

Apita o comboio

Nos trilhos da sobrevivência

Texto de Ana Almeida Martins

Fotografias de Dario Silva

www.comboio.em.pt

Texto e algumas
fotografias
publicadas
originalmente na
revista "Domigo
Magazine",
suplemento
dominical do
jornal Correio da
Manhã, edição
9187, 18 de Julho
de 2004.



Entre Vila Real e Régua há um comboio onde quase toda a gente se conhece. E que, mais do que um meio de transporte, representa um mundo que está a desaparecer.

Ultrapasados pelo progresso rodoviário, os comboios que um pouco por todo o Portugal circulam em via estreita (com apenas um metro entre os trilhos) são cada vez mais uma raridade. Mas nem por isso deixam de ser o único transporte para quem não tem carro e vive em localidades onde não passa qual quer camioneta ou autocarro. É o caso de Cruzeiro, Carrazedo, Corgo, Povoação, Tanha e Alvações, as pequenas terras do Alto Douro que fazem parte da Linha do Corgo, entre Vila Real e Régua.

À medida que o desenvolvimento vai entrando no interior do país, as vias estreitas vão sendo desactivadas, tal como aconteceu na década de 90 nesta via-férrea que outrora chegou a ligar Régua a Chaves, numa distância de 97 quilómetros (ver destaque). Hoje a Linha do Corgo é apenas um troço de 26 quilómetros de paisagem verdejante

parcimoniosamente serpenteados durante 52 minutos.

A não mais do que 40 quilómetros por hora – mais do que isso seria suicídio, dada a sinuosidade do terreno – o pequeno comboio vermelho vai-se enchendo de jovens e velhos utentes que dão os bons-



▲ Povoação ▶

dias, conhecem-se pelo nome e fazem deste confortável e moderno veículo uma experiência em vias de extinção. Carlos Manuel é revisor há oito anos e garante que, ao contrário da via estreita, “a via larga é mais desumana”. Vias como as percorridas pelos suburbanos ou pelos alfas pendulares, onde há muitos passageiros solitários, mais confusão e mesmo situações





▲ Povoação

de marginalidade. Mas aqui, onde “as pessoas ainda são educadas à moda antiga” – e até ficam aborrecidas se por lapso o senhor revisor se esquece de cobrar o bilhete – Carlos Manuel encontrou a realização que procurava, depois de trabalhar em paragens mais cosmopolitas. “Aqui ninguém tenta entrar sem bilhete. E não é porque não há bilheteiras abertas, mas porque nesta linha a mentalidade das pessoas não permite isso”, acrescenta, visivelmente orgulhoso.

Oriundo de Mosteirô, perto de Marco de Canaveses, este ex-topógrafo de 32 anos tornou-se revisor por acaso, mas hoje não disfarça a satisfação que sente por ter um trabalho como este: “Eu gosto mesmo disto. Não dava, por exemplo, para ser maquinista ou para trabalhar numa estação. É muito

solitário. Aqui estamos sempre a conversar, estamos sempre a ver caras... é cativante”. Depois de trabalhar na via larga, Carlos Manuel pediu destacamento para a Linha do Corgo, e gostava agora de ficar ali efectivo. Mas não tem esperança: “O futuro disto é muito incerto”, aludindo a outras vias estreitas que foram sendo desactivadas. Uma preocupação que, a concretizar-se, irá afectar principalmente os utentes: “Se retirarem o comboio, como aconteceu noutras regiões do país, as pessoas vão ficar isoladas”, alerta.

Por outro lado, também o turismo seria lesado, caso esta linha fosse desactivada. Embora o pico do movimento se registre no Verão, o certo é que durante todo o ano há grupos de turistas, portugueses e estrangeiros, “que cada vez mais utilizam



CARRAZEDO



"poucos horários" e de todas as estações, à excepção da da Régua, estarem desactivadas, faz com que a Linha do Corgo também seja alvo de críticas: "Faça chuva, neve ou sol, as pessoas não têm sequer onde se abrigar".

D e s a b a f o s

estas linhas e que deliram com as paisagens", vendo desta forma um Portugal que mais nenhum meio de transporte pode oferecer.

VAIVÉM CONSTANTE

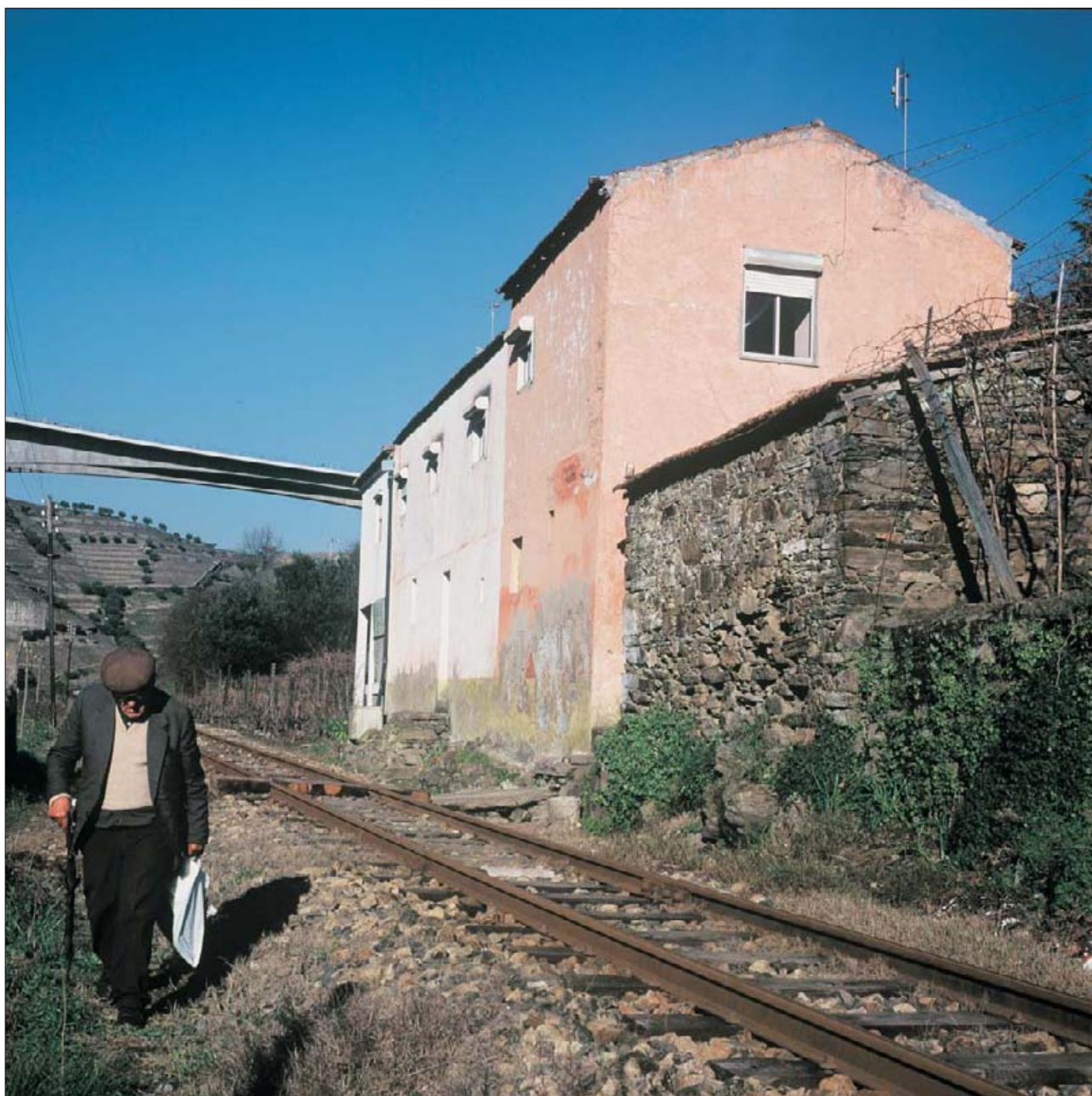
Entre estudantes, reformados e trabalhadores, os utentes da Linha do Corgo são maioritariamente pessoas locais, que não têm outra forma de se deslocar. É o caso de Delfina Bento, cujo marido, hoje na reforma, foi trabalhador da CP durante 30 anos. "Se nos tiram isto, não sei como será", lamenta, num encolher de ombros. Mesmo agora, nem tudo são rosas. O facto de existirem



partilhados por Ana Maria, uma estudante de 15 anos que sonha um dia viajar por outras paragens, desta vez como jornalista. Embora não goste muito de andar de comboio – "é um bocadinho cansativo, o que vale é que a viagem é curta" – Ana Maria faz este trajecto diariamente para poder ir para a sua escola na Régua, que frequenta pela primeira vez este ano. A falta de horários faz com que a pequena distância entre a sua aldeia e a cidade pareça maior: "Chego quase uma hora antes à Régua, para só ter aulas às 9h00". No final do dia, o último horário é o das 19h30. De forma a chegar mais cedo a casa, Ana às vezes anda à boleia de colegas ou pede aos pais para a irem buscar. E porque não estuda no comboio? "Não dá jeito... faz muito sono".

Quem nunca pode adormecer é Cesário Machado Almeida, maquinista há 22 anos. Longe vão os tempos em que o trabalho como fogueiro e servente da tracção nos comboios a vapor o fazia suar o corpo.





▲ Tanha

aos 52 anos, já pensa na reforma deste ofício que o leva a percorrer as linhas do norte ao volante de um comboio. Destacado para a Linha do Douro há dois meses, e a trabalhar também na Linha do Corgo, Cesário Almeida diz que a grande diferença entre as duas vias é que a estreita é “mais calma, é mais sossegada, anda-se mais devagar”. Mas isso “até chateia”, confessa, entre sorrisos. “Mas no fundo é bonito. Eu adoro”.

Garantindo que “este é o transporte mais seguro e mais cómodo que temos”, o maquinista deixa um repto: “Gostaria de ver os comboios todos cheios”. Para que uma das frases pintadas no mural da estação da Régua não deixe tão cedo de fazer sentido: “O comboio: num vaivém sem descanso, leva e traz anseios, aproxima e afasta esperanças, carrega e descarrega desilusões”. **AAM 2004 ●**







Uma linha centenária

A linha ferroviária que actualmente serpenteia o Vale do Corgo é apenas uma parte daquela que durante quase todo o século XX percorreu os 97 quilómetros de caminho-de-ferro que distam desde a Régua até Chaves. Ironicamente, a linha que apenas subsiste hoje – e que une, ao longo de 26 quilómetros, as cidades da Régua e Vila Real – foi precisamente o primeiro troço a ser inaugurado, no dia 12 de Maio de 1906. Outrora dominada pelos transportes fluviais, muitos deles barcos rabelos, a paisagem duriense recebeu o caminho-de-ferro em 1879, ano em que o comboio chegou à Régua e em que arrancou a Linha do Douro. Os estudos que projectaram a Linha do Corgo – baptizada com o nome do pequeno rio que acompanha a parte inicial desta via-férrea – começaram logo oito anos depois, mas só em 1906 é que seria inaugurado o primeiro troço. Um ano mais tarde, o comboio servia já as termas de Pedras Salgadas, a 41 km de Vila Real, e em 1910 a linha chegava também a Vidago. No entanto, seria apenas no Verão de 1921 que a linha do Corgo ficaria concluída, atingindo finalmente a cidade de Chaves.

Esta linha complementar à Linha do Douro passaria a integrar a rede ferroviária nacional em 1947 e, tal como hoje ainda acontece, os comboios que a percorriam constituíam, para parte das populações locais, o único meio para as suas deslocações.

Aos poucos, no entanto, a Linha do Corgo foi sendo desactivada, ficando reduzida aos 26 quilómetros entre Régua e Vila Real no início dos anos 90. À excepção da estação da Régua, que se mantém em pleno funcionamento, ao abandono foram ficando também as restantes infra-estruturas ao longo deste troço sobrevivente, onde não há sequer um espaço para os utentes se abrigarem da chuva ou do sol. AAM ●





A photograph of a red train engine on tracks, with a white building featuring a balcony in the background. The scene is set outdoors under a clear blue sky. The train is positioned on the left side of the frame, moving towards the right. The building is a two-story structure with a white facade and a balcony with a metal railing. The tracks are made of wooden planks and metal rails, running diagonally across the foreground. The overall atmosphere is bright and clear.

Vidas em Extinção

Amélia Pereira tem uma profissão que está em vias de acabar, fruto também do progresso: é guarda de passagem de nível. Aos 51 anos – metade dos quais passados nesta vida solitária – diz já ter corrido “muita terra” e garante que, de todas as vezes que foi transferida para uma nova linha fê-lo porque a passagem de nível manual onde estava colocada era desactivada e substituída por modernas cancelas eléctricas.

Em Marco de Canaveses, onde tem a sua casa, ficou também a sua família, uma terra para trabalhar e animais para criar. “A nossa vida é assim: a família na terra e a gente está aqui”, desabafa. A solidão desta profissão é tal, que Amélia Pereira faz os possíveis para trocar os turnos com as colegas de forma a poder ir a casa dia sim, dia não. Para tal trabalha sem parar, chegando, num só dia, a repetir 12 vezes o ritual de colocar as barreiras e acenar com a bandeira vermelha, à passagem do comboio em Carrazedo.

Sempre atenta às horas, Amélia deita um olho à linha e apura os ouvidos para ouvir o comboio ao fundo enquanto planta as hortaliças, o feijão e a alface no pedacinho de terra que arranjou ao lado do contentor que modestamente alberga quem guarda esta passagem de nível. Um espaço que mostra com indisfarçável orgulho, apesar de aqui não se sentir em casa.

Longe vão os tempos em que, para escapar à miséria do campo, Amélia Pereira abraçou este ofício, ganhando, na altura, 181 escudos por dia. Agora já só pensa na reforma, que promete pedir aos 55 anos. “Depois quero ir embora para a minha horta e para os meus animais”.

Até lá, espera-a uma vida de constante vaivém entre Carrazedo e Marco de Canaveses e a solidão de quem está longe da família e não tem ninguém para conversar: “Meu amigo! A gente pede a Deus que nos ajude e pronto!”.

AAM 2004 ●