

# "A Inauguração da Linha da Beira Baixa"

"Gazeta dos Caminhos de Ferro" – nº 89

Lisboa, 03 de Setembro de 1891

Páginas 261 a 263

Edição e Fotografias de Dario Silva | Julho 2005

[www.ocomboio.net](http://www.ocomboio.net)



Linha da Beira Baixa, 2005 © Dario Silva

— **“Está** realisada, em parte, a justa aspiração dos povos de uma das mais ricas, populosas e férteis provincias do nosso paiz.

A sua posição topographica de há muito que a indicava como merecedora de por uma importante linha férrea, mas o difficil accesso das suas povoações servia de pretexto para que esses poderosos agentes do progresso preferissem outras veredas, ao mesmo tempo que influências políticas trabalhavam em prejuizo de cidades importantíssimas como Castello Branco ou Covilhã que só hoje saúdam a entrada, nos seus limites, da locomotiva.

Foi esta última cidade a que sempre mais trabalhou para a conquista d'este desideratum; Foi ella que, fundando dentro dos seus muros o centro fabril mais importante do paiz, mostrou sempre zombar das difficuldades dos caminhos para a importação das suas matérias primas, para a sahida dos seus productos, espalhando-as por toda a parte, como se das portas das suas officinas sahissern os wagons carregados directamente aos mercados de consumo, ou em largos caes de embarque os navios recebessem os carregamentos dos pesados fardos, com destino aos portos do littoral.

Nem wagons nem navios, apenas o antigo carro chiante, moroso, atravez de montanhas alcantiladas, levando dias na travessia difficil, era o conductor dos productos de uma actividade fabril sempre crescente, alastrando-se por toda a parte e prestando ao paiz o enorme serviço de, pela perfeição de fabrico, sempre progressiva, pela modicidade de preços e boa qualidade do género, concorrer vantajosamente comos productos estrangeiros, sempre propensos a encontrar fácil consumo ... basta serem

estrangeiros.

Imagine-se a prodigiosa transformação que a via férrea vae operar n'aquelles povos, acostumados hoje ao estacionamento pela difficuldade de transporte, expandindo amanhã o seu vôo por todo o paiz, logo que a locomotiva os leve e os traga rapida e commodamente.

E emquanto estes, encerrados até hoje n'aquelle círculo de montanhas, virão em breve visitar as outras provincias, das quaes se achavam isolados, os que n'estas habitam e só por tradição conheciam as bellezas d'aquella verdejante Beira-Baixa, com que entusiasmo não irão ali saudar os povos que pela primeira vez são bafejados pelo sopro vivificador do progresso.

Sobre as bellezas d'aquelles sítios dizia ainda há pouco um correspondente local para o nosso colega do Commércio do Porto: “De entre os concelhos atravessados pela linha férrea e incontestavelmente este o que há-de despertar a mais viva admiração a todos os viajantes. A frescura e amenidade d'este extenso valle, que se desenrola da Gardenha à Estrella, todo elle cuidadosamente tapetado da mais bella alfombra, tonalidades do verde variadíssimas, riachos serpeando em todos os sentidos, mattas seculares, castanheiros, revestindo a Gardenha em uma extensão de muitos kilómetros, o bello verde claro dos castanheiros, esguios, muito densos, a tocarem no azul dos céus, uma infinidade de aldeias, com as suas torres altivas, muito brancas, semelhando um bando de cysnes dispersos banhando-se em um oceano de verdura—todo este conjuncto infunde na alma de um touriste a admiração do bello, despertando n'elle uma corrente intensa de profunda sympathia e sentida saudade pela belleza

da região que vae deixar.

Aconselho a todos que tenham a ventura de por aqui passar a abandonar o caminho de ferro na estação de Fundão e a fazer a ascensão a Gardenha, onde os espera talvez a maior e mais bella surpresa que porventura se lhes tenha deparado. Divisa-se do alto o panorama mais bello, surpreendente e vasto que eu conheço. Limites: por um lado a Estrella, pelos restantes o infinito. A vista perde-se, alongando-se em extensão que nem eu posso calcular.”

## Descrição da linha

A nova linha, parte, como se sabe, da estação d'Abrantes seguindo para nordeste a ligar na Guarda com a da Beira Alta depois de um percurso de 212 kilómetros, devendo também ligar, em sentido ascendente, com a mesma linha, em Monte Barro, a pouca distância de Guarda, para facilitar o serviço internacional.

A parte agora aberta a exploração com a extensão de 165,025 Km, 85 isto é, até à Covilhã.

À sahida de Abrantes a via inflecte para a esquerda, por meio de uma curva de 500 metros de raio que a conduz a margem esquerda do Tejo.

Ahi temos a primeira obra de arte, a grande ponte metálica de que já aqui fallámos em tempo (nº 29 de 1 de março de 1889) na extensão de 442 metros, em 7 tramos, sendo os 5 centraes de 60 metros e os dois extremos de 15 metros, além de 2 encontros em alvenaria. Os pilares foram

fundados por meio de ar comprimido.

A construcção d'esta ponte foi feita pela acreditada casa belga Societé de Braine le Comte, uma das que maior numero d'estas construcções conta nos nossos caminhos de ferro, tais como as da linha da Beira Alta, Vizeu, algumas do Douro etc.

Damos hoje a gravura d'esta ponte (fig. 1) uma das mais elegantes das nossos linhas.

Em seguida à ponte, successivas pequenas curvas fazem-nos passar em trincheira a falda do monte no cimo do qual a villa de Abrantes ostenta o seu casario sombrio e magestoso, dominado pelo velho castello. Dois kilometros e meio depois paramos na primeira estação, Alferrarede situada a 5,576 kilómetros do ponto de onde partimos. Quatro pontes de 20 metros cada uma nos fazem passar sobre as ribeiras de Alferrarede, Vide, Larangeiras e Figueiras, (alem de outras pequenas pontes sem importância) até ao km 14 em que será aberto a apeadeiro de Mouriscas.

Ao kilómetro 17,100 uma ponte de 50 metros transpõe a ribeira Fria depois da qual vemos a nossa direita de novo as águas do Tejo cujo valle seguiremos agora por cerca de 47 kilómetros.

A segunda estação Alvega-Ortiga fica ao kilómetro 19, e um kilómetro depois termina a grande horisontal de 7 kilómetros, em que seguimos desde Mouriscas. É este o maior patamar da linha.

Começa a apertar-se o horisonte; as montanhas da margem esquerda do magestoso rio approximam-se. À esquerda a aldeia de Alvega ostenta a sua vegetação ubérrima. A ribeira de Eiras é transposta por um

viaducto de 50 metros em dois vãos metálicos; as curvas sucedem-se, as rampas são frequentes, as dificuldades de construção foram vencidas com felicidade; eis-nos à vista do vetusto castello de Belver que sobre um elevado pico domina o rio, que semelha ainda querer defender nas velhas luctas contra o exército francez. A estação de Belver vem em seguida.

Outro viaducto transpõe em 91m a ribeira de Cannas, outro ainda, de 65 m, a de Covo, uma ponte de 60 m a de Corriço de Frias; dois tunneis, um de 60 m, outro do dupplo, viaductos de 120 metros e de 100 metros em 3 vãos sobre as ribeiras do Peral e de Caimbas, eis o inventário ate Barca de Amieira, estação que serve a povoação d'este último nome, situada do outro lado do Tejo, da qual parte uma boa estrada para Niza e outros pontos da Beira.

Ao kilómetro 42,600 transpomos a ribeira de Ocreza em um viaducto de 1 vão de 40 m e dois de 32 m; a foz d'este rio é de novo transposta por outro de 3 vãos de 65 m.

Seria fastidioso ennumerar os nomes e dimensões das pequenas pontes que atravessamos até à estação seguinte, 9 ao todo, entre 25 e 40 cada uma.

Vamos na mais apertada garganta do Tejo, seguindo em direcção as portas do Rodam, cuja ponte se destaca ao fundo sob a pequena facha de horisonte de onde nos vem a luz.

Passada a estação de Fratel (Kil.º 57) as dificuldades continuarn. Viaducto de 65 metros em 3 vãos sobre a ribeira de Gonçalo Magro, depois de 1 de 30 sobre o das Oliveiras, quatro ainda e guaes a este, tunnel do Rodam de 90 metros e logo, depois de um viaducto de 40 m outro tunnel

de 120, e eis-nos sahidos do apertado círculo, na estação de Rodam, kilómetro 63,552.

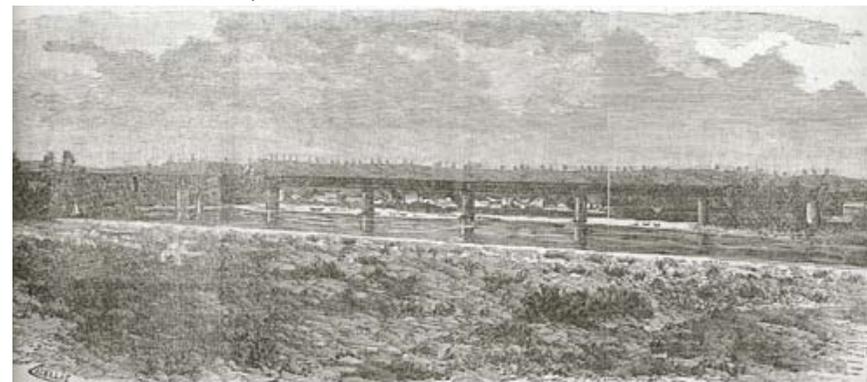
À direita vemos a elegante ponte da estrada real; para esse lado deixamos o Tejo do qual nos separamos para, por meio de fortes rampas e repetidas curvas nos elevarmos ao planalto de Sarnadas e Castello Branco.

Primeiramente o magestoso viaducto de S. Pedro de 160 metros em dois vãos de 50 e 1 de 60, a mais de 50 de altura do fundo do valle, e a obra d'arte que nos attrahe a attenção.

Depois dois tunneis de 180 e de 90m e 3 novos viaductos de 30 e 104 m levam-nos a Sarnadas, 7ª estação.

Estamos elevados a 356 metros do nível do mar, de onde descemos um pouco para subir de nova até 389 m Castello Branco. A grande planície não nos força agora a enérgicos esforços para vencer as distâncias que nos separam.

E assim que o percurso entre as estações de Alcains, Lardosa e Castello Novo até Alpedrinha não offerece coisa notável a não ser o bello



“Fig. 1, Ponte sobre o Tejo, em Abrantes”

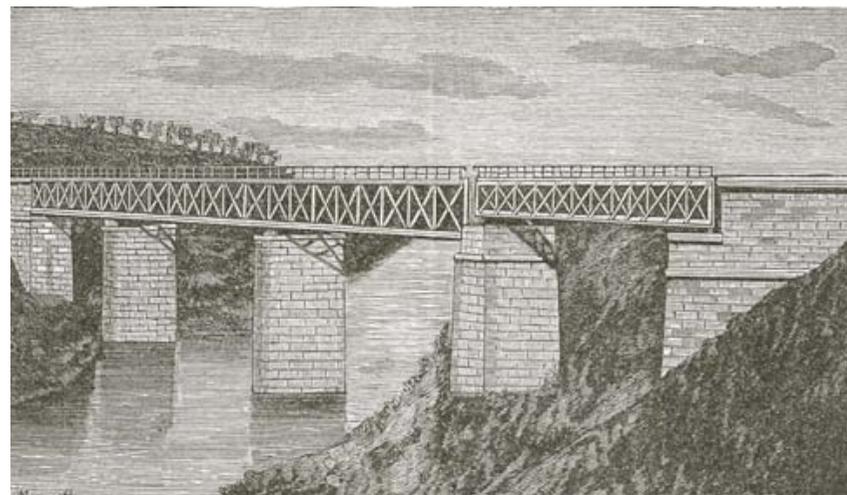
panorama do Valle dos Prazeres, um apeadeiro, e a altura a que vamos subindo para vencer a serra de Gardenha, o que afinal conseguimos por um tunnel de 640 metros, attingindo o ponto mais elevado da linha, até Covilhã 525 metros e estando este tunnel à cota máxima de 103 metros do alto da serra.

Até à seguinte estação – Fatella Penamacor - apenas temos um pequeno viaducto; d'esse ao apeadeiro 'Alcaide um pequeno tunnel; segue-se Fundão (Kil.º 147,243) assim vamos descendo a vertente norte da Gardenha de onde o panorama da serra da Estrella se desenrola a nossa vista brilhantemente enfeitado pelos seus penhascos, povoados, e pela industrial Covilhã que se ostenta na nossa frente.

Eis-nos no valle de Zêzere que passamos por meio de uma ponte de 104 m, que é representada na nossa figura 2.

Começa de novo a subida, a da serra da Estrella, a um terço da qual paramos na estação de Tortosendo, subindo depois à de Covilhã que fica à cota de 524 metros do nível do mar.

Aqui finda a nossa descrição na parte que se refere a linha propriamente dita; no que diz respeito aos encantos da viagem, ao interesse que ella inspira, pertence isso a outro género de trabalho a que nos daremos em breve na secção Notas de viagem d'esta Gazeta.”



“Fig. 2, Ponte sobre o Zêzere”