

COIMBRA COM ENCANTO

Do Parque a Serpins

Introdução

Está na ordem do dia o Metro do Mondego. Enquanto ainda é Ramal da Lousã, lá fomos até Serpins.



Fig 1: A postos para partir rumo a Serpins

Ramal da Lousã

Tem 37,0 km.

Leva-nos (hoje) de Coimbra (Coimbra – Parque) a Serpins, com passagem por Miranda do Corvo e Lousã.

Chegou à Lousã a 16-12-1906, mas só em 10-08-1930 é que se estende a Serpins.

Em 1907, a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego tentou continuar o caminho de ferro até Arganil (62 km), empreendimento não concretizado devido à mudança da monarquia para a república, ao deflagrar da Primeira Guerra Mundial e às graves crises financeiras do início do século XX

Até 1927 foram feitas várias tentativas para concretizar a construção do caminho de ferro até Arganil, mas em 1924 já a Companhia tinha gasto, só no troço entre a Lousã e Serpins, os 10 mil contos necessários para a obra

Tem 3 pontes: da Portela (sobre o Mondego – 207 m), de Almalaguez (25 m), de Ceira (140 m).

Túneis são 6: Vale do Açor (282 m), do Tôco (60 m), do Vale Mancabo (112 m), do Passareiro (125 m), do Carró (59 m), de Miranda do Corvo (122 m).

O Material circulante

Allans reformuladas pela EMEF, com ar condicionado, algum aperto para quem tenha pernas compridas, mas apesar de tudo algum conforto, casa-de-banho,...



Fig 2: Interior da automotora

A viagem

Agradável a existência de uma bilheteira aberta na estação Coimbra Parque (ao contrário do que é habitual noutras linhas ou ramais mais estreitos).

Louvável a vista à partida e à chegada de uma brigada de limpeza do interior da composição, o que, a não ser coincidência, dá boa conta do interesse em servir.

Viagem com velocidades razoáveis, sem grandes solavancos, com muitos clientes (apesar de ter sido fora da hora de ponta).

Final triste, numa estação muito maltratada e tudo menos parecida com um término; ao contrário de uma estação com muitas linhas, onde se fariam manobras e arrumariam as composições, é uma estação *de passagem*, seguindo mesmo para lá do necessário, como que a pedir a construção do resto da linha. Estranha sensação de *nostalgia* dos tempos (não vividos) da sua construção.

A Serra da Lousã, ao lado, depois de zonas com algumas trincheiras, num percurso onde o verde (felizmente) é rei.



Fig 2: Em Serpins, com a Serra ao fundo

Utilização na viagem de um elemento da tripulação que se limita a olhar (com a cabeça de fora) para os passageiros que entram e saem, para avisar com um gesto, a ordem de partida...para empresa sem recursos, estranha-se...

Conclui-se

Que está na ordem do dia a «conversão/adaptação» do troço para um Metro de superfície.

Que é, apesar de tudo, uma linha bastante agitada: aparente boa resposta em termos de horários (há bastantes composições diárias) e em termos de número de passageiros.

Aparentemente não justifica uma mudança como a efectuada com os suburbanos do Porto e Lisboa, com modernização (duplicação e electrificação), ficando a discussão pela transformação (muito discutível) no já referido Metro.

Pelo (aparente) cuidado no serviço prestado, parece satisfazer os seus passageiros, e fica longe, pela positiva, de outros serviços prestados noutras linhas e ramais.

O espectro da destruição e maus tratos às estações continua, apesar de tudo, demasiado presentes...