a propósito do trabalho que empreenderam, em 1990, de substituição da ponte de S. João, ao Km 27,300, que datava de 1906.

O engenheiro Vasconcelos e Sá foi o director da construção da linha, inaugurada em 16 de Dezembro de 1906.

Às populações dos concelhos de Miranda do Corvo e da Lousã associaram-se “as de Góis, Arganil e Vila Nova de Poiares e até as de Coimbra, acolhendo o comboio inaugural” rebocado pela máquina n.º 08, adquirida pela Cª Real em 1887 à empresa alemã Kessler, e composto de “furgão, duas carruagens de 3.ª classe, duas carruagens de 2.ª classe e quatro carruagens de 1.ª classe”.

O plano ferroviário de 1907 reclassificou a linha em “via estreita” com terminus em Santa Comba Dão. Mas só em 1924 avançou a construção entre Lousã e Serpins, no troço Lousã-Arganil.

Apesar de continuar no Plano Ferroviário de 1930 e de ser reclamada pelas diversas Câmaras que o traçado serviria até Santa Comba Dão, a linha nunca ultrapassou Serpins, onde chegou em 10 de Agosto daquele ano.

Comemorado o centenário, as esperanças das populações centram-se no “Metro do Mondego” para potenciar as acessibilidades e a mobilidade na região, e por consequência melhorar a sua qualidade de vida.

Rosa Gomes, Outubro de 2007

O sentido da Pertença

A minha geografia de Portugal construí-a a partir das linhas de Caminho de Ferro e dos vales dos rios

E porque estes últimos guiaram as primeiras, o Comboio e o Caminho de Ferro, tornando Portugal mais pequeno, criaram nele novas fronteiras e novas verdades.

E as fronteiras que o Caminho de Ferro riscou na terra e na pedra são as feições de dois Lugares: aqueles que têm Caminho de Ferro e os outros. Aqueles que pertencem e os outros.

E a Linha da Lousã pertence.

Como aprendi dos livros de meu pai, ferroviário, o “Ramal de Serpins” pertence.

Pertence ao mundo daqueles Lugares que possuem Comboio, que são lembrados por ele, visitados por ele, servidos por ele.

É como o Lugar onde meu pai nasceu, como aquele onde cresci e este onde vivo.

Pertencem.

São Lugares-perto.

Em alguma coisa somos iguais.

E os passageiros do Ramal de Serpins não são muito diferentes dos passageiros do Ramal de Braga: todos procuram a felicidade e viajam de comboio.

Somos todos passageiros em Caminho de Ferro.

*Dario Alexandre de Sá e Silva
Tadim, Ramal de Braga*



Estação de Coimbra-B



Estação de Coimbra



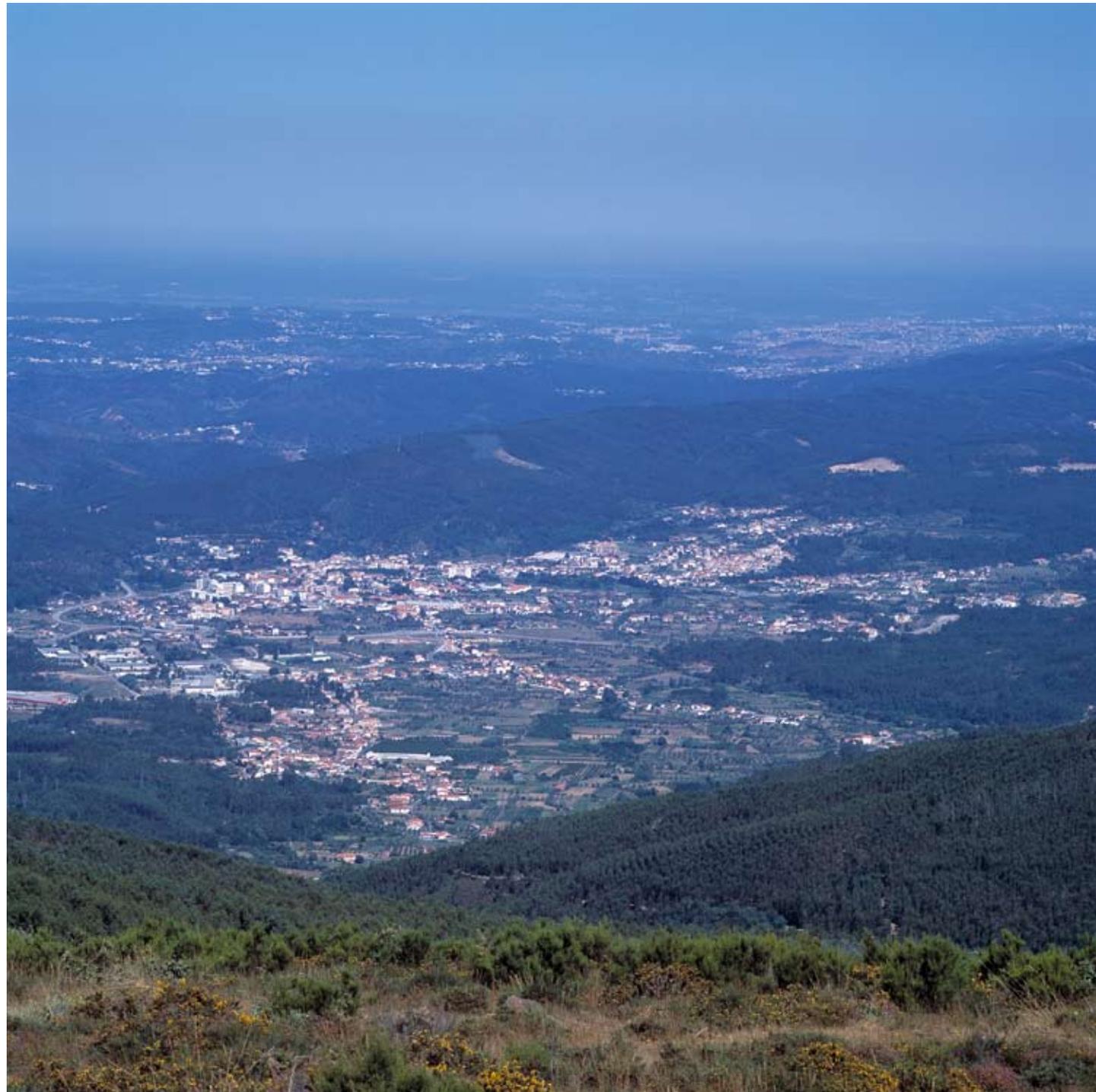
Antigo Apeadeiro de Coimbra-Parque



Apeadeiro de Lobazes



Apeadeiro de Lobazes



Miranda do Corvo



Passageiro



Apeadeiro de Padrão



Apeadeiro de Padrão



Lousã-A



O Comboio na Lousã



Estação de Serpins



Estação de Serpins



Serpins, fim de linha

Sistema de Mobilidade do Mondego

construindo o futuro

O livro acaba por aqui, mas a história continua.

Ao longo do ano 2008 foram iniciadas e concluídas as obras naquelas que vão ser as principais interfaces do Sistema de Mobilidade do Mondego (SMM), na Lousã, em Miranda do Corvo e em Sobral de Ceira.

Esta é uma aposta forte e coerente na integração multimodal dos sistemas de transportes de Coimbra e da região envolvente, através do desenho e implantação de verdadeiros interfaces que permitam a intermodalidade, mas também de sistemas

tecnologicamente avançados e integrados de informação ao passageiro, bilhética, e tarifários.

O futuro continua a construir-se e em 2009 serão iniciadas as obras de modernização do ramal para introdução do novo tipo de veículo: o tram train.

O tram-train é um modo de transporte totalmente eléctrico a 750V. Tem piso rebaixado, um interior espaçoso e sem obstáculos. Permite uma excelente integração no meio urbano e é bastante eficiente do ponto de vista energético. É um modo de transporte rápido, seguro e confortável.

Em 2012, teremos finalmente o início de operação de um serviço contínuo desde Serpins até Coimbra B, num serviço com características suburbanas mas adaptado também ao meio urbano.

Com o desenvolvimento da rede, o SMM contribuirá, cada vez mais, para que Coimbra e a sua Região sejam uma referência nacional em termos de prosperidade e qualidade de vida.

*Metro Mondego
Estamos a unir concelhos.*



O caminho de Arganil



Vista aérea do Interface de Sobral de Ceira



Vista aérea do Interface de Miranda do Corvo



Vista aérea do Interface da Lousã



Interface de Sobral de Ceira do futuro Sistema de Mobilidade do Mondego
Obra concluída em Dezembro de 2008



Interface de Miranda do Corvo do futuro Sistema de Mobilidade do Mondego
Obra concluída em Dezembro de 2008



Interface da Lousã do futuro Sistema de Mobilidade do Mondego
Obra concluída em Dezembro de 2008