

CRÓNICA 205 MEMÓRIAS DE COMBOIOS 17.7.2018 (ADAPTADO DE livro Crónica Açores uma circum-navegação vol. 1)

há mais de dez anos (textos de 2006-07) escrevi...

*Para não perdermos o comboio da Europa vamos ter um TGV, mas já perdemos os comboios todos que diariamente são arrancados dos carris e substituídos por TIR nas nossas estradas, para que sejamos o país da Europa com mais mortos na estrada que em qualquer guerra civil.*

*Qual comboio, quando a saúde, a educação, a justiça são o que são?*

*Quando as famílias portuguesas vivem miseravelmente com um nível de vida e uma qualidade de vida inferior aos dos chamados países de leste e em vez de se investir nessa melhoria vamos investir em mais elefantes brancos e obras faraónicas.*

*Para quê? Para mostrar aos outros que somos os maiores e os melhores.*

*Para eles verem da janela do TGV as fachadas degradadas de milhares de prédios onde vive gente sem qualidade de vida ou de casa, e as barracas que ciclicamente as Câmaras anunciam que vão demolir?*

*Para verem naquilo em que tornaram o Algarve, uma enorme construção LEGO de cimento, rodeada de campos de golfe para os nossos 9 milhões de praticantes da modalidade, que consomem a água do Alqueva que afinal não serviu para a rega? Para verem os nossos campos agrícolas abandonados como eu os vi no distrito de Bragança?*

*Para verem as filas de autocarro (as maiores e mais lentas da Europa), as filas para o médico, para isto e para aquilo?*

*Para verem os nossos estádios de futebol vazios de gente, com jogadores que não recebem salário enquanto os seus presidentes enriquecem?*

*Para verem os nossos museus fechados quando as pessoas podiam ter disponibilidade para os visitar? (afinal para que servem os museus se temos os melhores Shoppings da Europa e onde todos vão nos dias feriados e fins de semana?)*

*Será que do TGV se conseguem ver as listas de espera dos hospitais, e as dos tribunais? Um país de falidos em que todos têm dinheiro para ir ao Brasil de férias...*

*Ainda bem que foram os portugueses quem "descobriu" o Brasil. Imaginem que se fossem os espanhóis ou os ingleses não havia índios como eles fizeram na América do Sul e na Austrália aos aborígenes.*

*Mas que país é este de fama machista e recheado de pedófilos?*

Mas com tanto betão a mexer-se para os lados da Ota e com a velocidade do TGV quase ninguém se apercebeu de que os últimos exemplares do comboio Foguete dos anos 50 e 60 estão a apodrecer de vez em Elvas porque não há dinheiro para os recuperar.

Como as linhas todas para o interior vão desaparecendo, seguindo a lógica racional e pragmática de que os velhos não contam nem votam, o melhor é acabar com todos os serviços no interior do país para que todos tenham a possibilidade de desfrutarem do ótimo clima à beira-mar plantado e se mudem, de vez, para a costa.

Aliás nos últimos anos a Europa já nos ensinou que a agricultura portuguesa não dá nada e o melhor é importar tudo de Espanha pois lá é que eles sabem fazer agricultura a sério.

Como agora vão acabar com as escolas, maternidades, e outros serviços no interior, fica mais barato mudá-los todos (aos habitantes) para a cidade pois aí terão todos um nível económico uma qualidade de vida mais elevada do que se continuassem a viver em aldeias feitas de casas de pedra sem condições, para onde a energia elétrica custa milhares a ser transportada, mais as linhas de telefone fixo, mais o saneamento e o abastecimento

de água, pois que tudo isto já existe nas cidades e no litoral, vê-se aqui a pertinência desta lógica.

Na Austrália vi uma reconstrução das cidades (Ballarat e Bendigo, Estado de Vitória) onde havia os garimpeiros, e até as tendas imundas e pobres dos chineses eles reconstruíram.

*O ouro foi descoberto em 1851 em Poverty Point (Ponto da Pobreza) no ribeiro Canadian. No ano seguinte havia mais de 20 000 pessoas a escavarem os campos de ouro (Ballarat Goldfields). Em 1855 havia 19 000 Chineses na colónia de Vitória e dois anos mais tarde já existiam 26 000 odiados e perseguidos pelos colonos brancos.*

*Levei lá a minha filha para aprender um pouco da história australiana, numa das vezes que me fora visitar a Melbourne. Depois de conduzir o carro até perto do local, compramos o bilhete simbólico para sermos transportados numa linha de comboio centenária. Era mantida por um ex-maquinista que orgulhosamente conservava a circular a locomotiva e alguns vagões, sempre cheios de turistas em todas as épocas do ano.*

*Cobravam uma taxa simbólica suficiente para sustentar a linha desativada. Houvesse em Portugal gente com aquela visão para se manterem algumas das linhas mais belas do mundo como a do Tua, ou a Pocinho a Barca d'Alva...ou as linhas do Vouga, do Tâmega e outras que desapareceram pela estupidez dos governantes em Lisboa.*

*Claro que na Austrália haviam dado (ao ex-maquinista) uma concessão de 25 anos – sem custos nem impostos - para manter a linha.*

*Ao longo de duas dezenas de quilómetros haviam-se desenvolvido algumas atividades paralelas, para além do belo parque natural numa das suas extremidades.*

*Todo o acampamento mineiro fora mantido, nos edifícios que estavam em pé, labutavam (ou fingiam labutar nessa recriação permanente douras eras) pessoas vestidas à época da febre do ouro, cozinhando "scones", fazendo chá, trabalhando no jornal, numa tipografia da época, que ora se limitava a emitir certificados decalçados doutras eras com os nomes dos visitantes atuais.*

*Havia a prisão e as quintas, carros de bois, o render da guarda e tudo o mais numa constante recriação do que fora a vida na época. A filha e o pai jamais esqueceriam aquele mergulho na história do século XIX no estado australiano de Vitória.*

Mas em Portugal, tudo era diferente. Poucos estavam interessados em recriar o passado histórico e as gloriosas máquinas de caminho-de-ferro a vapor. Ignoravam que a ferrovia por entre alcantiladas margens do Douro e seus afluentes percorria algumas das mais belas paisagens do mundo. Isto era um país indiferente, amante do lucro rápido e do cimento, a que chamam progresso, sem respeito pelo valor incomensurável do passado e da sua riqueza histórica e patrimonial. A grandeza da História nada representa. Assim se perdia a paisagem protegida por deus e pela natureza, como se perdiam os castelos, as igrejas, os pelourinhos, e tantos outros monumentos abandonados ou deixados à sua triste sina de decadência forçada aguardando que a natureza tomasse conta deles e os ocultasse. Seria um legado para arqueólogos futuros os descobrirem...

Anda o Estado a gastar dinheiro com estradas, sua manutenção, pontes, viadutos e túneis, para o interior quando toda a gente sabe que lá não vive ninguém (ou quase). Vai-se a qualquer aldeia e são só meia dúzia de velhos, e agora como as crianças são deslocadas para as cidades logo na escola primária, depois de verem o progresso urbano nunca mais querem regressar para aquele atraso e provincianismo da aldeia. Assim, é mesmo o mais lógico trazer os velhos para a cidade, pois, entretanto, eles morrem e nas terras deles ainda se poderá aproveitar para fazer uns campos de golfe que é um desporto de milhões de aficionados portugueses, e sempre dá mais dinheiro do que plantar batatas, pois que como todos sabem há um excesso de produção da batata portuguesa.

Intriga-me, outra vez, imaginar porque é que isto não foi pensado há mais tempo e teríamos evitado todo este atraso, que como devem saber, é causado pelos fundos estruturais que ao longo de décadas se canalizaram para o interior profundo do país tentando romanticamente manter uma agricultura de subsistência à custa do sacrifício dos pobres agricultores iletrados que tinham de se levantar pelas 5 da manhã e trabalhavam até ao pôr-do-sol, quando toda a gente já sabia que se vivessem na cidade não precisavam de se esforçar tanto pois não vale a pena cultivar uma couve-galega só para se fazer o caldo verde.

Depois, tenha-se em consideração que a matança do porco e doutros animais está condenada pela sociedade e por todas as organizações ambientalistas por se tratar duma prática ancestral aberrante e que fere de morte a suscetibilidade e sensibilidade do animal, pois este deve ser morto nos matadouros devidamente licenciados para o fazerem nos moldes higiénicos e salutareos propugnados pela União Europeia.

O campo é bonito é para se passear nas férias e levar lá os putos para verem como se vivia antigamente, coisa que eles decerto nem vão acreditar, e sempre se aproveita para manter a tradição viva ao ensinarmos um pouco de história dos antepassados, coisa que é muito mais vantajosa do que ir a um museu, que como todos sabem estão sempre fechados nas férias, nos dias santos e aos fins de semana.

*Em 1906 chegou o comboio a Bragança. O Espaço Museológico de Bragança fica situado no centro da cidade, na área da antiga estação ferroviária e ocupa a antiga cocheira de carruagens da que foi estação terminos da linha do Tua. A exposição inclui diverso material ferroviário da Companhia Nacional e do Porto à Póvoa e Famalicão.*

O comboio da Linha do Douro ia do Porto à Régua e ao Tua. Aqui mudava-se para outro comboio da Linha do Tua mais lento ainda ou uma automotora até ao Pocinho.... Os comboios dessa época eram a vapor, abastecidos a carvão, raramente excedendo os 20-40 km/h

*Esta linha ferroviária fazia parte dum projeto ambicioso de caminho-de-ferro até Zamora, Espanha, que nunca foi completado. Em setembro 1887 foi inaugurada a Linha do Tua (entre o Tua e a cidade de Mirandela), nove anos depois da apresentação dos projetos para a sua construção.*

*Em dezembro 1906, concluiu-se a extensão da linha até Bragança, num projeto que previa a ligação até Espanha que nunca se veio a concretizar.*

*O seu traçado veio a prever depois uma ligação a Vinhais, sendo depois abandonado, seguindo o vale do Tuela ou o planalto entre o Tuela e o Rabaçal, mas a dureza deste traçado superaria o do próprio Baixo Tua onde a linha acabou por avançar.*

*Em meados de 1940, a Linha do Tua passa da CN - Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro - para a gestão da CP que em 1992 encerra a circulação ferroviária no troço entre Mirandela e Bragança, numa extensão de cerca de 80 quilómetros, para em julho 1995 ser inaugurado o Metro de Mirandela, que possibilita a reabertura da linha entre a cidade e a localidade de Carvalhais.*

*Em abril 1910, o distinto bragançano Abílio Beça, um dos principais promotores da linha, morre trucidado por um comboio. Da estação do Tua (partilhada com a Linha do Douro) à estação de Bragança, a distância total é de 133,8 km.*

*A Linha do Douro avançava vinda do Porto com destino à fronteira com a Espanha, em Barca d'Alva. A Linha do Tua registou em 120 anos de exploração um único acidente mortal.*

*Desde que a construção da Barragem do Tua ganhou o apoio da EDP e do Governo somam-se 4 acidentes, lamentando-se a perda de 4 vidas que ensombram o futuro desta linha paradisíaca.*

*A linha está ameaçada pelos políticos e também pela construção duma nova barragem. Há quem suspeite de sabotagem, mas ninguém o diz.*

*A história da linha conta-se assim: em 22 de junho de 1882 a Câmara de Mirandela apresentou à Câmara dos Pares do Reino a aprovação do projeto de lei para a subvenção de 135 contos de réis, para cobrir a garantia de juro de 5% para a empresa que viesse a construir a Linha do Tua.*

*Em 11 de janeiro de 1883, ano em que a Linha do Douro chegaria à estação do Tua, a Câmara de Mirandela apelou ao Rei D. Luís I para a aprovação da Linha do Tua, ato para o qual veio a contar com o apoio da Associação Comercial do Porto, que pretendia salvaguardar os seus interesses ao dar mais força ao Vale do Douro como via de transporte, em detrimento de vias mais a Sul, como Aveiro a Vilar Formoso.*

*Em 26 de abril de 1883, é lançado em Carta de Lei o concurso para a construção da Linha do Tua, ficando ao Conde da Foz adjudicada a obra; viria a trespassá-la à Companhia Nacional de Caminhos-de-Ferro (CN - cujo símbolo é ainda visível na estação de Bragança), em dezembro desse ano.*

*O grupo que construiu a primeira fase da Linha do Tua (até Mirandela) foi o mesmo que veio a construir a Linha do Dão (Santa Comba Dão - Viseu), primeira via-ferrea a chegar a Viseu, antes da Linha do Vouga.*

*Em 26 de maio de 1884 é confirmada a adjudicação da obra à CN, assinando-se o contrato definitivo em 30 de junho do mesmo ano. A 16 de outubro, a Linha do Tua começa a ser construída, a partir de Mirandela, rumo à Foz do Rio Tua. A obra teve nos seus primeiros quilómetros uma tarefa facilitada: inserida num vale aprazível e plano, até chegar ao estreitamento de Abreiro, apenas um túnel foi escavado (Frechas), além de esporádicas trincheiras e pontões, com uma única ponte metálica de pequenas dimensões no Cachão.*

*No entanto, Abreiro tornou-se o prenúncio de uma das obras mais extraordinárias de sempre da engenharia portuguesa. Fruto das dificuldades do terreno, e de uma força de trabalho altamente conflituosa, o engenheiro responsável deixou o seu lugar vago, dando entrada a um dos mais notáveis engenheiros portugueses do século XIX, o engenheiro açoriano Dinis da Mota, que viria também a deixar a sua assinatura na Linha do Dão.*

*Com o pequeno prelúdio de Abreiro ultrapassado pelos primeiros grandes paredões de suporte e a maior ponte metálica até então necessária (destruída e substituída após cheias no Rio Tua no início do século XX), o Vale do Tua volta a dar tréguas, com algumas dificuldades que começam a ser cada vez mais contínuas. A partir da Brunheda, entra-se no Baixo Tua, e começa a fase mais épica da construção da Linha do Tua.*

*Em apenas 10 km, a partir da estação do Tua, foram necessários dois viadutos e uma ponte (Presas, Fragas Más e Paradela), e cinco túneis (Presas, Tralhariz, Fragas Más I e II, e Falcoeira) que totalizam uma distância de 456 metros. Estes, particularmente na zona das Fragas Más - garganta do vale formada por rochedos titânicos, foram conquistados à Natureza com métodos e homens tão temerários como os que ficavam presos por uma corda a uma plataforma elevada nas escarpas, baixados até à plataforma da via, onde acendiam o rastilho da dinamite e eram rapidamente subidos para a plataforma, antes de a encosta vomitar pedaços de rocha na explosão.*

*A 27 de setembro de 1887 a Linha do Tua era inaugurada, com a locomotiva E81 batizada Trás-os-Montes, e conduzida pelo próprio Dinis da Mota. Em Mirandela, a grande estação (a maior estação de via estreita portuguesa) acolhia entre muitas figuras ilustres, El-Rei D. Luís I. A 29 desse mês a linha era aberta à exploração.*

*O troço Carvalhais - Bragança encontra-se encerrado a todo o tráfego ferroviário desde 1992. Esta data está envolta em controvérsia, uma vez que em dezembro de 1991 se encerrou o troço Mirandela - Macedo de Cavaleiros, deixando o troço até Bragança isolado da rede ferroviária nacional.*

*Poucos dias depois, um descarrilamento em Sortes veio ditar o encerramento do troço Macedo de Cavaleiros - Bragança, de forma indeterminada, finalmente confirmada em 1992.*

*A operação de encerramento definitivo do troço Mirandela - Bragança ocorreu durante a noite, sem aviso prévio, e simultaneamente em Bragança e Macedo de Cavaleiros. Foi registada a presença de forças policiais, tanto para evitar ao máximo o registo de imagens, como para afastar a população, que ao saber da operação ocorreu às estações destas localidades.*

Para evitar a possível recuperação desta via, todo o material circulante estacionado nestas foi retirado não por via ferroviária, mas via rodoviária. Foi relatado nessa noite um súbito corte nas telecomunicações. Devido a estes acontecimentos, o evento é recordado como A Noite do Roubo. Parte do trajeto da Linha do Tua encontra-se neste momento ameaçado de submersão pela albufeira prevista para a barragem do Tua. Se for concretizada a construção, será submersa parte da linha, deixando-a isolada da restante rede nacional ferroviária.

Doutra coisa estava, porém, certo: jamais esqueceria o cheiro a carvão e as fagulhas que saltavam da locomotiva nas muitas viagens que fez de comboio do Porto a Trás-os-Montes. Do Porto ao Tua e depois no ramal da Linha do Tua em direção a Bragança tinham de sair creio que na base da Serra de Bornes em Grijó (terra do Professor Adriano Moreira) antes de chegar a Macedo de Cavaleiros. O troço entre Mirandela e Bragança foi encerrado definitivamente no dia 15 de dezembro de 1991.

E é esse passado mítico que os modernos governantes estão a querer roubar-me, estão a violar a minha juventude e as minhas memórias perdidas e isso, isso jamais lhes perdoarei.

Cambada de novos-ricos, ignorantes e alarves. Juntemo-nos todos para salvar a linha do Tua que é minha e de todos os que amam esta região, única no mundo. É o nosso património que eles querem dilapidar. (nota posterior: de nada serviram os milhares de abaixo-assinados e petições, filmes, idas à Assembleia da República). A voragem capitalista da EDP e dos interesses das barragens tudo soterraram.)

Continuarei a pugnar por Trás-os-Montes e por Bragança como sempre tenho feito, serei sempre um filho emigrado da terra, mas o amor mátrio não se discute nem se define. É nessas terras a que ainda chamo minhas que pertenço e não é a idade nem a distância que vai fazer estremecer esses laços., mesmo no dia de hoje, bem triste pelo começo do enchimento da barragem do Tua, crime ambiental injustificado que sepultará mais uma obra-prima da natureza e centenas de anos de história.

Se um dia, o futuro vier, haverá quem julgue esses criminosos que autorizaram e levaram avante essa monstruosidade, mas para mim ficarão sempre retidas na memória as imagens das fagulhas do comboio a vapor que usava quando há sessenta e tais anos me deslocava a férias à terra de meus avós e minha mãe. Guardarei para sempre as imagens bucolicamente belas do Douro nesse percurso que é património imaterial e que hoje começam a afogar para uma barragem inútil, no que não passará nunca de mais um crime ambiental impune.