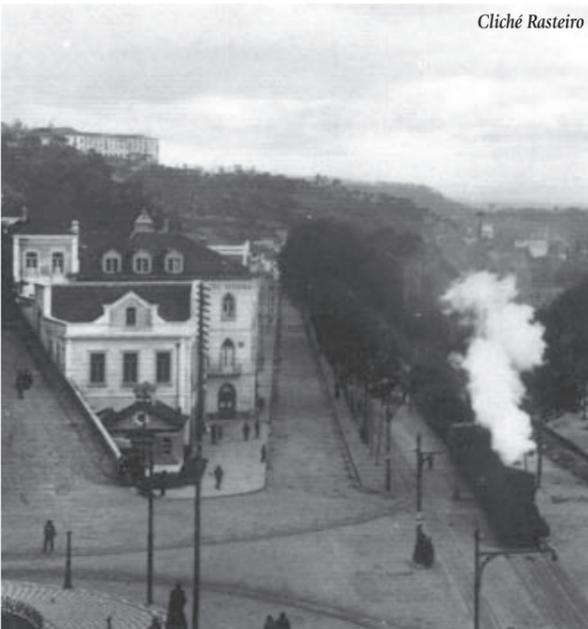




16 de Dezembro de 1906 / 16 de Dezembro de 2006

Ramal da Lousã comemora cem anos

Fac-símile de "O Louzanense", com reportagem da inauguração do Ramal



Cliché Rasteiro

■ Comboio a vapor à chegada a Coimbra (década de 1930)

Iniciativa da Cooperativa e jornal Trevim Comemoração do Centenário do Ramal da Lousã

A elaboração deste suplemento integra-se num conjunto de iniciativas programadas para comemorar o centenário do Ramal da Lousã. Conforme noticiado em devido tempo realizaram-se já:

Junho, dia 17 - Sábado

Visita de um grupo de conimbricenses, integrantes da LATA (Liga dos Amigos das Tabernas da Alta) que contou com passeio no ramal, visitas à estação da Lousã e Museu Etnográfico Dr. Louzã Henriques e almoço de convívio com lousanenses no restaurante "Porta Larga".

Outubro, dia 21 - Sábado

Passeio no Ramal, com viagem de lousanenses a Coimbra. Visita à zona ribeirinha do Mondego, almoço no restaurante "O Convento" e passeio de barco no "Basófilas" e visitas ao Mosteiro de Santa Clara-a-Velha e Exposição de Instrumentos Musicais, cedidos pelo Dr. Louzã Henriques, no edifício do Turismo.

Dezembro, dia 14 - Quinta-feira

Edição especial do jornal Trevim, com suplemento alusivo aos cem anos do Ramal da Lousã.

Outras iniciativas, no início de 2007

- Passeio no Ramal até Serpins e visita ao túnel do Cabril de Ceira, utilizando o trilho que deveria ter levado a ferrovia até Arganil.
- Debates públicos acerca da história e projecção para o futuro deste importante modo de transporte para a região.

Anno VII

Domingo 23 de dezembro de 1906

N.º 332

EDITOR E ADMINISTRADOR,
José Alves de Faria
Lousã - Cruz de Ferro
IMPRESSÃO
Rua da Alegria - Lousã

O Louzanense

Semanaário independente

Inauguração da linha de ferro

Faltam-nos as palavras para darmos aos leitores uma pallida ideia do que foram as festas no domingo, com que a Lousã recebeu o importante melhoramento do comboio.

Podemos dizer sem receio de desmentido sério, que nunca vimos aqui festejo mais brilhante, porque nunca na nossa terra se comprehendeu tão bem a vantagem geral de um determinado acontecimento.

Nada faltou para dar realce á nossa festa; até o céu se cobriu de galas dando-nos um dia formosissimo, como raras vezes succede nesta quadra do anno.

Pelo meio dia era quasi impossivel já transitar na avenida da estação. Ao longo della, nas propriedades que a bordam, e, do lado opposto, no alto da trincheira fronteira á estação o aspecto era surpreendente pela compacta multidão que em todos os lados se agitava, alegrada pela variedade e garbado dos trages dominantes das mulheres do campo.

Na gare, além do elemento official, e muitos cavalheiros dos mais grados do concelho, a philharmonica louzanense e a philharmonica franquista de Arganil.

Vimos alli entre outros os srs: dr. Marçal, juiz de direito; dr. Lino Machado, delegado do procurador regio; dr. Carlos Sacadura, administrador do concelho; dr. Sequeira Neves, Francisco Baeta Pires Serra, João A. da Costa, Carlos Julio Villar, Antonio Henriques dos Santos e Francisco Lopes Coelho, respectivamente presidente, vice-presidente, vereadores o secretario da camara; priores da Lousã, de Villarinho, de Serpins, de Foz d'Arouce, e Casal d'Ermio, Souza Ferroira, escrivão de fazenda; J. Vianna de Lemos, recebedor; professores officinaes de Serpins, Villarinho e Foz d'Arouce, etc, e finalmente a briosa commissão dos festejos, composta dos srs. Arthur Fernandes de Carvalho, Adelino Pinho Erse, Abel Baptista, Bernardino Lopes Padilha e José Fernandes Carranca.

Á uma e quinze minutos sentia-se ao longe o som de uma girandola; o comboio chegou ao passo de nível de Valle de Pereira; minutos depois outra, outra e outra annunciavam successivamente a sua passagem na Foznea, Casal dos Rios e estrada de Miranda do Corvo.

Alguns segundos mais e a locomotiva surgia, serena e vagarosa, da elegante curva da entrada para a estação. As philharmonicas toparam os primeiros compassos do hymno nacional e já da mal: lidio ~~som~~ um brado im-

so, a que das carruagens do comboio inteiramente cheias correspondiam os visitantes acenando com os lenços e dando estrepitosos vivas.

Subiram ao ar successivamente girandolas de foguetes, e trocaram-se na gare e no recinto da estação commovidos abraços entre entusiasticos vivas á patria, á prosperidade da linha do Caminho de ferro do Mondego, ao povo da Lousã, academicos de Coimbra, povo de Coimbra, etc., etc.

A breve trecho organisava-se um luxido e longo cortejo, seguido á frente a camara municipal e auctoridades locais, que, acompanhadas pelas duas philharmonicas seguiram a uescerrar as lapides das ruas Oliveira Mallos e Francisco Vianna, homenagem prestada pela camara municipal a estes dois cavalheiros pelos seus serviços prestados á linha de ferro.

Finda esta cerimonia, descobertas as placas pelo sr. dr. Sequeira Neves, presidente da camara, dirigiu-se a commissão dos festejos com os seus convidados á sala nobre dos Paços do Concelho, obsequiosamente cedida pela camara, servindo-lhos ali um oiparo *capo d'agua*.

Vimos alli... além das auctoridades locais os srs. engenheiro Carlos Bastos, e medico dr. Santos Viegas, da Companhia Real; drs. Dias da Silva e Henrique de Figueiredo, lentes da universidade; drs. Adriano de Carvalho, Sousa Bastos, Gaspar de Mattos, A. Vieira, recebedor de Coimbra, dr. Ribeiro de Campos, juiz de Coimbra; Rodrigues Nunes, João Bastos, Daniel Baptista, J. Bisarro, Eugenio Macieira, esposa e irmão, etc., etc.

O sr. dr. Carlos Sacadura, em nome de commissão dos festejos, brindou então pela prosperidade da nova linha, da Companhia Real e da Companhia do Mondego, accrescentando, que a este brinde juntava em nome da sua terra o cumprimento dum outro dever de gratidão:—o tributar homenagem á memoria do grande estadista que foi Emygdio Navarro, a cujo impulso devemos este melhoramento, e cuja obra só agora vai sendo devidamente apreciada em Portugal, e brinda pelos vivos que o secundaram, e que, desde Francisco Vianna, a quem por direito pertence a gloria da iniciativa, até Vasconcellos e Sá, o trabalhador locansavel e talentoso em genheiro, pozeram toda a sua intelligencia e vontade ao serviço desta obra, tão benéfica para a Lousã. A este brinde respondeu o engenheiro sr. Carlos Bastos, agradecendo em nome da Companhia Real e brindando pelos povos unidos pela nova linha.

De novo o sr. dr. Carlos Sacadura levantou outro brinde ao povo de Coimbra, considerado de ha muito na Lousã como povo irmão ligado a nós por antigos laços que agora mais estreitados se tornavam; e vendo entre os circunstantes o sr. dr. Dias da Silva accesscentou que aquelle brinde o

dirigia especialmente a sua ex.ª, o homem dos que mais serviços tinha prestado a Coimbra. Respondeu a este segundo brinde o sr. dr. Dias da Silva proferindo um bello improviso em que salientou as vantagens sociais e materiaes das linhas ferreas, o bello futuro que havia a esperar da nova linha, terminando por brindar ao povo da Lousã.

As horas passavam rapidamente e chegava o momento da despedida, para o comboio 604, que sae ás tres da tarde.

Sahiram pois todos em direcção á estação, onde se repetiram as manifestações de regosijo, transitando pelas ruas enorme multidão e multissimos trens.

Em corêto, na avenida da estação, na praça do municipio e na rua Francisco Vianna, tocavam alternadamente as duas philharmonicas.

Duo aos primeiros trechos executados no corêto pela philharmonica franquista de Arganil, a impressão produzida pela magifica execução foi de tal ordem, que em volta do corêto se juntou a pouco a pouco a multidão que percorria as ruas, e que de quando em quando applaudia entusiasticamente os sympathicos rapazes, que entre nós deixaram a melhor impressão possivel.

Foi a todos os respeito, um dia expleadido, que deixou immorredouras recordações a quantos tomaram parte na festa, que, sem duvida alguma, esteve em tudo á altura da nossa Lousã, que graças ao comboio o hoje seguramente a terceira povoação do districto, alinhando a seguir á Figueira da Foz, pela largueza dos seus recursos e incomparavel belleza do seu panorama.

Não ha distincões a fazer no elogio que merecem os nossos patriocios, pe lo auxilio dado á festa.

A commissão dos festejos, abrindo subscrição publica para estes, encontrou um acolhimento brioso da parte de toda a população, concorrendo todas as principaes pessoas da terra com donativos importantes.

A Companhia do Papel do Prado e casa Macieira salientaram-se na subscrição com avultadas quantias; a camara municipal organisou rapidamente um orçamento suppletar, preparando-se para que nada faltasse á commissão para o bom exito das festas; a commissão, enfim, não se pôu por si a trabalhos, e desempenhou-se briosamente da sua maldado, com satisfacção de todos.

Reunidos os membros da commis-

são na sala dos paços do concell depois da sahida do comboio, o dr. Carlos Sacadura levantou lhos o brinde, fazendo-lhes ver como o pelo trabalho, união e desejo de l dos que se levava a cabo uma não sy plica manifestação de vida local, como este facto devia ficar e ser de exemplo vivo e indiscutivel, de q só com esses elementos podemos co seguir tudo quanto a nossa terra e go e carece desde já, ao entrar num phase nova e completamente differe te da sua historia.

O comboio não vinha por si só or rar uma transformação, mas simple mente auxiliar-a e quando muito pr mover-a. A nós e só a nós cump leval-a e cabo, e só do nosso esfor ella pode sair.

Disse o sr. dr. Sacadura verdade que nos saltam tambem a nós aos li cos da pena.

E' necessario accorrlarmos. E' abis lutamente indispensavel que traball mos pela Lousã, onde— se não for esta festa de domingo— se diria q todos dormem um profundissimo son no, e ninguém olha para interesse locais ha uns poucos de annos.

A velha Lousã, pacifica e somno lenta acabou; é preciso que todos comprehendam desde já.

Temos uma Lousã nova, urgindo quanto antes por que a tornemos ca da vez mais bella e maior, porque som nós sabemos—com isso melho que com ferrugens pes de meia ai gmentaremos o patrimonio dos nosso: filhos e de todos os que vierem depois de nós.

Abram os olhos todos os da Lousã!

Surge et ambula

Felicito a Lousã, formosa terra,
O penhasco imponente das Ermidas,
E dos mouros'as sombras doloridas,
Que o seu castello, qual sepulchro encerra.

Saído a altiva, magestosa Serra,
Emplumada de nevus estorcidas,
Co's planicies aos pés adormecidas,
E os seus cascaes humilides, terra-á-terra.

Locomotivas correm velozmente,
Por esses campos em recovas linhas,
Fazendo estremecer o chão dormente...

E' o Progresso, a Vida, que se avistha,
E num silvo de colozal serpente,
Brada á Lousã:—Levanta-te e caminha!

Pompeu

Melhoramentos locais

De novo pedimos á camara que haude concertar a estrada velha da serra (entre Caellhas e a Caltrais) e que trate do alinhamento do muro das Quintas.

Estamos cansados de chamar a attenção dos illustres senhores para estes e outros melhoramentos

Linha da Lousã

Uma promessa centenária de progresso regional

Carlos Martins da Fonseca*

Manuel Margarido Tão **

No dia 16 de Dezembro de 2006 ter-se-ão completado exactamente cem anos, desde que o primeiro comboio chegou à vila da Lousã. Era então a materialização parcial de um projecto muito mais amplo, visando unir Coimbra à Covilhã, através da acidentada região localizada a Sul da Cordilheira Central, que ganhava forma através da intervenção decisiva da “Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses”, num longo processo iniciado anos antes, onde emergiram à partida, grandes dificuldades de mobilização de meios financeiros.

Com efeito, e logo em 1887 e 1888, por alvarás régios de 10 de Setembro e 8 de Novembro, respectivamente, era atribuída uma concessão para uma linha em bitola larga Ibérica ligando Coimbra a Arganil, à recém-formada “Companhia do Caminho de Ferro do Mondego”, cujo traçado se inspirava directamente nos estudos para uma segunda linha Oeste-Leste das Beiras, terminando na Covilhã, cujas directrizes haviam sido idealizadas pelo grande engenheiro Pedro Ignácio Lopes. A “Companhia do Caminho de Ferro de Ferro do Mondego” formar-se-ia definitivamente a 12 de Novembro de 1888, tendo sido definitivamente aprovado o projecto em Portaria, datada de 11 de Janeiro de 1889.

Iniciados que foram os trabalhos, emergiriam uma série de dificuldades financeiras, e consequentes dissidências com os empreiteiros, levando inicialmente à interrupção das obras, num processo que acabaria por culminar na falência da “Companhia do Caminho de Ferro do Mondego”, e subsequente retoma de todo o projecto pela “Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses”. Declarada falida a “Companhia do Mondego” em 1897, foi então negociada a cedência do património à “Companhia Real”, no sentido de ficar a cargo da última a conclusão dos trabalhos do Caminho de Ferro de Arganil, consagrando-se a nova administração ferroviária pelo contrato assinado entre as partes, a 22 de Novembro de 1904. Viabilizava-se assim a retoma dos trabalhos, com a abertura da exploração do primeiro troço, entre Coimbra e Lousã, a ter lugar a 16 de Dezembro de 1906.

Muitos anos passariam até que novos desenvolvimentos fossem visíveis, na progressão

do Caminho de Ferro de Arganil para o interior das Beiras. Seria necessário deixar passar, pouco tempo depois, o fim trágico da Monarquia, a implantação do Regime Republicano (e os conturbados anos de instabilidade política que se lhe seguiram), e também a Primeira Guerra Mundial onde Portugal se veria envolvido, para se voltarem a verificar quaisquer progressos no Caminho de Ferro de Arganil. Pelo Decreto 8.910 de 8 de Junho de 1923, era concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (sucessora da “Companhia Real”), uma garantia de juro de 7%, para a construção do primeiro lanço da extensão a Arganil, compreendido entre a Lousã e a Várzea de Góis. Os trabalhos iniciar-se-iam, a partir da Lousã, em Agosto de 1924, mas o Plano Ferroviário Nacional do Continente, cuja versão final (e até hoje única e sem sucessor institucional), classificava toda a linha de Coimbra a Arganil, como parte integrante do sistema de via métrica do Centro, ligado às linhas do Dão e do Vouga, através de Santa Comba Dão. O Decreto 14.775 de 19 de Novembro de 1927 concedia à entidade exploradora, a concessão da extensão Arganil-Santa Comba Dão, com a conversão simultânea da bitola da restante linha a partir de Coimbra, de 1,67m para 1,0m.

A instauração da Ditadura Nacional em 1926, e a sua posterior consolidação através do Estado Novo, caracterizaram-se por um abandono, praticamente total, de todos os projectos de novas linhas de caminho de ferro em Portugal, com a acção de Duarte Pacheco a revelar-se determinante no quase apagamento do transporte público, para benefício de uma intervenção dos Poderes Públicos na constituição de uma extensa rede de estradas. A indefinição que durante poucos anos pairou sobre a extensão da Lousã a Góis, acabaria então por resolver-se de uma forma mais ou menos expedita, assentando-se a linha em parte da plataforma de via completada, e fazendo terminar os trabalhos na povoação de Serpins (após transposição do Rio Ceira, através de uma imponente obra de arte metálica). Ao término “provisório” de Serpins, onde chegou a instalar-se placa de inversão de locomotivas a vapor, no enfiamento da linha para Góis, chegaria assim o primeiro comboio comercial, a 10 de Agosto de 1930.

Dos anos trinta até aos nossos dias, muitas transformações, induzidas directamente

pelo caminho de ferro, ocorriam no corredor servido por aquilo que hoje conhecemos como sendo a “Linha da Lousã”. Começou este caminho de ferro, por ser um ramal servido de uma zona remota e interior do Distrito de Coimbra, sem perspectivas aparentes de atingir os lugares propostos pelos seus promotores iniciais. Os serviços prestados na linha eram mais ou menos esparsos, incluindo muitos comboios mistos, cuja tracção era frequentemente assegurada por pequenas e características locomotivas-tanque “Esslingen”, de três eixos conjugados, outrora empregues nas linhas de Sintra, Cascais e Oeste. Mas também eram visitantes regulares outras séries de locomotivas a vapor de via larga, designadamente máquinas de tender separado, e três eixos conjugados, das séries mais velhas da “Compa-

ma algo irregular nos serviços de mercadorias e mistos, até à sua extinção completa e definitiva na Região Centro, em 1969.

Na segunda metade dos anos sessenta do séc.XX, adquire pleno fulgor a política dos chamados “Planos de Fomento”. E no que tocava à rede ferroviária nacional, propunha-se uma lógica de investimento selectiva, preconizando-se abertamente o abandono de diversos trajectos ferroviários, julgados “sem potencial de geração de tráfego” ou “convenientemente” substituíveis, por serviços ferroviários alternativos. Algumas das linhas em exploração na rede ferroviária de Portugal caíam numa situação indefinida, pelos critérios de “racionalidade” vigentes na época, e a Linha da Lousã, era uma delas. De entre os muitos estudos de consultoria, promo-

vimento da crise mundial originada pelos “choques petrolíferos”), a Linha da Lousã surge, no período imediato à Revolução de Abril de 1974, como um caminho de ferro muito descapitalizado em infra-estruturas e material circulante. Mas será mesmo este caminho de ferro, padecendo de sub-investimento cumulativo, que servirá de suporte fundamental para o crescimento demográfico no eixo Coimbra-Lousã, registado no quarto-de-século seguinte. O fantasma do encerramento da Linha da Lousã voltaria a estar presente por diversas ocasiões, entretanto. O “país em crise” do final dos anos setenta tinha “pouco dinheiro para investir em obras ferroviárias” (o mesmo não se podendo dizer das vias-rápidas e auto-estradas, conseguidas pouco tempo depois com generosos dinheiros de Bruxelas).

Edição de António Simões Lopes Sucs. & C.ª



■ Avenida da Estação, na Lousã, nos princípios do século XX

nhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta”.

Os primeiros indícios de modernização da Linha da Lousã surgiram na década de cinquenta do séc.XX, com a substituição de alguns serviços de passageiros, prestados por máquinas a vapor rebocando carruagens de madeira, por automotoras Diesel-hidráulicas Suecas, de fabrico NoHAB, assim como o crescente emprego de locomotivas General Electric nas composições de mercadorias. Mas seria a introdução, a partir da segunda metade dos anos cinquenta, de automotoras Diesel-Eléctricas ALLAN (e respectivos rebocadores), construídas nos Países Baixos, que haveria de marcar o saldo qualitativo determinante, permitindo à Linha da Lousã abandonar gradualmente o estatuto de “linha rural” para servir, cada vez mais de suporte a migrações “pendulares” entre Coimbra e uma série de povoados espalhados ao longo dos vales dos rios Ceira e Dueça. A tracção a vapor na Linha da Lousã continuaria, entretanto, a empregar-se de for-

vidos pelo Governo de então, através da sua tutelada empresa “Caminhos de Ferro Portugueses”, encontrava-se um, centrado precisamente no futuro da Linha da Lousã, no qual se contemplavam vários cenários, numa escala prevendo, num extremo, a substituição integral por modos rodoviários, e, no pólo oposto, uma modernização completa. As conclusões do estudo elaborado pela Consultora Francesa “SOFRETRAIL”, em 1969 acabariam, entretanto, por se revelar incómodas para certos “círculos modernizadores”, pois para além de demonstrarem inequivocamente a ausência de benefícios sócio-económicos auferidos com uma hipotética substituição rodoviária, ainda apontavam como plenamente viável uma modernização da Linha da Lousã, contemplando o seu prolongamento a Góis e Arganil.

Sobrevivendo aos ímpetus iniciais da vaga de encerramentos, iniciada na primeira metade dos anos setenta do séc.XX com as linhas do Vouga (estranhamente em pleno desenvol-

E a incapacidade política de colocar em subterrâneo (a par de tantas outras cidades – sobretudo em Espanha) o primeiro quilómetro de linha atravessando a “baixa” de Coimbra, constituiria um pretexto adicional, mais ou menos velado, de uma estratégia encapotada de fazer desaparecer o comboio do trajecto entre Coimbra e Serpins.

A ausência de perspectivas para a Linha da Lousã atingiria o seu ponto mais crítico no início dos anos oitenta, quando foram colocados em serviço umas automotoras de tipo “Ferrobús”, adquiridas de ocasião e em particular mau estado, aos Caminhos de Ferro Espanhóis. Terminada – por motivos óbvios – a sua curta carreira, voltaria a Linha da Lousã a tornar-se um domínio exclusivo do material ALLAN, tendo-se procedido na segunda metade dos anos oitenta à imprescindível renovação da infra-estrutura de via entre as estações do Parque (Coimbra) e Serpins, de que há muito carecia o trajecto. É a partir de aqui que se iniciará uma progressão de

tráfego quase imparável até aos dias de hoje, remetendo a Linha da Lousã para o estatuto de uma das mais movimentadas via únicas não-electrificadas do país, em termos de ocupação de passageiros por composição, num total superior a um tráfego de milhão e meio de pessoas por ano.

A imprescindível modernização do troço ferroviário entre Coimbra e Serpins tem sido objecto de notícias diversas nos últimos tempos. A proposta de o converter numa linha de carros eléctricos (eventualmente integrada num sistema urbano centrado em Coimbra e respectivas imediações) tem experimentado uma nítida dificuldade em impor-se como solução viável, tanto numa perspectiva técnica, como económica. A mais-valia inalienável que constitui a ligação física da Linha da Lousã à restante rede ferroviária nacional, parece constituir o incontornável ponto de partida, a partir do qual, qualquer permissão de modernização do trajecto deverá ganhar forma.

Ante a indefinição emergente com o adiamento sucessivo do (quicá-malogrado) “Metro-Mondego”, tem-se falado ultimamente nas tecnologias de tipo “tram-train” como solução a implementar, num trajecto ferroviário que, sendo electrificado, e mantendo a bitola actual, permitiria a coexistência de um novo tipo de exploração de passageiros, seguindo uma matriz urbana/peri-urbana, com outra, de natureza “convencional”, onde poderiam contar-se as composições de mercadorias (transporte de madeiras e materiais de construção), e até mesmo de longo curso, possibilitando uma articulação funcional do eixo Serpins-Lousã-Miranda do Corvo, com outros, irradiantes de Coimbra, de molde a tornar a Linha da Lousã, uma parte integrante de um ou vários percursos suburbanos diâmetros – a par da prática corrente em todos os restantes países da União Europeia. Pela nossa parte, não temos dúvidas de que qualquer estratégia consistente de modernização da Linha da Lousã, passará incontornavelmente pela sua electrificação, e penetração na zona central de Coimbra através de uma passagem subterrânea, tal como preconizado nas linhas-mestras do Programa de Desenvolvimento das Acessibilidades (PRODAC), de 1994. ||
*Professor de Matemática da Universidade de Coimbra;
**Doutorado em Economia de Transportes pela University of Leeds (UK)

Caminho de ferro, urbanização e planeamento urbano

Nota geohistórica evocativa do Centenário da Linha Ferroviária Coimbra-Lousã (1906-2006)

Paulo de Carvalho*

«Abram-se as comunicações rápidas com os povos vizinhos, com as estradas de primeira ordem, e com os caminhos de ferro, e deixem tudo o mais por sua conta. Verão, como por encanto, desenvolver-se o comércio, aumentar a agricultura, prosperarem as artes, e a civilização, mananciais fecundos da autonomia e riqueza das nações». *Relatório da Gerência da Câmara Municipal da Lousã, 1864-1865.*

A linha de caminho de ferro de Coimbra até Serpins, versão concretizada, em duas fases distintas, de um projecto mais ambicioso que deveria ter chegado (pelo menos) à Beira-Serra (Góis e Arganil), contribuiu de forma inequívoca para aproximar os territórios da sua área de influência. Portanto, a via férrea, ao encurtar distâncias, constituiu um poderoso factor de compressão espacial e temporal.

Reportamos esta breve nota evocativa do centenário da ligação ferroviária entre a capital da Região Centro e a vila da Lousã (cuja viagem inaugural foi realizada no dia 16 de Dezembro de 1906), às preocupações que este agente da modernidade gerou na sociedade lousanense, nomeadamente os efeitos na evolução urbana e na alvorada das primeiras preocupações que podemos enquadrar no âmbito do planeamento urbanístico.

O caminho de ferro, no caso da Lousã, inscreve-se num quadro mais vasto de grandes realizações materiais (infra-estruturas viárias) que, de certa maneira, subtraíram a vila e o município dominado pela extremidade ocidental da Cordilheira Central, de um longo processo de isolamento e marginalidade. Desde o início dos anos 60 (século XIX) até ao final dos anos 20 (século XX) foi desenhada e concretizada a espinha dorsal da moderna rede viária (alicerçada em vias nacionais) que durante décadas servirá o município da Lousã. É esta estrutura que chegou aos nossos dias, retocada e ampliada nomeadamente na vertente das estradas municipais, e melhor articulada com os grandes eixos de circulação nacional e internacional (cujos efeitos locais só começam a ser sentidos muito tardiamente). A

ambição e as expectativas em torno da linha do caminho de ferro Coimbra-Lousã foram de tal ordem que, o atraso e a incerteza que acompanharam de perto a construção deste grande empreendimento, suscitaram fundamentadas incertezas quanto aos efeitos multiplicadores da moderna viação e ao papel da Lousã no quadro das ligações e das relações entre Coimbra e o sector meridional da Serra (onde se destacava a indústria têxtil de lanifícios da ribeira de Pêra).

A malha urbana da Lousã reflecte um primeiro impulso

troço a que hoje chamamos de "ramal da Lousã"), e o desvio do traçado oficial desta via em relação ao centro da Lousã, explicam a iniciativa local de rasgar uma nova via (a recta do Freixo) de acesso à vila. Em poucos anos, com o contributo das estradas distritais, convergem ao centro da vila as novas vias de comunicação que ligam a Coimbra, a Miranda do Corvo, ao Espinhal e à Beira-Serra (caindo em atraso comprometedor a moderna ligação ao sector meridional da Serra da Lousã, que foi "inaugurada" em 1929). Todas estas realiza-

ções contribuíram de forma decisiva para reposicionar a Lousã no novo mapa das estradas de Portugal. Contudo, foi o projecto ferroviário de Coimbra até Arganil, concretizado no lanço Coimbra-Lousã, o elemento que terá contribuído mais para a inclusão da Lousã na "nova era" de desenvolvimento do país (CARVALHO, 1996). Através da leitura das primeiras peças cartográficas urbanas da Lousã, desenhadas em 1898 (figura 1) e 1905, por Álvaro Viana de Lemos, é possível observar a dimensão da vila e o traçado da sua malha urbana na transição de oitocentos para novecentos (CARVALHO, 2004). O facto mais evidente é a exiguidade física do espaço urbano consolidado (CARVALHO, 2005), cuja coluna dorsal se resumia a um eixo

principal, alongado, constituído pela rua do Santo Cristo e rua Direita, articulado com outros arruamentos, como as ruas Nova, dos Ferreiros, da Fonte, de Palhais, de S. João, da Graça, e os caminhos principais de entrada/saída da vila, desenhados na Fonte dos Mouros, Tapadas do Fundo de Vila, Graça e Regueiro. Nesse tempo o centro geográfico da Lousã gravitava em torno da antiga Rua Direita (denominada, em 1895, rua Viscondessa do Espinhil, em justíssima homenagem aos serviços prestados à Lousã e aos lousanenses pela

vila), embora sem apoio em qualquer instrumento jurídico apropriado e especialmente elaborado para esse fim. Importa sublinhar que a legislação urbanística portuguesa era então bastante diminuta, e estava distante a institucionalização das primeiras figuras de planeamento (CARVALHO, 1996; 2004). As preocupações não se limitavam a "traçar no papel" os terrenos a urbanizar junto da estação. Justificava-se levantar, através de uma planta as «novas ruas que neles devem ser abertas de futuro, afim de que as edificações dos particulares vão sendo desde já dispostas com regularidade e segundo um plano geral (...)» («O Lousanense», n.º 244, 09/03/1905: 2, cit. por CARVALHO, 1996: 241). Sentia-se, pois, a falta de uma planta de conjunto, com a vila e os seus arredores, tarefa que seria executada, como já se referiu, por Álvaro Viana de Lemos, a partir de diversas plantas parcelares existentes na Direcção Geral de Obras Públicas e na Companhia do Caminho de Ferro do Mondego.

Durante alguns anos a "Planta da Lousã e Casal dos Rios" (1905), terá constituído o alicerce da cartografia urbana lousanense para responder às necessidades gerais relacionadas com a expansão da sua malha urbana. Entretanto, havia de ser elaborada uma nova planta da vila pelo "arquitecto" bracarense João de Moura Coutinho, figura responsável pelos traços do novo edifício dos paços do concelho e arranjo urbanístico da área adjacente. O "Plano de Melhoramentos para a Vila da Lousã", com data de Julho de 1918, é um trabalho pioneiro na medida em que configura, através de uma memória descritiva, apoiada em cartografia urbana, as directrizes para a urbanização do sector que corresponde ao avanço oriental da vila a partir daquele que deve ser o primeiro loteamento urbano da Lousã ("As Quintas", 1916) (CARVALHO, 2004). Este importante trabalho orientador da moderna urbanização da vila, não pode ser dissociado da abertura da avenida Coelho da Gama e dos novos arruamentos perpendiculares (rua Dr. João Santos e rua Sacadura Cabral). Por outro lado, considerava indisponível o alargamento da pra-

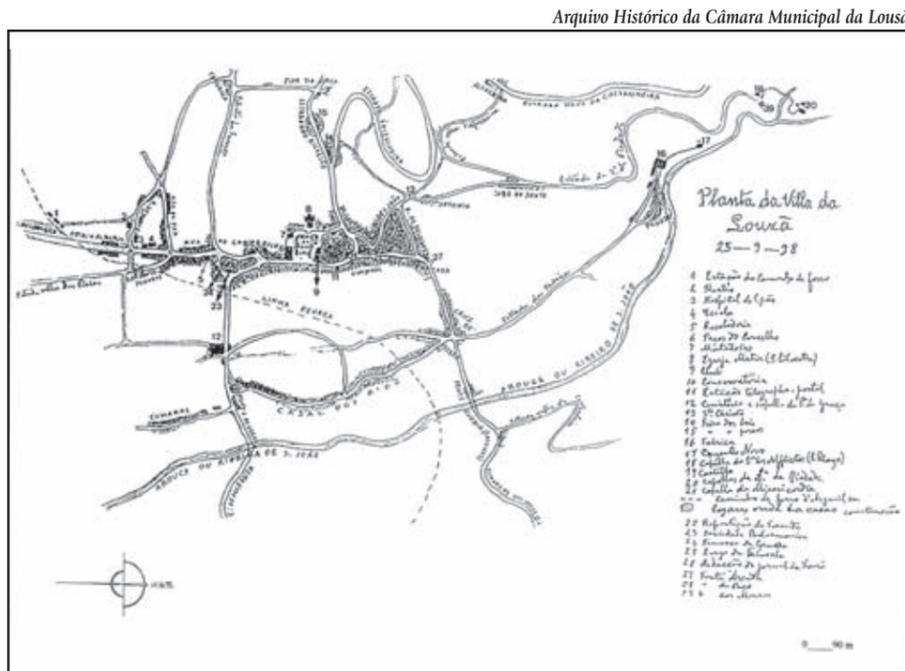
ça do Município. Esta obra, arastando-se durante muitos anos, foi concretizada de forma definitiva (e de modo controverso) na década de 70. De qualquer maneira, a pretensão de desenhar uma nova avenida é o primeiro contributo no sentido de criar um novo eixo viário na vila da Lousã, sob influência da localização da estação ferroviária. A abertura da avenida do Brasil, nos anos 30, permitiu completar este eixo e ligar de forma directa a estação do caminho de ferro e as saídas oriental e meridional da vila.

Quase um século após a construção da estação e a chegada do caminho de ferro, e numa fase de renovação e modernização das infra-estruturas viárias e ferroviárias que servem a Lousã, emerge mais um enorme desafio, assumido pelo município da Lousã: projectar e construir uma nova avenida (setentrional) que completará o eixo das avenidas modernas iniciado cerca de 1916, dando assim ligação às variantes que têm o seu ponto de conexão na antiga recta do Freixo. A percepção da imagem da vila mudará de forma significativa, assim como será também muito diferente a relação da velha estação com o novo quadro viário.

Acima de tudo, que prevaleça a construção de paisagens mais equilibradas, qualificadas, respeitadoras do património e sedutoras do ponto de vista estético, funcional e vivencial.

Referências bibliográficas

- CARVALHO, Paulo (1996) - *A Vila da Lousã. Contributo para um Estudo de Geografia Urbana*. Dissertação de mestrado em Geografia Humana apresentada à FLUC, Coimbra, 435 pp. (obra editada pela Câmara Municipal da Lousã, 1999, 419 pp.). CARVALHO, Paulo (2004) - "Planeamento urbano: entre projectos e realizações. O exemplo do Plano de Melhoramentos da Vila da Lousã (1918). *Arunce* (Revista de Divulgação Cultural), n.º 17-19, 2002/2004, Lousã, Câmara Municipal da Lousã, pp. 3-18.
- CARVALHO, Paulo (2005) - *Património cultural e trajetórias de desenvolvimento em áreas de montanha. O exemplo da Serra da Lousã*. Dissertação de doutoramento em Geografia apresentada à FLUC, Coimbra, 657 pp. || *Doutorado em Geografia. Professor e Investigador da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra



■ Planta da Vila da Lousã (1898), desenhada por Álvaro Viana de Lemos

Os painéis de azulejos da estação do caminho de ferro da Lousã

O que esteve antes e o que estará depois

Costa Brites*

<http://www.costa-brites.com/>

Uma visita feita à estação de caminho de ferro da Lousã diz muito mais ao cidadão atento aos valores do património no seu sentido lato do que ao artista porventura cativado pela ideia de uns simpáticos painéis de azulejos.

O significado simbólico de todos os locais de partida ou de chegada, o encanto da viagem, o drama enorme do afastamento e do reencontro comunicam-nos sempre um vivo sentimento de nostalgia tanto aqui como em quaisquer outros lugares de embarque ou desembarque, ainda que maioritariamente utilizados para satisfazer obrigações de trabalho ou necessidades de circunstância.

Os 100 anos comemorados acentuam a noção de que nos encontramos perante um património objectiva e subjectivamente valiosíssimo, da época fantástica da expansão da ferrovia.

A totalidade do espaço ocupado pela estação, remetido à época que a viu nascer, dá conta duma certa amplidão de horizontes e de fé no futuro, os



■ Património que importa salvaguardar

quais poderão certamente associar-se à melhor tradição do espírito produtivo da Lousã.

Oxalá que um tal conjunto possa ser mantido em todos os elementos que o caracterizam, se possível restaurados nalguns aspectos em que começa a tornar-se mais notória a sua degradação: além de muitas outras coisas o "cais coberto", exemplo que se torna raro dos edifícios de trabalho que tão numerosamente têm sido destruídos em Portugal, com o gabarito respectivo, a balança e um guindaste de operação manual, portentoso vestígio de ar-

queologia industrial, magnífico na singela inutilidade a que as modernas tecnologias o remeteram.

Sobre os azulejos

Foi marca distinta e louvável do desenvolvimento dos caminhos de ferro portugueses o não terem esquecido um dos principais capítulos das artes decorativas do país a que pertencem, fazendo de cada estação um ensejo da representação simbólica e imagética da cultura do povo que transportam.

O que se me oferece dizer no caso dos azulejos que se

encontram na estação da Lousã, eles também carentes de cuidados de restauro, é que não se trata propriamente de "painéis de azulejos" no sentido mais enobrecido que se dá ao termo.

As cercaduras, construídas com azulejos de série, nada têm a ver com o motivo central, não são do mesmo estilo nem da mesma técnica, sendo notório o facto de não serem das mesmas dimensões entre si, o que obrigou a pequenas manobras de aplicação, especialmente visíveis nos dois conjuntos centrais. Tais cercaduras, formadas

por um encadeado singelamente decorativo de flores e folhas, são encimadas por medalhões que pouca qualidade acrescentam ao conjunto.

As três placas de azulejos que mostram a palavra Lousã, ao centro e nas paredes laterais da gare, têm cercaduras com o mesmo padrão, mas em azulejos visivelmente mais recentes, de vidro liso e já não relevados como os das cercaduras restantes.

Os motivos centrais, ao gosto de ilustrações da época ou bilhetes postais, não se encontram datados nem assinados por Jorge Colaço, conten-

do a indicação, isso sim, de que foram produzidos nas "oficinas de Jorge Colaço - C^a das F^{as}. C^a Lusitânia", o que é diferente, como a sua execução amplamente denuncia.

Se os interessados visitarem por exemplo a estação de S. Bento no Porto, decorada com os seus espantantes vinte mil azulejos historiados assinados pelo artista, ou os painéis do Grande Hotel do Buçaco, do mesmo autor, e fizerem a comparação com estes da estação da CP da Lousã, saberão perfeitamente de que é que estou a falar.

Termino fazendo referência a um objecto clássico em todas as estações da CP: o indispensável relógio de Paul Gaultier, neste caso ausente por nunca ali ter estado, ou por ter sido removido.

Oxalá fosse esse o único elo em falta na cadeia de expectativas da velha linha de caminho de ferro, cuja estação de chegada é como as horas dadas por relógios ausentes, de mostradores com números muito avultados, mas sem ponteiros que esqueceram o que foi o antes e ainda não sabem o que será depois. || *Artista Plástico ■

Pub

"A Administração de J. Carranca Redondo Lda., associa-se aos festejos do Centenário do Ramal da Lousã recordando com saudade as décadas de 40, 50, 60 e 70 onde, através da Estação da Lousã, expediu para todo o país e além-fronteiras, centenas de milhares de caixas de Licor Beirão, beneficiando de um serviço e de um custo que apenas o transporte ferroviário pode oferecer e que muito contribuíram para o nosso êxito comercial.

Façamos votos para que um dia ainda possamos atingir volumes de vendas que justifiquem, face ao aumento exponencial dos custos do transporte rodoviário e ambientais, o regresso da nossa indústria ao ramal da Lousã."

Celebre o Natal
à boa maneira portuguesa.

Licor Beirão O Licor de Portugal



O caminho-de-ferro, no contexto do desenvolvimento sócio-económico da Lousã

Manuel Fernandes Dias*

Lousã, encantadora e progressiva Vila cuja história se perde no tempo, está a comemorar o centenário da inauguração da linha-férrea que muito haveria de contribuir para o seu desenvolvimento. Designado por caminho-de-ferro de Arganil, aquele ramal do eixo Lisboa-Porto tinha por finalidade inicial levar à região Arganilense, para seu desenvolvimento, o progresso que a máquina a vapor então proporcionava.

Inicialmente, e de acordo com a respectiva Carta de Lei, a referida linha seria construída em bitola reduzida. Todavia, por sugestão do então Ministro Emídio Navarro, que entendia que aquela bitola não servia nem a região nem o país, foi autorizada a mudança para via larga, por Carta de Lei de D. Carlos I datada de 8 de Novembro de 1888. Com esta decisão, triunfara o bom senso e, sobretudo, a visão sobre as potencialidades económicas que a região Beirã oferecia ao país.

Os trabalhos, consignados à Companhia dos Caminhos-de-ferro do Mondego, criada para essa finalidade, iniciar-se-iam em 1889, depois de larga controvérsia em que os "teóricos" de Coimbra acabaram por impor o pior traçado para atravessar a cidade. Porém, logo em Abril de 1891, seriam os mesmos trabalhos suspensos devido a dificuldades financeiras da empresa construtora, tendo sido reiniciados apenas em

1900 depois de D. Carlos I ter assegurado, por Carta de Lei, o financiamento necessário para que prosseguissem até à Lousã. Seis anos depois, precisamente a 16 de Dezembro de 1906, seria festivamente inaugurado o primeiro troço da linha do Caminho-de-ferro a que, por uma questão de princípio, continuamos a chamar de Arganil. O segundo troço, que mais tarde seria dividido em dois, Lousã-Gois e Gois-Arganil, jamais chegaria ao seu destino. Os políticos da Primeira República, esquecidos que se fizeram dos compromissos assumidos para com o povo que os elegera e envolvidos em questões estereis, não conseguiram ver realizado o velho sonho daquele lendário caminho-de-ferro. Posteriormente, já no período do Estado Novo, outras tentativas se fizeram, porém, todas foram infrutíferas, dada a frigidez de António Salazar. E assim se passou um século na esperança vã de ouvir silvar no Vale do Alva a locomotiva rebocando um comboio de esperanças de uma vida melhor para as suas gentes.

Situada no sopé da serra que lhe dá o nome e da qual se vislumbra uma extraordinária paisagem sobre uma vasta planura cuja fertilidade é assegurada pelo Ceira, a Lousã tinha nesses remotos tempos a agricultura e a silvicultura como principais actividades. Ainda na primeira metade do séc. XX se encontravam, em cidades vilas e aldeias, os "petrolinos" que, acompanha-



■ Ficou por aqui o "sonho" das gentes de Gois e Arganil

dos da sua inseparável muar, mercadejavam de porta em porta um dos principais produtos ali produzidos: o precioso azeite dos imensos e bem cuidados olivais do Concelho da Lousã.

Não obstante ser uma Vila de nobres tradições (recusou a ser elevada a cidade há poucos anos) cuja origem, dizem as

lendas, são anteriores à época de Cristo e apesar de ter sido palco de intensas lutas políticas em meados do séc. XIX, a Lousã, como ainda muitas outras vilas do interior, não possuía nessas já distantes épocas vias de comunicação ao nível do seu prestígio. A própria ligação a Coimbra, cidade de

que dista uns escassos 30 km, era extremamente difícil. A Estrada da Beira, inicialmente chamada do Alva, só nos finais do século XIX passou a ter o traçado actual, ao longo da margem direita do Ceira, desde Foz de Arouce à confluência daquele rio com o Mondego, uma vez que a estrada que "corria" de Almeida à Ponte da Mucela, para atingir Coimbra, passava pela Vendinha, Serra do Carvalho, Palheiros, Torres e finalmente, Portela do Mondego.

Não obstante a situação geográfica e a riqueza proveniente da exploração agrícola e florestal, de que é testemunho o elevado número de edifícios de bela arquitectura que se encontram em todo o concelho a denotarem uma razoável situação social para aqueles tempos, a população não nos parece que tenha sido das mais fecundas. Segundo os censos consultados, em 1890 contavam-se 10696 almas, 11354 em 1900, 10150 em 1911 e 13370 em 1930. As variações que se verificam devem-se a influências de factores relacionados com a construção da via-férrea, enquanto que a diferença para mais, de 3220 almas, entre as décadas de 1991 e 1930, traduzirá já o desenvolvimento provocado por aquele importante meio de transporte. Com efeito, foi a partir do momento da entrada em funcionamento da linha-férrea que a Lousã sofreu um enorme impulso, a que não é estranha a criação de inúmeras empresas transformadoras que ali come-

çaram por se estabelecer. Não podemos citar um número, mas temos ainda presentes algumas delas, de elevado porte a nível nacional, do ramo do papel, da cerâmica, da transformação da madeira, da metalomecânica, da têxtil e ainda da produção e distribuição da energia eléctrica. Conquanto algumas dessas actividades transformadoras, que teriam carreado para a Lousã muita riqueza, dando aos seus habitantes um bom nível de vida, tenham perecido, esta importante Vila pela suas potencialidades económicas, pela paisagem de rara beleza que a serra e o seu antiquíssimo Castelo lhe emprestam, poderá hoje, pelas suas proximidades com Coimbra, tornar-se uma satélite da velha Lusa Atenas. Para tanto, e para que os actuais habitantes do Concelho da Lousã, mais os de Miranda do Corvo se sintam atraídos pela Via Férrea, será indispensável electrificar a linha, dotá-la de material circulante que ofereça maior comodidade, além de manter um horário compatível com as principais instituições existentes na capital do distrito. Esta, a nosso ver, seria uma forma rápida e muito mais económica do que o anunciado metropolitano de superfície, de custos incomportáveis para a débil economia portuguesa, de desenvolver o turismo da região centro e consequentemente, o aumento do tecido urbano, continuando, deste modo, a carrear mais valias para o Concelho. || *Investigador ■

Na senda do caminho de ferro no ramal da Lousã

Rui Ribeiro*

O gosto pelo vídeo, captura e edição, mais o gosto pelos temas ligados ao Caminho de Ferro levaram-me à descoberta de alguns pontos da rede em Portugal. O ramal da Lousã foi o segundo ponto de "Na senda do Caminho de Ferro", depois de Reguengos e o seu ramal no Alentejo.

A escolha do ramal da Lousã ficou a dever-se à proximidade relativa aos tempos de juventude e a porta que representou em muitas das aventuras que tiveram o seu início de comboio. Por outro lado, outra das motivações ficou a dever-se à tristeza que me tocou no ombro, pela mão do tempo, num ramal "Morto" como o de Reguengos, encerrado desde 1990, e a necessidade de ir ao encontro do movimento de um ramal com "Vida".

Sentir o "cheiro", ver pessoas nas estações e os comboios a circular eram um imperativo a registar. Como em outros lugares da rede, muitas das estruturas têm o seu tempo, e o ramal da Lousã não foge à regra. Encontrei exemplos do abandono em Estações e Apeadeiros, e o vandalismo de quem gosta de destruir como forma recreativa. Encontrei também o gosto e a motivação. Como aquando da passagem pela cuidada Estação de Miranda do Corvo; ou a vazia Estação da Lousã, de aroma a novo com uma bela colecção de retratos aos quadrinhos de uma identidade Beirã; experimentei, também, uma desconfortável viagem numa automotora Allan remodelada, cheia de pessoas entre Ceira e Miranda do Corvo, que me deixou feliz por encontrar "o hábi-

to" no uso do transporte ferroviário. Mas foi em Coimbra Parque a minha maior expectativa, rever o comboio a atravessar Coimbra, e registar esse momento. Valeu a pena levantar cedo nesse dia.

Por outro lado, os contactos feitos pela rede, ajudaram-me a fazer uma saída com mais vontade. Ter a perspectiva de encontros mais ou menos combinados seria a garantia de uma saída mais rica, não só pelos depoimentos, mas pelo partilhar de sentimentos que este desperta às pessoas a ele de alguma forma ligados.

Foi uma excelente saída. Encontrei um ramal com vida, que ajuda à mobilidade e cria uma atitude dinâmica da faixa onde está inserido. Que mesmo começando a ter melhores soluções rodoviárias, a culpa de

factores como fixação de pessoas, ligação rápida a Coimbra, e qualidade de vida, continua a se dever, em muito, ao Caminho de Ferro e à sua chegada à Lousã e a Serpins. Pensar a ge-

ografia da zona torna-se claro que o Caminho de Ferro, no seu ramal da Lousã, prestou e continua a prestar, na sua faixa de influência, um bom serviço à cidade de Coimbra

como uma válida alternativa de transporte, e onde uma ligação (como inicialmente previsto) a Arganil ainda faz todo o sentido nos dias de hoje. || *Operador de câmara de TV ■

Rui Ribeiro



■ A original ponte em curva perto de Serpins

Parabéns ao “Ramal da Lousã”!

Maria Teresa Cardoso Lopes*

Em 16 Dezembro de 2006 comemoram-se os 100 anos da inauguração da linha férrea que liga Coimbra a Serpins, mais conhecida por Ramal da Lousã!

Brindemos pois ao seu centenário!

Pode dizer-se que a polémica tem acompanhado a sua vida desde que nasceu, já que esta linha estava projectada para terminar em Arganil e... ficou-se por Serpins! As suas obras, nomeadamente um túnel quase concluído, chegaram a aflorar os arredores de Vila Nova do Ceira.

Nos últimos 30 anos, a polémica tem-se centrado nas operações plásticas a que a linha deve ser submetida, sem qualquer conclusão visível. Impávida, a vetusta linha, com as suas rugas e achaques, continua a fazer deslizar o seu comboio, movida por uma força interior que lhe é, indubitavelmente, induzida pelas populações que serve, já que foi e ainda é, o meio de transporte mais importante para trabalhadores e estudantes, entre Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra.

Nos dias de aniversário, há uma tendência natural para

passar um “flash” sobre o passado... e como o “comboio da Lousã” se deve sentir orgulhoso pelo seu contributo para o desenvolvimento económico, cultural e social, não só dos concelhos que serve, mas também dos povos serranos dos concelhos de Góis, Arganil, Pampilhosa da Serra e Castanheira de Pera!

O seu papel foi vital até aos anos 70, no intenso movimento de transporte de pessoas, mercadorias e, inclusivamente do «correio», em interligação com as várias carreiras de camionagem que na Lousã tinham o seu início.

E é essa “época de ouro” deste comboio centenário que aqui faço questão de recordar.

No Largo da Estação da Lousã, entre grande azáfama do chefe da estação, factores e carregadores, era feito o transbordo para a camioneta da carreira Lousã/Pomares (Empresa Arganilense) que servia os concelhos de Góis e Arganil, para a camioneta da carreira que servia a Pampilhosa da Serra (Empresa Viação da Beira) e para a camioneta da carreira com destino a Castanheira de Pera (Empresa Fernandes & Neto).

Existia um comboio diário que saía de Lisboa, por volta

das 23H30, com destino ao Porto, mas uma das suas caruagens tinha como destino – Serpins. Em Coimbra, essa caruagem era desligada desse comboio e atrelada ao comboio do ramal da Lousã. Assim, passageiros e mercadorias saíam de Sta. Apolónia e, sem qualquer transbordo, estavam na Lousã às 06H30 da manhã seguinte... e, com algumas horas de camioneta chegavam ao seu destino, nas recônditas aldeias das serras do Açor e da Lousã!

Pelo Natal e no período do Verão, o movimento de passageiros vindos de Lisboa e que se dirigiam às suas terras de origem, aumentava significativamente, o que obrigava as empresas de camionagem a efectuar vários “desdobramentos” de carreira para responder a tal afluxo de movimento.

Mas para além dos passageiros, mercadorias e correio, o “comboio da Lousã” também transportava... peixe! E esse facto, hoje talvez um pouco insólito, traz-me à memória um episódio com que eu própria convivi.

Tinha uma tia que vivia em Lisboa, mais especificamente em Alfama. Ao fim da tarde, comprava, no cais do Tejo, peixe acabado de pescar, seguia



Estação de Serpins na década de 1940

para casa a fritá-lo, metia-o num cabaz, corria a Sta. Apolónia e despachava-o no comboio da noite. Na madrugada do dia seguinte, o cabaz chegava à Estação da Lousã, seguia na camioneta para Góis, onde um portador o esperava. Na aldeia da Cabreira, ao almoço, os pais da minha tia saboreavam o peixe frito, pescado na véspera, a quase 300 Km de distância!

O transporte do correio feito através da interligação comboio/camioneta, não seria tão rápido como os actuais correios

“azul ou verde”, mas quase...

Da autêntica saga que era então esse transporte de correio, lembro-me da “Ti Maria” de Celavisa, que, diariamente, na estrada Arganil/Lousã, com as cartas de toda a Freguesia na mão, bem estendida no ar e muitas vezes a correr ao lado da camioneta, esperava que o revisor da camioneta as recolhesse... em andamento! Esse correio, reunido ao longo de todo o trajecto nas várias povoações, era depois acondicionado em sacos dos CTT e se- guiava para o comboio.

Este meio de transporte, que teve na sua génese a invenção da máquina a vapor, deu origem a grandes transformações, a todos os níveis e contribuiu, de modo inegável, para esbater o isolamento a que as nossas zonas serranas estavam votadas, apesar de não as servir directamente.

Por tudo isto, ao centenário Ramal da Lousã, aos velhos comboios a vapor, às velhinhas automotoras azuis e agora verdes, os nossos Parabéns! || *Socióloga

Solução do Governo é solução moderna

Fátima Ramos*

O transporte ferroviário constitui, onde se cria e sempre que se moderniza, um passo de gigante no caminho do desenvolvimento e da qualidade de vida.

O Ramal da Lousã, ao facilitar a circulação de pessoas, proporcionou melhor acesso ao ensino, à saúde, ao trabalho, à cultura, às matérias primas, entre outras mais valias, para além da criação directa de postos de trabalho.

A portaria de 18 de Março de 1873 previa “um projecto para a construção de um caminho de ferro que, bifurcando a linha de leste nas proximidades da Barquinha, se dirija a Almeida por Thomar, Miranda do Corvo, Lousã e Celourico.”

Acredito que se tem sido dado cumprimento ao mesmo na sua plenitude, concelhos como Góis e Arganil estariam hoje também muito mais desenvolvidos.

Todas as grandes cidades de países civilizados e desenvolvidos são servidas até ao seu cen-



Estação de Miranda do Corvo (década de 1940)

tro por sistemas metropolitanos sobre carris, sendo certo que existem mesmo soluções onde o sistema ferroviário é feito em altura ou mesmo em suspensão.

Foi com agrado que vimos o Governo tomar decisões relativamente ao processo do Ramal da Lousã/Metro Mondego. A solução proposta é uma solução moderna, que se insere no espírito de Coimbra como centro de uma área metropolitana.

Estamos também satisfeitos porque o Governo já abriu con-

curso para a realização dos interfaces (1.ª fase do investimento), o que nos induz a concluir que o investimento na sua globalidade será mesmo para fazer.

A solução apresentada pelo governo para o Sistema de Mobilidade do Mondego merece a nossa aprovação na sua generalidade, contendo no entanto alguns erros que deverão ser corrigidos, nomeadamente:

Foi anunciado que só o troço entre a Estação Parque e Serpins será “melhorado” nesta

fase, não se encontrando prevista a electrificação do ramal nesta primeira fase até 2008.

A exclusão, nesta fase, do troço Estação Velha – Estação Parque fará com que o percurso Coimbra, Miranda, Lousã, Serpins fique separado da ferrovia nacional. Situação mais grave porque estamos a falar de alteração de bitola.

Não é lógico não incluir nesta primeira fase a ligação Estação Velha – Estação Parque. Trata-se de um erro que deverá

ser corrigido prevendo-se a remodelação e modernização de toda a linha, de Serpins a Coimbra B.

O Governo anunciou também que a primeira fase Coimbra – Serpins estará concluída até finais de 2008 mas que os novos veículos eléctricos só seriam colocados em 2011, circulando de 2008 a 2011 as velhas automotoras readaptadas à nova bitola.

Se, terminada a fase de obra na linha, os utilizadores forem de novo confrontados com as velhas automotoras, terão certamente pouca apetência para regressarem à utilização do transporte ferroviário que entretanto substituíram durante a fase de obras.

Um projecto sustentável deve ambicionar desde o início captar clientes e não marginalizar potencialidades de mercado, Tornando-se por isso imperioso que este problema seja equacionado e resolvido, alterando a calendarização inicialmente apresentada pelo Governo.

Uma vez substituídos os carris deverá de imediato avançar

a electrificação, se possível em paralelo.

É também necessário que a encomenda do novo material circulante seja feita de modo a que logo após a remodelação da linha, com electrificação, possam ser colocadas a funcionar as novas composições.

Acreditamos contudo que perante o novo quadro comunitário, e dada a grande sensibilidade que a Sr.ª Secretária de Estado dos Transportes tem mostrado para o assunto, que esta lacuna será reanalisada e corrigida.

Esperamos que agora que já foi lançado o concurso para os interfaces, todo o investimento se realize de forma faseada e sucessiva de modo a que a linha, após os investimentos tenha em circulação veículos modernos e seguros que dêem conforto e segurança às pessoas.

Após a realização destes investimentos, um novo passo de gigante será dado no desenvolvimento da região. || *Presidente do Município de Miranda do Corvo (título da responsabilidade da Redacção)

A Imprensa na inauguração do ramal da Lousã

Pedro Júlio Malta*

A primeira fase, na época, de um projecto que devia seguir até Arganil, que foi a inauguração do ramal da Lousã, insere-se na política de desenvolvimento do transporte ferroviário, que há-de ser de fulcral importância, a par do aumento do número de quilómetros de estradas, para o crescimento económico do País. Política iniciada em 1852 pelo ministro do Reino, Fontes Pereira de Melo, "que desencadeia nos planos económico e financeiro a política que marca a consolidação e ampliação daquilo a que se poderá chamar o "capitalismo possível português" (História de Portugal - Pub. Alfa - 1983 - pág. 223) e que, por virtude do primeiro nome do ministro, ficou apelidada de "fontismo".

A Imprensa acompanha, como facto natural de informação, todo este movimento de progresso do País, estando sempre presente em todos os marcos deste surto progressivo. Acontece assim, obviamente, com a inauguração do primeiro troço do chamado Caminho de Ferro de Arganil, que liga Coimbra à Lousã.

Seria fastidioso e muito extenso transcrever a totalidade do noticiário que os jornais da época dedicaram a este importante evento. Do conjunto dessa informação, que conseguimos reunir ao longo de alguns anos, reputamos, de qualquer modo, útil, neste contexto, dar uma vista de olhos sobre os relatos e algumas opiniões assumidas por essa imprensa relativamente à inauguração do ramal da Lousã.

O Louzanense

Este periódico, intitulado de "semanário independente", tendo José Alves de Faria como Editor e Administrador, apresenta, na sua edição de Domingo, dia 23 de Dezembro de 1906, a descrição mais pormenorizada, de entre os jornais consultados, do ambiente festivo que se viveu na Lousã no domingo anterior, aquando da inauguração do troço ferroviário entre a capital do distrito e a Lousã.

Noutro local deste suplemento damos à estampa a primeira página desse periódico, que nos brinda com uma reportagem de tal modo rica de pormenores que parece estar a desfilar, neste momento, diante de nós, as imagens de um autêntico "filme" daquilo que o jornal intitulou de "inauguração da linha de ferro".

Para o contexto desta sítima informativa consideramos relevante a parte final da reportagem, na qual, baseado numa

intervenção do dr. Carlos Sacadura, administrador do concelho, perante os membros da comissão dos festejos, o semanário realça que "disse o sr. dr. Sacadura verdades, que nos saltam também a nós aos bicos da penna." É que, na opinião do orador, "o comboio não vinha por si só operar uma transformação, mas simplesmente auxiliá-la e quando muito promovê-la. A nós e só a nós cumprir levá-la a cabo, e só do nosso esforço ella pode sahir".

Adianta depois o jornal, em jeito de alerta aos lousanenses: "É necessário acordarmos. É absolutamente indispensável que trabalhemos pela Louzã, onde - se não fôra esta festa de domingo - se diria que todos dormem um profundissimo somno, e ninguém olha para interesses locais há uns poucos de annos".

E, por fim, remata, escrevendo que "temos uma Louzã nova, urgindo quanto antes por que a tornemos cada vez mais bella e maior, porque - sem nós sabermos - com isso melhor que com ferrugentos pés de meia augmentaremos o patrimonio dos nossos filhos e de todos os que vierem depois de nós.

Abram os olhos todos os da Louzã".

O Jornal da Louzã

O outro jornal, que na mesma altura se publica na Lousã, sob o lema de "orgão dos interesses da Comarca", com José Fernandes Carranca Junior à cabeça como Editor, publica também na primeira página da sua edição de Terça-feira, 18 de Dezembro de 1906, uma breve resenha do acontecido dois dias antes na nossa terra.

Ao mesmo tempo que louva os responsáveis pelo melhoramento que acabava de chegar a terras lousanenses e aplaude o caminho de ferro e os festejos, mostra-se, no entanto, pessimista quanto ao futuro da Louzã após a chegada do comboio.

Considera "a influencia do novo caminho de ferro nas condições económicas da Louzã" como "um problema de difficil resolução". Escreve que o novo meio de transporte é bom "sob o ponto de vista da commodidade pessoal", mas, "sob o ponto de vista economico ou melhor da facilidade ou difficuldade de vida na Louzã esta nova era ha de pelo menos por agora trazer varios e cruéis desenganos".

Na sua visão do problema entende que "ha industrias que hão de desaparecer e não sabemos como os que a ellas se dedicavam hão de encontrar novos meios de vida, num meio relativamente pequeno como o nosso".

Mais adiante, embora enfatize "oxalá nos enganemos", espraia o sentimento de que o comboio "há de forçar os povos do nosso concelho à emigração por *necessidade* quando até agora a emigração no nosso concelho se fazia (regra geral) por *ambição*".

Publicamos também neste suplemento a primeira página deste jornal.

O Conimbricense

O jornal de Joaquim Martins de Carvalho, homem de vasta cultura e de barba rija, dedica ao evento, na edição de 18 de Dezembro de 1906, trinta e sete linhas a uma coluna, apesar de, durante anos, ter lutado pelo bom sucesso do empreendimento, não desprezan-

do escasso destaque. Opta, mesmo, por um tom de fina ironia na notícia, devido, se calhar, aos anos excessivos que demorou a construir o troço ferroviário que liga Coimbra à Lousã.

Começa, então, por escrever que "n'uma manhã de nevoa - perdão, isto é parodiando a vinda ainda do maluco romanesco que se perdeu nas compactas areias de Alcaccer Kibir - no ultimo domingo, quasi á sucupa, lá se inaugurou o caminho de ferro de Coimbra á Louzã. Já não foi sem tempo, parece mesmo que estava "enguiçado"!"

Depois refere uma desavença entre a companhia dos caminhos de ferro e a Câmara de Coimbra, por causa duns terrenos na Ínsua dos Bentos, o que terá levado a não ser convidada a Câmara conimbricense "para

Descreve seguidamente, com bastantes pormenores técnicos, o itinerario da via férrea, salientando, a certa altura, que "o traçado da linha é um desenrolar constante de bellezas naturaes, entre as quaes merecem especial menção, como panoramas encantadores, o valle do Mondego, na Portella, e a vista geral da Louzã, observada das proximidades do kilometro 26".

Adianta que "em Miranda foi o comboio recebido com enormes manifestações de entusiasmo que chegaram verdadeiramente ao delírio á sua aproximação da Louzã".

Faz uma resenha dos festejos, destacando a homenagem aos drs. Oliveira Mattos e Francisco Viana, que tiveram acção decisiva na construção da linha,

1 de Janeiro de 1907, faz um resumo da história da construção desta linha férrea, realçando que foi "bastante accidentada", e descreve o trajecto da ferrovia.

A finalizar a notícia escreve, numa dúzia de linhas, os festejos que ocorreram na Louzã, terminando por dar nota de que "assistiram aos festejos mais de dez mil pessoas".

Diário de Notícias

Através dos seus correspondentes na cidade de Coimbra e nas vilas de Miranda do Corvo e Lousã este diário lisboeta de expansão nacional apresenta uma desenvolvida reportagem sobre o importante acontecimento, na sua edição de 17 de Dezembro.

A certa altura informa que "há trabalhos feitos já entre Louzã e Bordeiro, do concelho de Goes, para a continuação da linha ferrea para Arganil".

A seguir ainda adianta que, "segundo consta, não é n'esta villa que a linha terá o seu "terminus", pois se fala há muito em fazel-a seguir até á Covilhã".

Fica-se também a saber nesta reportagem que, à chegada à Lousã, "o comboio vinha cheio de pessoas que nelle haviam tomado lugar em Coimbra e nas estações intermedias até Miranda do Corvo, e era composto da machina 0,8, duas carruagens de 3.ª classe, duas de 2.ª e quatro de 1.ª e um fourgon".

A reportagem é ilustrada com duas xilografuras: uma com vista de Miranda do Corvo e outra com vista da Louzã tirada da Ponte do Areal, que devem, com certeza, ter sido reproduzidas de postais ilustrados.

O Século

Nas edições de 17 de Dezembro este diário da capital, também com expansão nacional, dá conta da "Inauguração do caminho de ferro de Coimbra à Louzã".

É uma notícia redigida com alguma pormenorização dos festejos ocorridos na Louzã.

O correspondente do jornal em Arganil, com data de 15 de Dezembro, depois de informar que "a philharmonica Recreativa Independente, d'esta villa, foi convidada para abrilhantar os festejos que na Louzã projectam fazer por occasião da inauguração" e que "consta que d'aqui irão algumas pessoas assistir á inauguração", termina com um desejo veemente: "Os nossos votos são pela continuação immediata do trabalho para a conclusão d'esta linha ferrea até á estação terminus - Arganil". || *Fundador do Trevim



Edição Adelino A. Pereira - Figueira da Foz

■ Praça do Município com mercado (década de 1920)

do, porém, as críticas, quando era preciso fazê-las.

Escreve - em síntese - que na Louzã "se realizaram importantes festejos", que foi inaugurada a rua Oliveira Mattos, "proferindo o sr. presidente da camara d'aquella localidade, ao descerrar a lapide commemorativa, um breve discurso", tendo a população, nessa altura, levantado vivas ao homenageado e ao governo. De seguida entraram a tocar "o hymno nacional as philharmonicas da Louzã e de Arganil", convidadas para abrilhantar os festejos.

Por fim acrescenta uma nota esclarecedora: "Dizem da Louzã que se projecta uma grande representação pedindo o estabelecimento de um terceiro serviço diario de comboios, sahindo de Coimbra ás 5,20 da tarde, e regressando da Louzã ás 8,45, o que se julga indispensavel não só ao correio dos referidos concelhos, como ao excepcional movimento da linha".

Correio de Coimbra

Concede à inauguração da linha férrea, na edição de 20 de Dezembro, pouca atenção e

comparecer na inauguração".

Acha, por seu turno, o horário dos comboios "duma falta de commodidade a toda a prova".

Finalmente faz um voto piedoso: "Deus o fade bem e lhe ponha a virtude para que os passageiros de tal linha, mais dia menos dia, não fiquem com os ossos todos num molho".

Folha de Coimbra

Este "bi-semanário regenerador-liberal" anuncia, também em 18 de Dezembro, em metade da sua primeira página, a inauguração do "Caminho de ferro da Louzã".

"Sempre se realizou no domingo, como tinhamos anunciado" - sublinha - "a inauguração d'esta nova linha ferrea entre Coimbra e a Louzã, partindo o primeiro comboio da estação de Coimbra (cidade) ao meio dia".

Depois relata que "o comboio que ia repleto de gente que desde as 11 horas o esperava com impaciencia, atravessou a avenida até ao Porto dos Bentos vagarosamente entre filas cerradas de pessoas, começando a ganhar velocidade apenas entrou na ínsua".

e cita a intervenção do "nosso presado correligionário dr. Carlos Sacadura", que "agradeceu a todos ao assistentes o terem vindo associar-se aos festejos e á satisfação dos habitantes da Louzã pela abertura da nova linha que os punha em rapida e commoda communicação com o resto do mundo".

Na parte final do relato chama a atenção para a necessidade da alteração do horário dos comboios, "a fim de que os habitantes de Coimbra possam ir dar aquelle lindo passeio, de que certamente se não arrependirão", pois, "com os actuaes horarios, ninguem se aproveitará do comboio para passear. Tres horas que se está na Louzã não dão tempo para nada".

E termina em *beleza*: "A villa em si pouco ou nada tem que ver; o que é lindo e original são os passeios pela serra, os panoramas que se disfructam de varios pontos, as margens do Ceira, coisas emfim que só com demora se podem vêr".

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Esta gazeta, na sua edição de

Que não falte inteligência para modernizar o Ramal

Casimiro Simões*

Nunca se escreveu tanto sobre o Ramal da Lousã, nem nunca se lutou tanto em sua defesa como nos últimos seis anos. De facto, 2000 é um ano de viragem das dinâmicas regionais em prol da linha ferroviária que, daqui a dois dias, completa 100 anos de existência.

Até ao Inverno de 2000, quando por duas vezes os utentes se levantaram contra as péssimas condições de transporte, designadamente o número insuficiente de lugares sentados e a segurança da via, os destinos do ramal enredavam-se no discurso político fútil do metro... ligeiramente ao virar da esquina.

Aos poucos, a linha Coimbra B - Serpins, como tantas congê-

neros do interior, desaparecia do mapa ferroviário de Portugal, sem que uma tão grave perda incomodasse titulares do poder comodamente instalados.

Em 2001, em Miranda do Corvo, nasceu a Comissão de Utentes do Ramal da Lousã (CURL), num plenário público em que até intervieram os presidentes das câmaras de Miranda e Lousã da altura, Jorge Cosme e Fernando Carvalho, respectivamente. No ano seguinte, surgiu o Movimento Cívico de Lousã e Miranda do Corvo (MCLMC).

Viagens em comboio especial, que antes partiam de Miranda, estenderam-se à Lousã, tendo como principais organizadores António Mendes, ex-chefe de comboio no ramal, residente em

Ceira (Coimbra), e Bernardino Nunes, figura incontornável do associativismo lousanense.

Nos últimos dois anos, estas viagens pela rede ferroviária nacional, atravessando a Baixa de Coimbra, além de serem jornadas de confraternização, transformaram-se em emblemáticas manifestações populares de defesa do Ramal da Lousã, das suas potencialidades e da ligação directa e permanente à Linha do Norte, sem transbordos. Doze anos depois do decreto-lei com que o último Governo de Cavaco Silva criou a empresa Metro Mondego (MM), eternamente improdutivo, expoente máximo da impopularidade entre as empresas públicas ou de serviços (?) públicos, sucessivas altera-

ções legislativas e da composição accionista da MM confirmaram a razão que assiste aos que sempre criticaram o defuncto metro como solução de modernização do Ramal da Lousã. O processo é conhecido: o abandono anunciado da linha pela CP e pela REFER, estações e apeadeiros desguarnecidos, a reabilitação das velhas "Allan", a grave colisão de duas composições na Lousã, em que morreram cinco ferroviários, em 2002, o colapso das automotoras recauchutadas, a sua substituição parcial por unidades duplas diesel (UDD) em vésperas das eleições autárquicas de 2005 e, precisamente neste contexto, o recuo do PS lousanense em relação ao metro, passando a defender a modernização, nos ter-

mos em que a CURL e o Movimento Cívico sempre o fizeram.

Finalmente, este ano, o Governo anunciou o Sistema de Mobilidade do Mondego e a instalação de um comboio ligeiro, tipo "tram-train", no Ramal da Lousã, uma alternativa que chegou a ser avançada pelo MCLMC, mas que nenhum autarca da região preconizou antes.

Na última edição do *Trevim*, com surpresa, vejo João Pereira, líder do grupo do PS na Assembleia Municipal da Lousã, descobrir novas razões para o penoso arrastamento do metro, agora "tram-train": "Devido às dificuldades criadas para a instalação do novo sistema de transportes, através do levantamento de movimentos populacionais, mais difícil se tornou a sua

implantação". João Pereira, por quem tenho estima pessoal, bem sabe que o diploma fundador da MM é de 1994 e que os primeiros órgãos da sociedade tomaram posse em 1996.

Saberá ainda que, entre 1995 e 2002, havia em Lisboa um Governo liderado pelo PS de António Guterres. E que o mesmo partido detinha a maioria absoluta nos executivos dos municípios servidos pelo ramal: Coimbra, Miranda e Lousã. Os tais "movimentos populares", incluindo um para defender o metro, patrocinado pelo PS, só surgiram após 2001. O que faltou então? Dinheiro, vontade ou competência? No ano do centenário, que abunde a inteligência. O dinheiro, esse, mantém-se pelas ruas da amargura. ■

Fac-símile de "O Jornal da Lousã", citando a inauguração do Ramal

O nosso ramal

Bernardino Nunes*

Amigos do comboio, de Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra, de há vários anos a esta parte têm, por amor ao ramal, organizado viagens turísticas aos mais diversificados pontos do país.

Os passeios denominados por **comboio especial** têm conseguido uma adesão popular histórica. Normalmente o comboio, vindo do Porto, tem sido preenchido com cerca de 600 pessoas, ficando muitas em lista de espera, com lugar reservado para a viagem seguinte.

Durante o passeio, tem sido divulgado aos excursionistas a posição do grupo organizador, onde me incluo: "apelamos a todos os utentes, amigos e população em geral que meditem e contribuam com firmeza, esclarecendo alguns 'políticos' menos iluminados, o quanto é importante a linha - com a bitola actual - do Ramal da Lousã, ligada à Rede Ferroviária Nacional, apontando-se a solução mais honesta, em que ficam todos mais bem servidos e a ganhar — inclusivamente os cofres do Estado — ou seja a electrificação do ramal e inclusão de material circulante mais moderno, o mesmo que dizer mais eficaz, mais rápido e mais cómodo, tornando-se mais rentável, conforme se tem demonstrado em outras localidades da Rede Nacional em que a CP continua a operar com êxito".

Nos passeios realizados em 2006, a organização sempre fez questão de sublinhar que este ano se comemora o primeiro centenário do ramal, na esperança de que muitos outros venham a realizar-se, nomeadamente no século seguinte. || *Membro da organização dos comboios especiais*

Iniciativa da Câmara Municipal Comemorações do Centenário da Linha Coimbra - Lousã - Programa -

16 de Dezembro de 2006

15:00 - Descerramento de Placa Comemorativa do Centenário e Actuação das Bandas da Sociedade Filarmónica Lousanense e da Filarmónica Arganilense no Largo da Estação de Caminho de Ferro; 16:00 - Arruada pelas duas Bandas Filarmónicas pelas artérias da Vila da Lousã até ao Edifício dos Paços do Concelho; 17:00 - Inauguração de Exposição Documental alusiva ao Centenário (Átrio da Biblioteca Municipal da Lousã)

- Lançamento de Medalha Comemorativa (Auditório da Biblioteca Municipal da Lousã)

- Lançamento de edição fac-similada do jornal "O Louzanense", de 16 de Dezembro de 1906, alusiva à inauguração desta linha (Auditório da Biblioteca Municipal da Lousã)

27 de Janeiro de 2007

16h30m - Conferência, "A Linha da Lousã no contexto da instalação do Caminho de ferro em Portugal", pela Doutora Maria do Rosário Castiço de Campos (Auditório da Biblioteca Municipal da Lousã) - Inauguração de Exposição fotográfica "O Comboio em Portugal", de autoria de Dário Silva (Átrio da Biblioteca Municipal da Lousã)

24 de Fevereiro de 2007

16:30 - Conferência "O Caminho de ferro e a construção da modernidade", pelo Doutor Paulo Carvalho Tomás (Auditório da Biblioteca Municipal da Lousã).

N.º 202

Terça-feira, 18 de dezembro de 1906

Anno 4.º

O JORNAL DA LOUZÃ

Órgão dos interesses da Comarca

ASSIGNATURAS

Anno pagamento adiantado, 1\$200 reis; semestre 600 reis
Brasil e Africa, 1\$200 reis; (moeda forte); 3\$000 reis;
Outras partes da Redeção, sejam ou não publicações, dos não serão restituídos.

EDITOR—José Fernandes Carranca Junior

PEDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

RUA DA VISCONDESSA DO ESPINHAL

DO
CORCELHO
DA
LOUZÃ

Impressão, Rua d'Alegria—LOUZÃ

ANNUNCIOS

Annuncios, 40 reis a linha; repetições, 20 reis permanentes, contracto especial.
Os assignantes gosam o desconto de 20 por cento.
Obras litterarias, annunciam-se em troca dum exemplar
ADMINISTRADOR Antonio Henriques dos Santos

Caminho de ferro

Realisou-se no domingo passado a inauguração do caminho de ferro de Coimbra á Louzã, primeiro troço do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

O primeiro comboio que aqui chegou perto das duas horas da tarde, foi aguardado na estação por enorme multidão que com a sua presença quiz abrillantar um acontecimento que tanto pode influir no futuro da Louzã e tambem da parte superior do nosso districto, tão distanciado até agora das facilidades de comunicação modernas.

A proposito desta nova linha, tem-se feito justiça a alguns dos homens que por elle pugnarão e para elle tantos esforços envidaram.

Tambem nós, sem apparelho e sem lisonjas, queremos hoje patentear o nosso reconhecimento a esses homens, citando em primeiro lugar esse grande vulto e incomparavel talento da historia portugueza contemporanea—o fallecido conselheiro Emygdio Navarro, que deu á nova linha o primeiro impulso.

Depois lembram-nos o dr. Francisco da Silveira Vianna, que tanto pugnou para que ella passasse da phase dos desenhos e dos traçados á phase real e os conselheiros Manuel Francisco Vargas e Conde de Paçõ Vieira que a incluíram no plano ferro-viario do paiz e concedendo-lhe as garantias necessarias para que a Companhia dos Caminhos de ferro do Mondego a construisse entregando a sua exploração á Companhia Real.

Por ultimo lembramos o nome do Conselheiro José Dias Ferreira, cujos serviços por esta linha se depa-ram ininterrupta ou quasi ininterruptamente nos annos das sessões da camara dos deputados, ha quatorze annos para cá.

Salvo o erro, sua ex.ª em nenhuma das legislaturas comprehendidas no periodo de tempo a que acima nos referimos deixou na camara dos deputados a que perlencia, de pedir aos successivos ministros das obras publicas a construção desta linha; pois, apesar d'isto, os seus esforços e a sua boa vontade por este melhoramento foram por completo esquecidos pelos Louzaneses, dizem-no com ingenua.

A ultima prova do esquecimento a que sua ex.ª foi votado livremente ao percorreremos o numero especial que o «Louzanense» dedicou á

inauguração do caminho de ferro e em que spontaneo os nomes dos que para elle contribuíram (do que não duvidamos) o de sua ex.ª foi olvidado.

O Louzanense foi o mais claro demonstrador da injustiça feita pelos louzaneses ao conselheiro Dias Ferreira.

Estas ligeiras considerações não são movidas pela lisonja ou por qualquer outra circumstancia, pois que não cophecemos, nem mesmo nunca vimos o conselheiro Dias Ferreira.

Faça-se justiça, mas justiça a todos e a cada um, segundo o direito que a ella tenham.

Apresentando os nossos preitos de homenagem aos homens a que nos referimos, apresentamos tambem a todos os que tambem por o novo caminho de ferro pugnarão.

Qual seja a influencia do novo caminho de ferro nas condições economicas da Louzã é um problema de difficil resolução.

Sob o pnto de vista da commo-didade pessoal não ha duas opiniões: é bom.

Sob o ponto de vista economico ou melhor da facilidade ou difficuldade de vida na Louzã esta nova era ha de pelo menos por agora trazer varios e cruéis desenganos.

Ha industrias que hão de desaparecer e não sabemos como os que a ellas se dedicavam hão de encontrar novos meios de vida, num meio relativamente pequeno como o nosso.

Oxalá que nos enganemos, mas estamos persuadidos que o caminho de ferro sendo vantajoso para um pequeno numero apenas, ha de forçar os povos do nosso concelho á emigração por necessidade quando até agora a emigração no nosso concelho se fazia (regra geral) por au-bição.

Inauguração

A commissão constituida para festejar esta inauguração viu os seus esforços coroados do melhor exito.

Alem dum bellissimo dia, pericia de encomenda, as ornamentações e as illuminações agradaram, sem reserva.

A avenida da estação e os corê-tos para as musicas deixaram uma bella impressão.

As musicas convidadas, a de Arganil e a nossa, muito bem.

Felicitemos pois a commissão e fazemos votos para que em outra occasião se lembrem de organizar festejos com que o commercio e a

nossa terra mesmo nada perdem; tem tudo a ganhar.

A nova linha ferrea de Coimbra á Louzã

As tarifas

As estações e apeadeiros desta nova linha ferrea são as seguintes, bem como as suas distancias kilometricas.

Carvalhosa (apeadeiro); Ceira, Tremoa (apeadeiro) Almalaguez, (apeadeiro); Miranda do Corvo; Padirão (apeadeiro) e Lousã, distando entre si:

De Coimbra á Carvalhosa, 6 kilometros; a Ceira 8; a Tremoa, 13; a Almalaguez, 16; a Miranda do Corvo 20; a Padirão 23 a Lousã, 29.

As estações fazem todo o serviço de grande e pequena velocidade tanto interno como combinado; e os apeadeiros o de passageiros, bagagens e recovagens com as seguintes restricções:

a) Não expedem nem recebem volumes ou peso indivisivel superior a 60 kilos;

b) Não expedem nem recebem volumes de ou para pontos que só fazem serviço reduzido;

c) Só recebem doutras estações ou apeadeiros, bagagens e recovagens com portes pagos;

d) Não fazem serviço combinado.

As tarifas applicaveis a esta nova linha são as seguintes da Companhia Real:

Grande velocidade

Tarifa geral, passageiros, bagagens, caes, etc.

Tarifa especial interna n.ºs 1, 4, 5, 6, 7, 9, 12, 14, 16, 17, e 20 respectivamente para os transportes de: recovagens, peixe e generos frescos; metálico, valores, objectos, etc.; o reembolso; logares de luxo e salões telegramas e bilhetes de ida e volta; volumes de peso até 10 kilogrammas; bilhetes collectivos para grupos de 12 ou mais passageiros de 3.ª classe; entrada nas gares; bilhetes de assignatura; viagens de recreio em grupos ou comboios especiais; touros e animaes feroces, etc.; vehiculos terrestres sobre rodas, embarcações, etc.; e tarifa de despesas accessorias.

O bilhetes de ida e volta de Lisboa á Louzã e vice-versa com a validade de 3 dias custarão:

Em 1.ª classe, 8\$110 reis; em 2.ª classe, 6\$310; em 3.ª classe, 4\$510; e os de Coimbra ou Coimbra B, a Lousã ou vice-versa: Coimbra B—1.ª classe, 1\$120 2.ª classe, 88c; 3.ª classe, 63c reis.

Coimbra—1.ª classe, 920; 2.ª classe, 720; 3.ª classe, 510 reis.

Pequena velocidade

Tarifa geral—mercadorias de todas as classes, animaes etc., e as tarifas especies internas n.ºs 7, 6 e 14, bem como a tarifa de despesas accessorias.

São os seguintes os novos horarios:

Partidas de Coimbra — Chegadas á Louzã

5 manhã — 6 e 20 manhã
11 e 30 manhã — 12 e 57 tarde

Partidas da Louzã — Chegadas a Coimbra

7 e 20 manhã — 8 e 45 manhã
3 tarde — 4 e 20 tarde

Constando-nos que alguém trata de conseguir o estabelecimento de um terceiro serviço diario de comboios, saindo de Coimbra ás 5,20 da tarde, e regressando á mesma cidade ás 8,45 o que é indispensavel não só ao commercio dos concelhos como ao excepcional movimento da linha.

Anniversario

Passou no dia 15 o anniversario do nosso amigo sr. Antonio Simões Barata, a quem apresentamos as nossas felicitações.

Boente

Tem ultimamente experimentado algumas melhoras o sr. dr. Clemente Falcão, medico municipal de Miranda do Corvo, o que sinceramente estimamos.

A nossa carteira

Foram a Coimbra os srs. drs. Antonio Jorge Marçal, Guilherme Franqueira, João Augusto dos Santos, Diamantino Sequeira Neves, e o sr. Antonio Henriques dos Santos.

—Esteve entre nós o sr. Alfredo Filipe de Mattos.

—Sahi para Coimbra o sr. dr. Abilio de Magalhães Mexio.

—Vimos na Louzã os srs Antonio da Silva Bastos, Antonio Sarmento, Manuel Pereira Batalhão, José Maria Baptista, Annibal Xavier Pereira, Eysario Augusto Sant'anna e Calixto Mendes dos Santos, de Miranda do Corvo.

—De passagem para Arganil esteve nesta villa o nosso presado amigo e ex-escrivão de fazenda deste concelho sr. Joaquim Simões de Carvalho.

Esta edição do Trevim comemorativa do centenário do Ramal da Lousã, inclui um suplemento especial no qual se arquivam depoimentos sobre o passado e o presente da Linha da Lousã, não descurando aspectos sociais, culturais, económicos, de segurança e comodidade.

Outros textos que não foi possível inserir neste número, serão publicados oportunamente em espaço dedicado ao Ramal da Lousã.

Ramal da Lousã: um projecto por cumprir

Carlos Martins da Fonseca

Festejar o centenário de uma infra-estrutura tão determinante no desenvolvimento dos concelhos de Miranda do Corvo e da Lousã deve servir sobretudo como momento de reflexão sobre o futuro.

A história do Ramal da Lousã ainda não terminou. Apesar de se

enquadrar dentro do sector de investimento público, a sua electrificação, modernização e extensão tem sido protelada ao longo

das últimas décadas pelas empresas estatais. Em vez disso, modernizou-se material obsoleto e insistiu-se nesse projecto absurdo que é o Metro Mondego, gastando-se centenas de milhares de euros anualmente em futilidades e inuti-

lidades. O Metro Mondego é no fundo uma grande mentira que ajudou muitos políticos a manterem-se no poder e protelou o verdadeiro desenvolvimento do Ramal da Lousã. Mas também estagnou o desenvolvimento dos concelhos envolvidos! Trata-se cada vez mais urgente a criação de um produto eficiente e capaz de responder às necessidades crescentes das populações envolvidas. No fundo uma resposta à nossa modernidade e que está directamente relacionada com a qualidade de vida que os nossos tempos exigem.

Por outro lado, a limitação natural que o Ramal da Lousã apresenta, e que levou muitas vias estreitas ao seu encerramento, deve ser ultrapassada urgentemente. Assim a construção de um túnel em Coimbra é

uma obra cada vez mais premente. Mas também não se deve esquecer a expansão do Ramal da Lousã a Arganil. É inquestionável o crescimento que tal extensão traria a uma região que está por desenvolver e que as estradas nunca conseguiram responder cabalmente.

Qualquer alteração de bitola (distância entre os carris) deve ser enquadrada devidamente num projecto a nível nacional. O Ramal da Lousã tem de ter aí o seu horizonte. Quando as diferentes Câmaras não têm capacidade de responder aos elementares serviços básicos das populações, sempre aspirando ao investimento central, como poderão arcar com os custos elevados de uma gestão a nível local de uma linha ferroviária com a actual

envergadura e com perspectivas de crescimento ímpares?

Os investimentos necessários a uma verdadeira linha ferroviária moderna são irrisórios e o seu sucesso é, neste caso, garantido. Novas estações e apeadeiros, um novo sistema de telecomunicações, automatização, electrificação, integração do Ramal no sistema ferroviário nacional com ligação directa à futura estação de alta velocidade, novo material circulante, rectificação de traçado e duplicação de alguns troços são necessidades que urgem cumprir. E é por isso que o Ramal da Lousã é um projecto incompleto, um propósito por cumprir. E aqui só o transporte ferroviário convencional será capaz de responder às exigências reclamadas por todos os que viajam no Ramal da Lousã.

Um milhão de passageiros em 2006

Em 16 de Dezembro de 1906 a Companhia Real abriu à exploração o troço de caminho-de-ferro entre Coimbra e a Lousã. A proximidade entre a cidade capital de distrito e o conjunto de povoações ao longo deste novo percurso ferroviário mudaria para sempre o tecido económico regional e a vida das populações.

O serviço transporta hoje cerca de um milhão de passageiros por ano o que diz bem da importância do serviço que a CP presta na linha da Lousã.

Cem anos volvidos e as quatro viagens diárias (dois comboios em cada sentido), que inauguraram a Linha, deram lugar aos 38 comboios que actualmente efectuem o percurso, transportando uma média de quatro mil clientes todos os dias e em metade do tempo de 1906.

Até aos nossos dias, acreditaram sempre as entidades decisórias tratar-se de um eixo fundamental para o desenvolvimento social e económico desta região do centro de Portugal.

No avanço dos tempos, com o desenvolvimento de Coimbra como cidade capital do conhecimento e centro produ-



Arquivo Trevim

vo e de serviços, é o comboio que transporta todos os dias milhares de pessoas até ao seu trabalho e no regresso a suas casas, em Miranda do Corvo, Lousã, Serpins.

As estações que geram maior movimento são as de Miranda do Corvo e Lousã (Estação da Lousã e Apeadeiro de Lousã A), nas deslocações para a cidade de Coimbra no período da manhã e Coimbra Parque e S. José, no regresso, ao final do dia. A estimativa para 2006 aponta para 1.049.000 passa-

geiros transportados, o que corresponde a um aumento de 6% face a 2005.

Ao longo destes anos, a CP tem procedido a diversas intervenções ao nível de oferta, no sentido de melhor adequar o serviço às necessidades dos clientes da Linha da Lousã. Melhores horários, com melhor cadência de comboios, material circulante confortável e melhores níveis de segurança são exemplos disso.

Este século de vida faz, inequivocamente, com que raro

seja o português que não associe o conjunto de concelhos servido pela Linha da Lousã ao comboio.

Hoje, a 16 de Dezembro de 2006 estão de parabéns todos os que na região souberam e quiseram utilizar o comboio como alavanca de desenvolvimento e qualidade de vida, todos os seus passageiros e todas as autoridades que, de algum modo, promoveram ou promovem o caminho-de-ferro.

Gabinete de Imprensa da CP

Confraternização dos defensores do ramal

No próximo dia 16, realiza-se um almoço de confraternização comemorativo do centenário da linha da Lousã, no restaurante "O Gato", junto à Câmara Municipal da Lousã, às 13:00.

O convívio permitirá assim aos participantes assistirem às actividades comemorativas promovidas pela Câmara Municipal

As inscrições devem ser feitas até hoje, para 239 530 150, da Associação para o Desenvolvimento e Formação Profissional de Miranda do Corvo, ao cuidado de Dalila Salvador ou Jorge Caetano, ou para Bernardino Nunes, 919 298 475.

Neste convívio, será homenageado José Carlos Vitorino

de Sousa, que foi porta-voz da Comissão de Utentes do Ramal da Lousã, falecido em Abril deste ano.

Esta é uma organização da Comissão de Utentes do Ramal da Lousã, com o Movimento Cívico da Lousã e Miranda do Corvo, do cantor Ramiro Simões e os promotores das viagens de comboio especial pelo país.

Ao longo do próximo ano serão organizadas outras acções públicas alusivas a este acontecimento.

Está confirmada, para Fevereiro do próximo ano, uma peça de teatro "Dois Homens esperam um comboio", com apresentações na Lousã, Ceira e Miranda.

OLÁ, FÉRIAS DE NATAL...!

Atelier Arte para Crescer

Actividades de Natal para crianças

Dia 18 - Bolachas de Natal
Dias 19, 20 e 26 - Desenhar o Natal
Dia 20 - Enfeites c/materials reciclados
Dia 22 - Saco para prendas
Dias 27 e 29 - Lavoros I e II
Dias 28 e 2/1 - Modelagem I e II



Horários flexíveis
Manhã ou Tarde
Contacto: 919087537
918518236

NO CENTRO DA LOUSÃ

Convidamos os camaradas, amigos e público em geral para a



SESSÃO PÚBLICA

evocando o 60º aniversário do

IV CONGRESSO DO PCP

(realizado na LOUSÃ em 1946, em plena clandestinidade)

intervenção de JOSÉ CASANOVA

Director do jornal *Avante*
e membro da Comissão Política

Dia 16, sábado, 15H30

Auditório do Museu Louzã Henriques - Lousã

Org. Comissão Concelhia da Lousã e DORC do PCP

