

Caminho de Ferro Mineiro do Lena: viagem interrompida

José Manuel Brandão

Resumo

Resultado do prolongamento de um pequeno ramal construído durante a I Guerra Mundial para escoar a produção das minas de carvão da Batalha, o *Caminho de Ferro Mineiro do Lena* assumiu-se como projeto estratégico das concessionárias que tomaram a peito a exploração do Couto Mineiro do Lena. A sua entrada em funcionamento não só viabilizaria a exploração das minas que acabavam de entrar em laboração na zona de Porto de Mós, como também, pelo seu prolongamento para sul e para leste até ao Entroncamento, abrindo-se ao transporte de mercadoria e passageiros, iria constituir-se numa frente de proveitoso negócio. De facto, a moldura legal em vigor permitia conciliar a matriz industrial da linha com uma vocação de serviço público, o que foi aproveitado pelas concessionárias das minas entre 1927 e 1935, restringindo-se, porém, o serviço até 1948, ao transporte de carvão. A construção da linha e a aquisição de material circulante consumiram parte substancial dos recursos financeiros da empresa, que cedo se confrontou com a insolvência e se viu obrigada a interromper o sonho de ligar a linha do Oeste à linha do Norte, concretizando um projeto que há anos se discutia no quadro da rede ferroviária nacional.

Palavras-chave: caminhos de ferro; transportes mineiros; minas de carvão; Couto Mineiro do Lena.

Abstract

Result of the extension of a small rail extension built during World War I to ensure the exportation from coal mines of Batalha, “Mining Railway of Lena” was assumed as a strategic project of the concessionaires which have undertaken the exploitation of the Lena’s mining district (*Couto Mineiro do Lena*). Its entry into operation not only make possible the exploitation of the mines of Porto de Mos area, but also, for its extension to south and east till the city of Entroncamento, important railway junction, could be a new branch of profitable business. In fact, the legal framework allowed merge the industrial matrix of the line with a public service vocation, which was held by the concessionaires between 1927 and 1935, restricting, however, the service until 1948, to coal transport. The construction of the line and the purchase of vehicles consumed substantial part of the financial resources of the company, which soon was faced with insolvency and forced to stop the dream of connecting the West national line with the Northern line, implementing a project discussed since a long time ago.

Keywords: railways; mining transports; coal mines; Lena’s mining district.

Nota biográfica

José Manuel Brandão. Investigador do Instituto de História Contemporânea_CEHFCi da Universidade de Évora. Geólogo, Mestre em Museologia, doutorado em História e Filosofia da Ciência. Exerceu a docência no ensino secundário e no superior, e trabalhou no Museu Nacional de História Natural da Universidade de Lisboa e no museu do extinto Instituto Geológico e Mineiro de que foi Conservador. Autor de diversos trabalhos publicados em Portugal e no estrangeiro, no domínio do património geomineiro e da história e museologia das Geociências.

Introdução

Os transportes são uma das peças fundamentais da atividade mineira, deles dependendo o abastecimento das explorações e o escoamento da produção, poucas vezes consumida à boca da mina. Contudo, a questão dos transportes mineiros, nem sempre pode ser encarada de forma separada dos de interesse geral, e é nesse contexto que se assiste à evolução do projeto do Caminho de Ferro Mineiro do Lena, herdeiro de uma primeira linha construída durante a I Grande Guerra entre a Martingança e a Batalha, para escoar os carvões das minas da Batalha. Se bem que concedido como linha serviço, veio a assumir-se como um projeto de maior fôlego, ao tentar conciliar a sua matriz industrial com a possibilidade de conquistar um lugar no serviço público, no quadro da rede ferroviária nacional. Esta visão das concessionárias das minas do Lena encontrava suporte legal na legislação de 1923, ao abrigo da qual haviam sido licenciadas as obras de renovação e ampliação da antiga via de serviço, e pleno enquadramento na legislação protecionista e de fomento industrial publicada pelo Governo da Ditadura Militar em 1926/27.

Quando foi lançado, este caminho de ferro tinha já por detrás alguns anos de discussão no contexto do desenho da rede complementar de caminhos de ferro de via reduzida entre o Tejo e o Mondego, região que carecia de algumas “transversais” ligando entre si os dois grandes eixos ferroviários Oeste e Norte, e para o que se vinham configurando algumas soluções.

As marcas do antigo comboio mineiro, desmantelado em finais da década de quarenta, estão ainda bem patentes no território, particularmente no troço rasgado pela serra dos Candeeiros, na zona conhecida como “serra da Pevide” (atual Ecovia de Porto de Mós). Enquanto caminho de ferro de via reduzida, tem despertado a atenção dos estudiosos deste tema, merecendo referência os trabalhos de D. Winkworth (1968) e, em especial os de William K. Davies (1994; 1998).

Com base em documentação de arquivo, periódicos especializados e elementos recolhidos no decurso do trabalho de campo na região, o presente texto retoma e aprimora, alguma da informação divulgada em artigos anteriores (Brandão e Almeida, 2006; Brandão, 2008; Brandão e Nunes, 2014), o primeiro dos quais permitiu ampla divulgação do espólio fotográfico de uma das antigas concessionárias, ensaiando uma interpretação historiográfica do empreendimento.

Comboios mineiros e muito mais...

O ramal “Martingança-Minas”

A necessidade de incrementar a produção e exportar rapidamente os carvões das reabertas minas da Batalha e Vale do Lena, aquando da I Guerra Mundial, propiciou a construção de um ramal de caminho de ferro de bitola reduzida entre Pinhal Manso (Batalha), à beira da estrada nacional entre Vila Facaia e a Jardoeira¹ (a “estação velha”), e a Linha do Oeste na Martingança, a cerca de 13 km. Este ramal, então conhecido por “Martingança-Minas”, foi

¹ Santos, 2001, p. 81.

construído por iniciativa de Manuel Vicente Ribeiro, sócio da *Vasco Bramão & Cia.*, então concessionária das minas da Batalha, que recorreu a material cedido pelos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, uma obra que o general de engenharia Alfredo Freire de Andrade (1859-1929), considerou “altamente patriótica”, como assim o declarava à imprensa, no seguimento de uma vista feita às minas da Batalha em 1917².

Nos anos que se seguiram à Guerra, o regresso dos carvões ingleses veio colocar de novo, a questão da fraca aceitação do carvão da Batalha dada a sua baixa qualidade e o preço a que era colocado. Contudo, esta adversidade poderá ter ajudado a estimular os trabalhos de pesquisas no vizinho concelho de Porto de Mós, onde tinha havido várias explorações, descontinuadas por falta de transportes, e onde a recém-constituída *Sociedade Mineira do Lena* (SML) ganhava protagonismo.

O conde de Arrochela, sócio da SML e diretor técnico das minas, já deixara claras as suas preocupações, ao mencionar, no plano de lavra das minas de Vale de Bragadas (Porto de Mós), que o transporte do carvão em carros de bois ou muares até à estrada em Serro Ventoso, e depois em camiões até às estações da Martingança ou de Valado na Linha do Oeste era moroso, e muito dispendioso, apontando que os transportes saíam mais económicos conseguindo-se um acordo com a empresa das minas da Batalha, para aproveitar a linha férrea³.

De Serro Ventoso a Pataias

O início da lavra nas minas da Bezerra (Serro Ventoso) de onde se extraía uma lignite de melhor qualidade, encorajou a busca de novos clientes, sendo enviados à ferroviária nacional alguns vagões de carvão para experiências, que, testados em comboios de passageiros e mercadorias deram bons resultados, repetindo-se o êxito na presença de representantes da imprensa, com o comboio “ordinário nº 1321” Lisboa-Rossio - Sintra, de 2 de agosto de 1922⁴.

Em todos se via satisfação, alias bem justificada porque o aproveitamento dos nossos carvões minerais representa a independencia da industria em Portugal [...] e se o comboio chegou a Lisboa 2 ou 3 minutos depois da hora regulamentar, é isto devido á paragem prolongada em Campolide⁵.

Abriam-se então negociações para a compra regular de carvão do Lena, possivelmente sob patrocínio do Ministério do Comércio e Comunicações, cujo ministro Vasco Borges, se interessara pela situação, na medida em que confirmando-se as previsões de abundância de carvões na região Batalha - Porto de Mós, para haver uma lavra intensiva eram necessários transportes fáceis e económicos, situação que só o comboio podia superar. A questão fundamental levantava-a o engenheiro José Fernando de Sousa (1855-1942), militar, jornalista, um profundo conhecedor da problemática dos transportes ferroviários: “qual deve ser a ligação das minas com a rede geral de caminhos de ferro?”⁶

² “O carvão de Leiria alimentará as locomotivas e as fornalhas das fábricas”, in: *O Mundo*, 28/04/1917.

³ SML. Informação à Direção Geral de Minas (DGM), 12/02/1920.

⁴ Martins, 1922, p. 184.

⁵ Sousa, 1922b, p. 135.

⁶ Sousa, 1922a, p. 242.

A solução mais óbvia era a da construção de um ramal dedicado, à semelhança do que tinha sido feito pela Empresa de Cimentos de Leiria, ligando a sua fábrica na Maceira à Linha do Oeste na Martingança. Nesse sentido, Carlos Luiz Ahrends, administrador da SML, encetou conversações com a CP, solicitando apoio para a elaboração do projeto e para a construção de uma linha de via larga para o transporte de carvão, ligando as minas à Linha do Oeste em Pataias, mediante a participação da Companhia no incremento da exploração. A Mineira obrigava-se a pagar os materiais (e serviços) fornecidos pela CP, nos anos seguintes, sob a forma de carvão carregado sobre vagão.

Este pedido terá sido determinante para a visita do engenheiro-chefe de trânsito da CP às minas, acompanhado por Fernando de Sousa, Carlos Freire de Andrade, engenheiro de minas que desde meados de 1920 assumira a direção das minas da Batalha, Joaquim Mexia do banco Agrícola e outros, de onde regressou favoravelmente impressionado. Reportava então que a produção podia ser aumentada assim que estivesse construído um caminho de ferro por Porto de Mós, acrescentando que aqueles carvões eram apropriados para uso nas locomotivas, em mistura com os ingleses⁷.

A proposta mereceu a concordância da ferroviária em dezembro de 1922⁸; no entanto, as negociações para determinar as contrapartidas em carvão para pagamento dos carris e outro material de via fornecidos pela CP, revelaram-se difíceis dada a necessidade dos carvões do Lena terem de ser lotados com outros importados, complicando-se quando a Companhia quis introduzir uma compensação por eventuais prejuízos resultantes do uso daquele carvão, de qualidade inferior ao de Cardiff⁹.

A “Memória descritiva” do projeto datada de janeiro 1923 justificava a construção da linha com a distância das minas à linha do Oeste (cerca de 18 km) e o mau estado das estradas; porém, o argumento de peso eram as expectativas de produção, afirmando-se que logo no primeiro ano de funcionamento da linha se esperava atingir as 100 ton/dia, que iriam concorrer com os carvões estrangeiros, responsáveis por parte do desequilíbrio da balança comercial.

Prevvia-se a construção de três estações: Porto de Mós (Corredoura) onde seriam instalados os equipamentos de apoio, designadamente uma ponte de inversão e cocheira de máquinas com dique para pequenas reparações e toma de carvão, reservatório de água (20 m³), grua e alojamentos para o pessoal; Porto do Carro, estação intermédia para cruzamento de comboios; Pataias, o terminal de ligação à linha da CP. Em Porto de Mós, para onde convergiria o carvão, trazido das minas em via *Decauville* de 0,60 m, perspectivava-se ainda construir uma central elétrica e, a prazo, uma fábrica de briquetes e outra para a destilação da lignite¹⁰.

Autorizada por alvará de 28 de março de 1923, a linha, “sem contabilizar sinistros e outros imprevistos”, estava orçada em 5.700.0000\$00 assim repartidos: Expropriações - 27.603\$56; Terraplanagens - 1.727.513\$47; Obras de arte - 519.077\$11; Via assente - 1.710.802\$86; Estações e dependências - 1.153.094\$66¹¹.

⁷ CP. Extrato da ata da Comissão Executiva, 3/10/1922. Arq. Histórico e Fotográfico da CP (AHFCP).

⁸ CP. Extrato da ata da Comissão Executiva, 13/12/1922. AHFCP.

⁹ CP. Extrato da ata da Comissão Executiva, 15/01/1923. AHFCP. Acrescente-se que a CP informara a SML que a mistura deveria ser de três partes de carvão inglês para quatro de carvão do Lena, valor sempre contestado pela Mineira.

¹⁰ SML. Memória descritiva, 16/01/1923.

¹¹ SML. Memória descritiva (nv. versão), 20/04/1923.

O parecer de Paiva Morão, engenheiro-chefe da Circunscrição Mineira do Sul, não podia ser mais favorável, ao reconhecer que a exploração das concessões da SML era impossível sem uma linha férrea que permitisse “baratear o custo de transporte do carvão desde a mina até aos centros de consumo”¹², apontando a falta de transportes como principal causa do fracasso de anteriores tentativas de exploração.

Neste âmbito, ao pronunciar-se sobre a linha Pataias - Corredoura, também a Comissão para o estudo dos carvões nacionais nomeada em 1921, não descartava a possibilidade desta poder vir a ser prolongada até ao Entroncamento, estabelecendo assim a ligação entre as linhas do Oeste e do Norte¹³, trajeto cujo estudo havia já sido proposto pela CP à Direção Geral dos Caminhos de Ferro¹⁴.

A exportação dos carvões do Lena pela linha do Oeste colocava contudo problemas em termos de gestão do tráfego ferroviário, nomeadamente o da sua presumível saturação, face à crescente circulação de, e para, a fábrica da Empresa de Cimentos de Leiria, na Maceira. Fernando de Sousa alvitrava, para isso, duas possíveis soluções: construção de um ramal saindo da transversal Setil-Peniche, até Serro Ventoso, passando por Valverde no extremo sul da área carbonífera, ou, uma linha mais comprida, saindo do Entroncamento por Torres Novas e Alcanena, contornando a serra da Mendiga e continuando até Serro Ventoso, o que parecia mais vantajoso¹⁵.

Quando se acordara a quantidade de carvão a pagar à CP (50 ton/dia em vez das 30 inicialmente propostas pela Mineira), concluídos que estavam os estudos para a construção do “Ramal Lena”, nomeadamente no que respeitava ao levantamento dos terrenos a atravessar tendo em vista expropriações e indemnizações, a transportadora desistiu do empreendimento invocando razões financeiras. Pelo lado da SML a situação também se alterara com a providencial compra das minas da Batalha à *Vasco Bramão & Cia.*, em janeiro de 1923, que tinham como principal anexo o ramal Martingança-Minas, por onde o carvão poderia passar a sair. Fim do processo negocial.

A reconversão do ramal

Entretanto Vicente Ribeiro, que se reclamava proprietário da linha Batalha-Martingança, na sequência da venda das minas, resolvera suspender os comboios recusando-se a negociar com a SLM a exploração do ramal, o que acarretou a suspensão da lavra das minas, uma vez que não podia exportar-se o carvão, e dos fornecimentos às indústrias que consumiam os seus carvões nomeadamente a Empresa de Cimentos de Leiria, a Fábrica de Garrafas da Martingança, que montara gasogénios especiais para o emprego do carvão da Batalha, e a própria CP.

Estas perturbações refletiram-se também noutros sectores da economia regional, motivando, por parte do executivo municipal da Batalha um veemente protesto, pedindo ao Governo a rápida reabertura da linha, a fim de que as minas voltassem a laborar¹⁶.

¹² Circunscrição Mineira do Sul (CMS). Informação, 17/01/23, Paiva Morão.

¹³ Viana, 1928, p. 47.

¹⁴ CP. Extrato da ata da Comissão Executiva, 11/10/1922. AHFCP.

¹⁵ Sousa, 1922, p. 242.

¹⁶ Câmara Municipal da Batalha. Ofício ao Ministro do Trabalho, 14/04/1923.

Lesada nos seus profundos interesses, a SML viu-se obrigada a solicitar a intervenção do Governo para refrear o antigo concessionário que se preparava para levantar a linha, sugerindo que a Administração dos Caminhos de Ferro tomasse conta do ramal ou lho mandasse entregar mediante o pagamento de uma renda.

Segundo se apurou, a Vicente Ribeiro apenas pertencia a faixa dos terrenos em que fora construída a plataforma da via uma vez que os carris e o material circulante eram da CP. Assim, o Estado tomou posse da linha e, em junho desse ano, constituiu a SML fiel depositária desse material e obrigada a pagar à CP o correspondente ao material fixo usado (carris de 18 m, *éclisses* e *tirefonds*), sob a forma de uma renda anual de “12 contos”¹⁷.

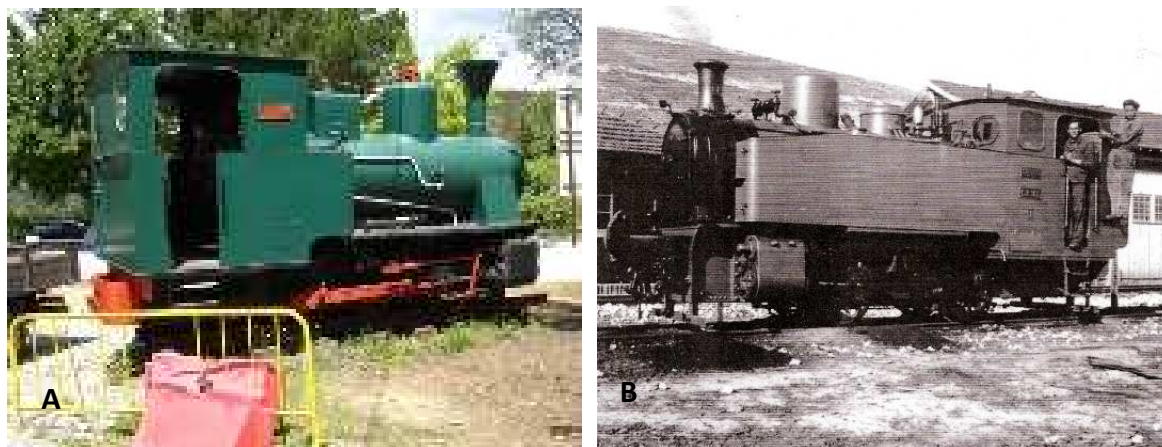


Figura 1. As duas gerações de locomotivas *Orenstein & Koppel* ao serviço das concessionárias das minas do Lena. A – A máquina 10551 (0-6-0), mais tarde cedida às minas do Pejão onde foi batizada com o nome Pedorido (ano, 1923, potência - 70 Cv), fotografia do autor, 2008; B - uma das locomotivas da série 0-4-0 adquiridas em 1928. Autor desconhecido, ca. 1940. Coleção Victor Guerra.

O licenciamento da renovação do ramal, reconvertido para bitola de 0,60 m para que os vagões entrassem diretamente nas minas evitando transbordos do carvão, fez-se à luz do decreto n.º 9:044 de 9 de agosto de 1923, que regulava o estabelecimento e supervisão das vias férreas mineiras e o seu possível aproveitamento para serviço público¹⁸, hipótese que colhia a simpatia da Circunscrição Mineira. Também Paiva Morão, reconheceria que embora este fosse um caminho de ferro mineiro, não era despiciendo o seu interesse para a atividade económica regional, e mesmo do ponto de vista turístico, “facilitando o acesso à preciosa jóia arquitectónica que é o nosso Mosteiro da Batalha”¹⁹. Esta possibilidade seria no entanto condicionada pela Direção Geral dos Caminhos de Ferro, à realização de alterações nas plataformas e à instalação de comunicações telefónicas entre as estações.

¹⁷ CMS. Informação, 12/12/1935.

¹⁸ “Os caminhos de ferro mineiros são destinados ao transporte do minérios das concessões mineiras a que respeitam [...] podendo, porém, o Governo autorizar ou impor que transportem outros minérios, mercadorias e passageiros, mediante tarifas da sua aprovação” (Art.º 3º).

¹⁹ CMS. Informação. 29/12/1923.

Conjuntamente com o pedido de concessão para explorar a linha²⁰, foi também solicitada, pelo Conde de Arrochela, a declaração de utilidade pública de uma faixa de terreno para prolongamento da linha da Batalha à Freiria, onde estava a sede da empresa e a fim de melhor servir as minas de Alcanadas e Chão Preto. O pedido foi prontamente aceite pelo Diretor Geral de Minas Manuel Roldan y Pego, que despachou dizendo que “dadas as circunstancias afflictivas em que o Paíz se encontra, todas as facilidades que se façam aos concessionários de minas de carvão são convenientes”²¹.

Pelos finais de dezembro de 1923, os trabalhos de renovação estavam concluídos; no entanto a ligação às minas da Batalha (Alcanadas e Chão Preto) e às de Serro Ventoso continuava a ter de fazer-se em camiões e veículos de tração animal. O prolongamento da linha até à Bezerra assumia-se por isso como prioridade, intensão aplaudida pelos técnicos do Estado que louvavam a opção da SML que, a despeito da sua difícil situação económica, preferia o caminho de ferro à construção de um cabo aéreo, recomendável dadas as condições do traçado e da topografia²².

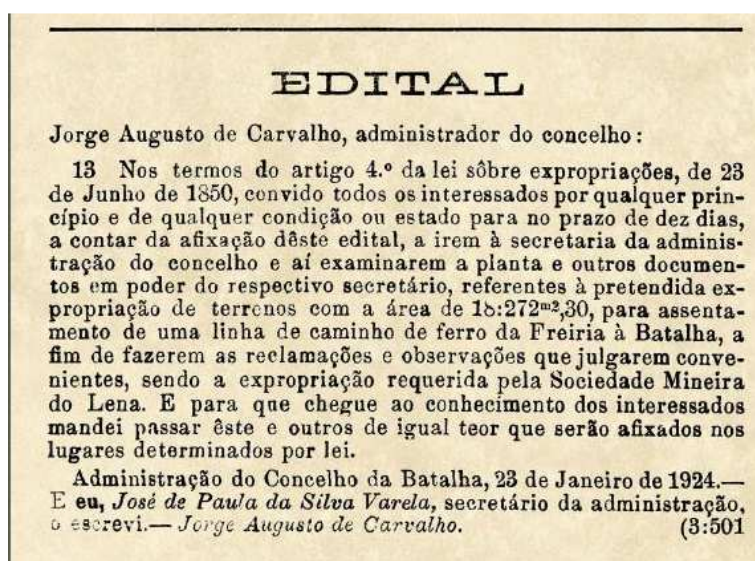


Figura 2. Edital da Câmara Municipal da Batalha na imprensa regional. Em sequência a Câmara intimou pessoalmente todos os proprietários envolvidos ou, na sua ausência feitores, herdeiros ou rendeiros, para comparecerem em reunião a fim de exporem as suas objeções ou declararem que “amigavelmente” consentiam na expropriação. A obra seria no entanto adiada por razões financeiras.

A Sociedade, no entanto, já não estava em condições de assumir tal encargo e até já tinha tido problemas com o levantamento das locomotivas encomendadas à Alemanha, que tinham ficado retidas na Alfândega, em Lisboa, por falta de liquidez da empresa²³. O prolongamento da linha e a construção da nova estação da Batalha correrão já pela *The Match and Tobacco Timber Supply Comp.* (doravante referida por *Match*) que, em novembro de 1926, adquirira à SML a concessão do Couto Mineiro do Lena e todo o seu património. Os trabalhos foram orientados

²⁰ Posteriormente regulada por alvará de 26/09/1925.

²¹ DGM. Despacho manuscrito sobre requerimento da SML, 28/12/1923.

²² CMS. Informação, 20/11/1923. Nessa altura a SML tinha já uma quarentena de concessões, que se estendiam pelos concelhos da Batalha, Porto de Mós e Alcobaça, numa área total superior a 8.000 hectares. O Couto Mineiro, solicitado pelo Conde de Arrochela em 1921, só foi concedido em março de 1925.

²³ SML. Requerimento de 10/09/1926 ao ministro do Comércio para que fosse concedido um perdão das custas de armazenamento ou, uma redução dos direitos de importação.

pelo coronel de engenharia D. José de Serpa Pimentel (1879-1929), um dos administradores, coadjuvado por diversos engenheiros.

Novo concessionário, novo programa

Não são imediatas as razões pelas quais o grupo de empresários associados na *Match*, cujo principal negócio eram os fósforos e as madeiras, se lançou na atividade extrativa adquirindo o Couto Mineiro do Lena. No entanto, como referia William Davies, as atividades da nova empresa rapidamente mostraram que as ambições dos acionistas estavam muito além da “simples” extração de carvões²⁴.

Aproveitando a conjuntura favorável criada pelo governo saído do golpe militar de 28 de maio de 1926, que concedera grandes facilidades aos produtores e consumidores de combustíveis nacionais, facilitando créditos com juros garantidos aos capitais mutuados e reduções substanciais de direitos alfandegários a máquinas e equipamentos não produzidos em Portugal²⁵, a *Match* estava interessada em posicionar-se em dois dos mais importantes projetos nacionais em discussão na altura: a rede ferroviária complementar em via reduzida, e a rede elétrica nacional, em curso de definição, duas áreas de trabalho bem distintas mas alavancadas nos carvões do Lena que abasteceriam as locomotivas e uma central termoelétrica, o que era, de há muito, recomendado.

Dois negócios, portento, com reflexos supra regionais.

Nestes novos domínios, os primeiros passos com impacto público foram dados com a celebração de um acordo com a CP para rentabilizar os transportes de carvão, estabelecendo com aquela um serviço público combinado de mercadorias e transporte de animais, a começar em janeiro de 1927. Para além do contrato que comprometia as duas empresas, estes serviços foram objeto de um regulamento detalhado (fig. 3).

Contrato nº 831 entre a CP e a *Match* em 12 de dezembro de 1926²⁶

Art. ° 1º - Objeto do contrato

As empresas outorgantes resolvem estabelecer provisoriamente o serviço directo entre as suas linhas pelas suas estações de Martingança, para transporte de bagagens, recovagens e mercadorias em grande e pequena velocidade, gado suíno acondicionado ou solto, e animais de qualquer outra espécie acondicionados e veículos desarmados, de ou para as estações das suas redes ou mais combinadas habilitadas a fazer tais serviços (...)

²⁴ Davies, 1998, p. 239.

²⁵ Decreto nº 11:852 de 6/07/1926.

²⁶ Assinam, pela *Match* os administradores Charles Bleck e D.L de Lancastre e, pela Comissão Executiva da CP, Vitorino Godinho e Pierre Girard. AHFCP.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PUBLICO

(1.º Aditamento ao Aviso ao Público A n.º 37)

SERVIÇO COMBINADO COM O CAMINHO DE FERRO MINEIRO DO LENA

Trço em exploração de Martingança à Batalha

A partir de 4 de Janeiro de 1927, é estabelecido o serviço combinado para transportes nacionais, entre a estação da Batalha e todas as das linhas desta Companhia ou que por estas tenham de passar em trânsito, aceitando-se:

em grande velocidade

Recogagens e remessas de: dinheiro, valores e objectos de arte; dinheiro amedado (excepto em ouro ou prata); transportes fúnebres; gado suíno solto (porcos, bécors ou leitões); gado acondicionado e veículos desmontados.

em pequena velocidade

Todas as mercadorias constantes da Classificação Geral comum a todas as linhas, com as seguintes restrições:

- Gado e outros animais que, com excepção do gado suíno, só se aceitam a despacho acondicionado;
- Volumes indivisíveis pesando mais de 3.000 quilogramas ou de comprimento superior a 4 metros, que só são aceites mediante ajuste prévio.

As taxas e condições de transporte são as que seguem:

- a) Nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tarifa geral comum e preços de aplicação geral da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade;
- b) No Caminho de Ferro Mineiro do LENA, tarifa geral unicamente. As matérias explosivas, inflamáveis, perigosas ou infectas, applicam-se as seguintes tabelas:

Quilómetros	TABELA N.º 1 (A) Preços por vagão completo	TABELA N.º 2 (B) Preços por tonelada	TABELA N.º 3 (C) Preços por tonelada	TABELA N.º 4 (D) Preços por tonelada		TABELA N.º 5 (E) Preços por unidade na expedição da vagão completo ou pelo seu valor
				Unidade	Vagão completo	
Até 10	3200	420	400	—	—	—
De 11 a 15	4250	480	475	460	430	375
" 16 a 20	5200	540	500	480	472	404
" 21 a 25	6200	600	525	500	488	427
" 26 a 30	7200	660	550	520	504	450
" 31 a 35	8200	720	575	540	520	477
" 36 a 40	9200	780	600	560	536	500

O mínimo do preço por expedição é o estabelecido na tarifa da C. P.

(A)
(B)
(C)
(D)
(E)

Correspondem as mercadorias das tabelas

N.º 1
2
3
4
5

da tarifa especial n.º 1 de p. v. da C. P.

Figura 3. Principais disposições regulamentares do serviço combinado entre a CP e o Caminho de Ferro Mineiro do LENA. In: *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 937, 1 de janeiro de 1927.

Tarifa de Despesas Acessórias

Aplica-se em ambas as rédes a tarifa comum.

Distâncias quilométricas

Entre Martingança e Batalha — 14 quilómetros

Nos trajectos correspondentes ás linhas desta Companhia, as taxas são estabelecidas pelas distâncias de aplicação da estação de Martingança.

SOBRETAXAS

Todas as taxas, exceptuadas as abaixo designadas, estão sujeitas ao Multiplicador 11

Restrições

- | | |
|---|------------------------|
| <p>a) Azeite; bacalhão; batata comum ou doce; castanha comum; fruta e hortaliça verde; legumes (verdes ou secos); leite sem preparo; marisco de concha, chocos, lulas, ostras e polvo fresco; peixe fresco, salpado, salgado ou em gelo; taras vazias em G. V.</p> | <p>Multiplicador 6</p> |
| <p>b) Açúcar; arroz; azeite; bacalhão; batata comum ou doce; briquetes de carvão mineral nacional; carqueija; carvão mineral nacional; carvão vegetal; castanha comum; cenfalo; farinhas de centeio, de milho e de trigo, em barricas ou sacaria ordinária; faxina; fecho; milho; motano; toros de pinho para exploração de minas; taras vazias usadas que conservem igual volume cheias ou vazias, em P. V.</p> | <p>Multiplicador 6</p> |
| <p>N. B. — Quando as mercadorias designadas nas alíneas a) e b) sejam destinadas a exportação, aplicar-se há o multiplicador 11.</p> | |
| <p>c) Transporte e manutenção de remessas para exportação em G. V. ou P. V. de: toros de eucalipto ou de pinho nacional, por descascar (toros com casca para minas); madeira de pinho nacional em bruto, sem casca (toros descascados para minas); barrotes de madeira de pinho nacional e marisco de concha em G. V.</p> | <p>Multiplicador 6</p> |

Lisboa, 23 de Dezembro de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

A n.º 122

Exploração-Serviço de Tráfego

Expediente n.º 2.445

360 exemplares

A *Match* não perdeu tempo em anunciar os planos para o atravessamento da serra de Aire a partir da Mendiga, ligando a linha do Oeste à do Norte no Entroncamento. O projeto pautava-se por dois objetivos imediatos: corrigir o traçado no troço Batalha-Martingança repondo a bitola métrica, e prolongar a linha para sul, para chegar, em finais de 1927, às minas da Bezerra com passagem por Porto de Mós, um troço de 24 km, a terminar na Mendiga. A etapa seguinte seria a do prolongamento da linha até às minas de Valverde e Cabeço do Veado no extremo sul do Couto Mineiro, continuando por Alqueidão, Alcanede, Amiais de Cima, Monsanto, Vila Moreira, Alcanena, Goucharia-Minde e Torres Novas (reabilitando aqui, muito possivelmente, o trajeto da já então desaparecida linha de via reduzida da *Companhia do Caminho de Ferro de Torres Novas Alcanena*), terminando no Entroncamento, um percurso com cerca de 60 km²⁷.

Por detrás destas intensões, para além de vantagens na rapidez de entrega do carvão com menos manipulações, estavam em causa três motivos fortes: primeiro a necessidade de servir as concessões mais afastadas dos principais centros de exploração (parte sul da área concessionada), que não se podiam desenvolver sem transportes eficientes; segundo, garantir o escoamento da produção mineira diversificando mercados e colocando os carvões no maior dos depósitos da CP que era a ligação da ferroviária nacional, Lisboa – Porto; terceiro abrir uma nova – e promissora – frente de negócio com o transporte de pessoas e bens, desenhando uma transversal entre as linhas do Oeste e Leste / Norte, arrecadando, pelos serviços prestados à região atravessada, uma “considerável receita com reflexos nos custos de exploração”²⁸.

Tratava-se pois, como ressoou a imprensa da época, de um projeto da máxima importância para a empresa e de grande valor económico para a região atravessada²⁹. Porém, pela sua envergadura financeira, este empreendimento presumia não só um grande otimismo da *Match* sobre o futuro rendimento do Couto Mineiro - sobreavaliado como se verificou mais tarde -, como também que esta contava com o auxílio do Estado para a sua construção, o que pode entender-se como um eco antecipado das linhas mestras em que deveria assentar o desenvolvimento da rede ferroviária do país, que viria a ser anunciada pelo decreto 13:829 de 25 de junho de 1927.

A *Match* propunha-se construir mais 10 km até ao limite sul da sua concessão mineira, até à Mendiga, cabendo ao Estado os 50 km restantes até ao Entroncamento. “Assim ficaria a nossa Empresa com a concessão de uma importantíssima ligação ferroviária Leste – Oeste, atravessando regiões férteis e ligando as duas principais linhas da Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses”³⁰.

Tendo em conta a confortável situação financeira da empresa, garantida em bolsa, os investimentos já feitos e as perspetivas de rentabilidade do Couto Mineiro o ministro Sinel de Cordes, aprovou os planos imediatos da *Match* concedendo-lhe um crédito até 20.000 contos para desenvolver os trabalhos do Couto Mineiro³¹.

²⁷ *The Match...* Relatório do Conselho de Administração (CA): Exercício de 1927; Sousa, 1928 p. 209.

²⁸ *The Match...* Relatório do CA: Exercício de 1926.

²⁹ Sousa, 1929, p. 223.

³⁰ *The Match...* Relatório do CA: Exercício de 1926.

³¹ Decreto nº 13:803 de 21/06/1927.

Mãos à(s) obra(s) ...

As obras para modificar a bitola para via de 1,0 m, corrigir o traçado da antiga linha entre Martingança e Pinheiros – estação intermédia com depósito de água para as locomotivas e mais tarde equipada com uma báscula para pesagem dos vagões carvoeiros –, e alterar o troço até à Batalha, arrancaram ainda durante o ano de 1927.

Este percurso constava de dois lanços: um primeiro, com cerca de 10 km, aproveitou o traçado da primitiva via de 0,60 m, e compreendia as estações de Maceira-Liz e Pinheiros-Calvaria; o segundo, com cerca de 4,7 km, ia até à Batalha, lançando a via, na direção das Cancelas, onde foi construída a “Estação Nova” o que obrigou à abertura de um sexto arco na conhecida Ponte da Boutaca³².

A estação da Batalha, edificada em 1929, contava, além da linha direta, com uma linha de resguardo servindo a plataforma do edifício de passageiros (contava-se ter grande movimento por altura das peregrinações a Fátima), dois resguardos do lado oposto para serviço de mercadorias, e uma linha de saco para serviço do cais de mercadorias³³. Duas gruas asseguravam o abastecimento das locomotivas.

Daqui, a linha seguiu pelo vale do ribeiro da Calvaria, na direção de Porto de Mós (Corredoura), um lanço de pouco mais de 7 km, seguindo depois pela serra da Pevide até à Bezerra³⁴ num traçado sinuoso que Derek Winkworth descrevia assim:

[From Martingança] run eastwards to Batalha and then turned due south to Porto de Mos where it got into some extraordinary contortions on the side of the Serra do Candeeiros, wich included zigzags and reversing necks, in an effort to reach the mines. This former line is something of a mystery, both as to origin and motive power, thought it may have been the home of the Skoda 2-8-2 tank engines...³⁵.

Este último troço foi o que mais exigiu da empresa, já que o leito da via foi, na sua maior parte, aberto em rocha nua, a braço e fogo, vencendo um percurso acidentado que implicou grandes desmontes e a construção de um túnel e de vários aterros (fig. 4). Estes trabalhos envolveram cerca de 58.000 jornais (o equivalente a 200 trabalhadores diários durante um ano) e o movimento de centenas de milhares de metros cúbicos de terras e pedra. O material de via foi, em parte, adquirido à CP que o retirara da linha do Oeste; outra parte encomendada à francesa *Société Anonyme de Travaux Dyle & Bacalan* (carris, eclisses, agulhas e outros)³⁶.

³² Viaduto construído em estilo revivalista e traço neogótico, a Oeste da vila da Batalha sobre a ribeira da Calvaria, na segunda metade do século XIX. Classificado como imóvel de interesse público (decreto n.º 28/82 de 26 de fevereiro).

³³ *The Match...* Memória descritiva, 8/04/1929.

³⁴ O remanescente das infraestruturas desta linha com cerca de 33 km, foi revisitado por Fernando Pedreira (Caminho de Ferro Mineiro do Lena: o que resta. *Bastão Piloto*, 123, p. 10-22, 1991), tendo o percurso do comboio carvoeiro, sido parcialmente reconstituído em 2007 por Herlander Silva, Eugénio Santos e outros que, recorrendo a *software* especializado lançaram a animação digital “O caminho de ferro Mineiro do Lena Virtual”. Acessível no *You Tube*.

³⁵ Winkworth, 1968, p. 100.

³⁶ *The Match...* Relatório do CA: Exercício de 1927.

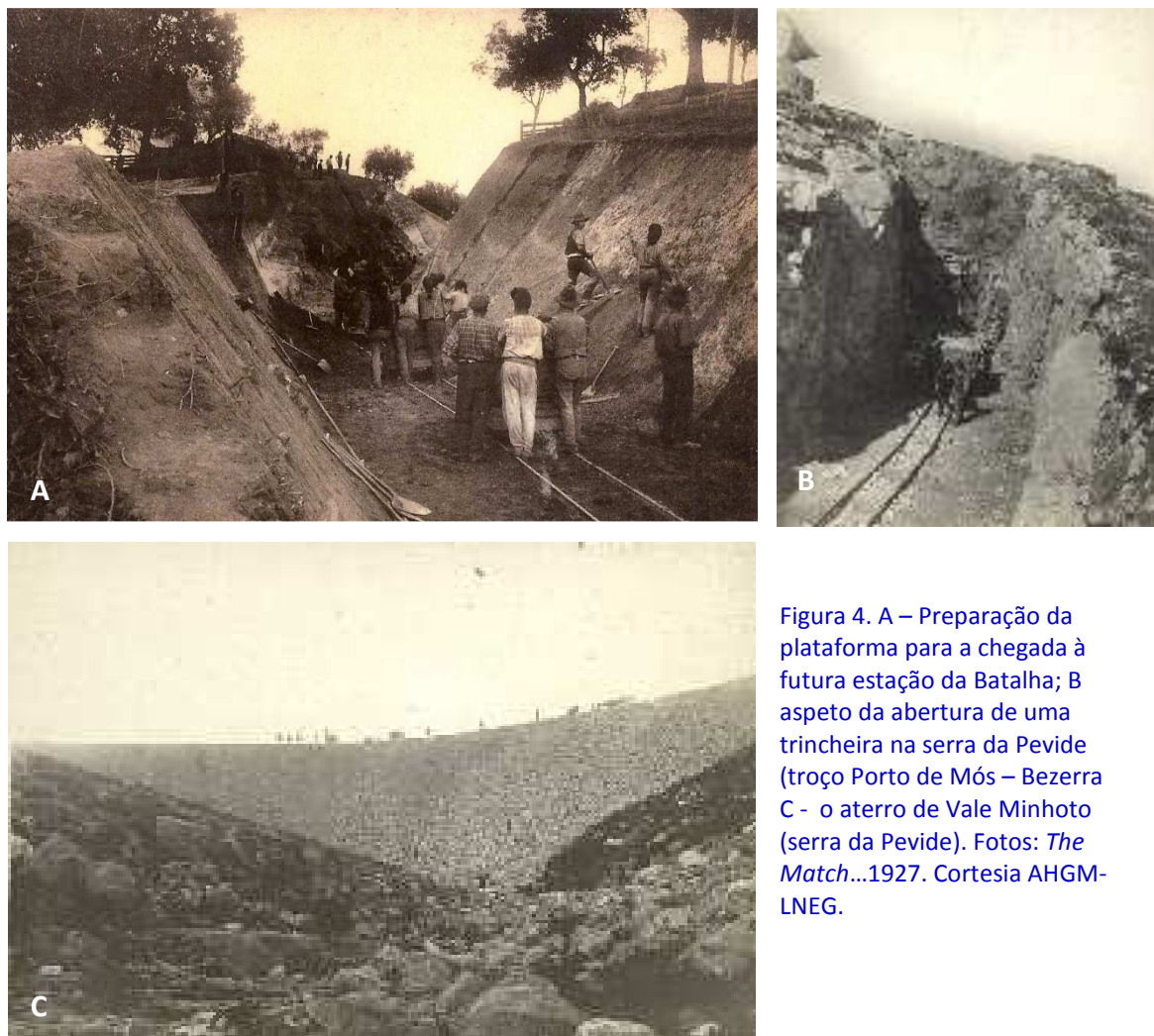


Figura 4. A – Preparação da plataforma para a chegada à futura estação da Batalha; B – aspeto da abertura de uma trincheira na serra da Pevide (troço Porto de Mós – Bezerra) C - o aterro de Vale Minhoto (serra da Pevide). Fotos: *The Match...1927*. Cortesia AHGM-LNEG.

Com o conforto de tesouraria que lhe haviam proporcionado os acionistas e o empréstimo do Governo, a *Match* procedeu à aquisição de material circulante destinado ao transporte dos carvões e ao almejado serviço público, recentemente recompilado e descrito por E. Santos (2012)³⁷. Além das locomotivas *Orenstein & Koppel* adequadas ao consumo exclusivo dos carvões produzidos no Couto Mineiro, foram encomendados à *Société des Ateliers de Godarville* (Bélgica) que apresentara “a proposta mais vantajosa”, vagões e carruagens para o transporte de passageiros e mercadorias e, para os serviços industriais, vagões de carga abertos e fechados, vagões auto descarregadores e outro para apoio de guindaste. Foram ainda adquiridos dois vagões cisterna, especialmente destinados ao abastecimento diário das minas da Bezerra, que situadas na serra calcária a cota elevada, não dispunham de água em quantidades compatíveis com as suas necessidades (tabela I).

³⁷ Santos, Eugénio, 2012. *Caminho de ferro mineiro do Lena*, Lisboa, APAC.

Para o transporte de passageiros, que se estimava em 96 /dia, foram adquiridas àquele fabricante, seis carruagens que, por “uma singular inconsequência” como dizia Fernando de Sousa, admitiram três classes de passageiros, contrariando das normas geralmente seguidas nas linhas secundárias³⁸.

Prevendo os futuros comboios em “grande velocidade” foram ainda adquiridas três locomotivas *Skoda Mikado* (2-8-2)³⁹ de 600 Cv, capazes de atingir a velocidade de 70 km/hora. Montadas nas oficinas da empresa em Porto de Mós em finais de 1928, cedo se verificou que o seu tamanho (13,250 m) e peso (84 ton em serviço) as tornavam pouco apropriadas para esta linha como se demonstrou pelos resultados desastrosos de algumas experiências⁴⁰. Ficaram por isso paradas na estação da Corredoura até à sua venda, em 1941, aos *Ferrocarriles de La Robla*⁴¹, fracassadas as negociações com a CP para a sua reconversão ou colocação no norte do país, nas linhas de bitola métrica, ou mesmo no ultramar.

Tabela I. Material circulante da Empresa Mineira do Lena em 1936

Fabricante		Descrição
<i>Orenstein & Koppel</i>		1 locomotiva 0-4-0 para o transporte de pessoal da via, bitola de 0,60m
		2? locomotivas 0-6-0 WTs. Para bitola de 1,00m, nºs 10551-52, nºs 9902-04, 1923
		3 locomotivas 0-4-0 WTs. Para bitola de 1,00m, 1928
<i>Škoda</i>		3 locomotivas 2-8-2 Para bitola de 1,00m, nºs 10-12
<i>S.A. des Ateliers de Godarville</i>	Vagões de 2 eixos	4 furgões fechados para o serviço de bagagens 1 vagão blindado, serie E, para transporte de explosivos 1 vagão guindaste de 6 ton 16 vagões abertos de 12 ton série 0, sendo 8 com freio 10 vagões abertos de 12 ton serie Lm sendo 5 com freio 10 vagões fechados para transporte de mercadorias 9 vagões Vyf abertos de 10 ton de carga, auto descarregadores para transporte de carvão ⁴²
	Viaturas sobre bogies	2 carruagens mistas de 1ª e 2.ª classe para 34 passageiros 2 carruagens de 3ª classe para 52 passageiros 2 carruagens mistas de 1ª e 3.ª classe 2 vagões cisterna serie Jyf para água de 30 000 litros 1 vagão série LL, tipo raso

Fonte: relatórios da EML; Davies, 1994, 1998; Silva, 2007.

³⁸ Sousa, 1929, p. 364. Em 1932 foi abolida a 2.ª classe e as carruagens de 3ª foram adaptadas à nova norma.

³⁹ O arranjo 2-8-2 para locomotivas a vapor significa um eixo condutor, seguido por 4 eixos de tração e um eixo traseiro, configuração conhecida por *Mikado*.

⁴⁰ EML. Relatório apresentado ao Ministro por Saldanha da Gama, 16/03/1936.

⁴¹ Segundo Davies (1994), neste mesmo ano o Estado tomou posse das carruagens que terão sido enviadas para outras linhas, perdendo-se-lhes o rasto, salvo um *chassis* que até há poucos anos, ainda se conservava nos depósitos da CP, preservado com intenções museológicas (inf. pessoal de R. Gomes, 2008).

⁴² Pelo menos parte destes vagões foram vendidos à CP em 1934 e posteriormente transformados em vagões plataforma, destinados ao transporte de granito de Vila Chã para o porto de Aveiro. Cf. *Gaz. Cam. Ferro*, 1934.

A opção da *Match* pelas locomotivas *Škoda* de 16 toneladas por eixo, inédito em vias de bitola métrica em que a carga máxima era de 10 toneladas, independentemente do seu elevado custo (643.000\$00 cada uma) causou perplexidade aos técnicos do Estado que recomendavam cuidados redobrados na manutenção da via, balastrada a pedra, por forma a evitar o descarrilamento, sugestões que não impediram, pelo menos, um aparatoso acidente.

A convicção da importância e do sucesso do projeto ferroviário *Match* está espelhada na brochura de promoção editada pela empresa em espanhol e inglês, que enfatiza a sua vertente de “linha turística”, favorável à atracção dos veraneantes espanhóis, e de outros turistas estrangeiros, nas suas deslocações anuais para as praias de São Martinho do Porto e Caldas da Rainha⁴³, gozando ainda as vistas da serra Candeeiros (fig. 5).

(...) Saliendo de Batalla, el turista que desee admirar las bellezas panorámicas que la Naturaleza ofrece puede seguir su viaje hasta Porto de Mós donde puede visitar las ruinas de su castillo moro. Al salir de Porto de Mós empieza la subida de la montaña (Sierra de Pevide) formidable obra de la ingeniería moderna. A la segunda vuelta, desde la famosa curva de Bella Vista en que hubo de emplear-se 24.000 metros cúbicos de piedra, se disfruta un maravilloso panorama en una extensión de más de cuarenta kilómetros⁴⁴.



Figura 5. Capa da brochura promocional da *The Match*... Ca. de 1930.

O impacto turístico da linha foi também enfatizado pela imprensa, salientando o previsível aumento da visitação do mosteiro da Batalha e o facto de esta poder movimentar os transportes locais, potenciando as deslocações a outros pontos de interesse da região, como Fátima, Alcobaca e Nazaré, facilmente acessíveis por estrada. “Desta forma a Batalha ficará sendo uma bela estância de turismo, ligada diretamente ao País, não sendo mais preciso ir à estação de Leiria para vir à Batalha”⁴⁵.

⁴³ Brandão e Almeida 2006, p. 184.

⁴⁴ *The Match*..., Couto Mineiro do Lena. Lisboa, ca. de 1930.

⁴⁵ “O Século”, 2/09/1930.

Embora não houvesse dúvidas sobre o interesse económico e social do comboio para a região, tão vultuoso investimento levantou no entanto, a apreensão das entidades de supervisão mineira, pois o Estado concedera à empresa um empréstimo para desenvolver todos os seus trabalhos, e a atenção desta parecia estar apenas focada no caminho de ferro, descurando a preparação das minas, âncora do Couto Mineiro.

Creio não errar dizendo que se não for dado desde já um forte incremento aos indispensáveis trabalhos de pesquisa e de preparação [das minas], quando concluído o caminho de ferro, não terão extracção de maneira a poder garantir um transporte de carvão tal que o justifique⁴⁶.

Enredada na Rede

Em janeiro de 1928, considerando a “superior importância” do aproveitamento dos jazigos carboníferos para a economia do país e a prioridade a dar às linhas que servissem regiões mineiras, o Governo aprovou e classificou como sendo de “interesse geral”⁴⁷, com o consequente enquadramento na rede ferroviária nacional⁴⁸, a ligação em via métrica da área mineira ao Entroncamento, oportunamente solicitada pela *Match*, constituída pelo troço do Entroncamento até Rio Maior, com um ramal até à Mendiga. Nesta localidade, compreendida já no Couto Mineiro do Lena, entestaria a linha de serviço que já estava em exploração até à Batalha, aliás aberta ao tráfego geral, e em construção avançada o seu prolongamento por Porto de Mós até à Mendiga.

Pronunciando-se sobre esta matéria, o Conselho Superior dos Caminhos de Ferro era de parecer que se devia conceder à *Match* o ramal vindo do Alqueidão, por sua vez ligado ao Entroncamento por Torres Novas, Alcanena e Rio Maior com uma garantia de anuidade de 90 anos, e o compromisso de ser aceite pela empresa a concessão das restantes linhas quando o Governo julgasse conveniente⁴⁹.

Contudo, pode admitir-se que para a *Match*, a despeito das suas ambições no negócio ferroviário, este era, de certa forma, um “presente envenenado”, na medida em que, segundo a moldura legal em vigor, a classificação implicava que a desejada ligação das minas ao Entroncamento se deveria articular com o grupo de linhas de via reduzida existentes, ou a construir, na respetiva região geográfica, por forma a assegurar a “unidade de exploração”, consubstanciada na atribuição da concessão, o que não cabia propriamente nos seus planos de expansão, por não se ligar diretamente com a atividade mineira.

Porém, na classificação estava implícita, a atribuição, pelo menos, da linha de Tomar à Nazaré com um ramal a Leiria⁵⁰, cuja construção se discutia há anos, bem como “quaisquer outras vias de 1 metro que venham a ser classificadas na zona compreendida entre as linhas do

⁴⁶ CMS. Auto de visita, 1/04/1928.

⁴⁷ “São consideradas linhas de interesse geral as linhas destinadas ao serviço público de transportes, exclusivo ou cumulativo, de passageiros e mercadorias”. § 1.º, Art.º 2.º, do decreto 13:829 de 25/06/1927.

⁴⁸ Decreto 14:866 de 11 de janeiro de 1928.

⁴⁹ Sousa, 1938, pp. 63-64.

⁵⁰ Esta linha começaria em Tomar, passando por Agroal, Ourém, Reguengo do Fetal, Batalha, Porto de Mós, Aljubarrota e Alcobaça (“Parte Oficial”. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 926, p. 219, 1926).

norte e oeste e a transversal de Setil às Caldas...” (art.º 3.º), situação para qual não estava disponível⁵¹.

Acrescente-se que a questão estava bem longe de ser pacífica, além de que os pareceres dos municípios da região atravessada nem sempre convergiram com os das comissões de estudo da rede ferroviária, pelo que a construção da tão desejada linha foi sendo sucessivamente adiada apesar da atribuição da classificação de “interesse geral”, situação a que não terá sido também estranha a situação económica da concessionária das minas.

As terraplanagens até à Corredoura terão sido concluídas em abril de 1928, chegando o comboio a Porto de Mós em finais desse ano⁵². As obras pela serra prolongaram-se ainda vários meses, sendo a linha inaugurada, com a abertura do serviço público entre a Martingança e Porto de Mós, em setembro de 1930, numa cerimónia presidida pelo Ministro do Comércio e Comunicações, João Antunes Guimarães. Circularam desde então, além dos transportes de carvão desde a Bezerra, quatro composições diárias, duas ascendentes e duas descentes, em serviço combinado com a CP, objeto de um novo contrato (fig. 6)⁵³.

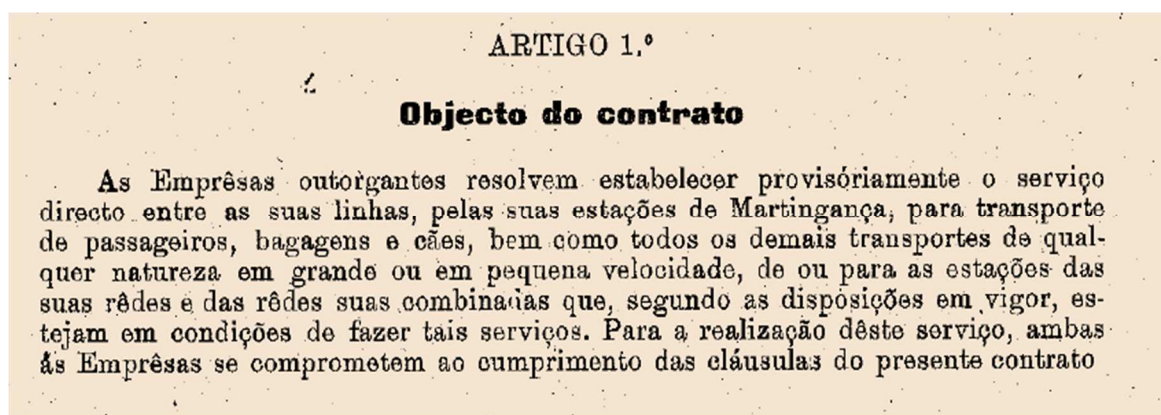


Figura 6. Extrato do contrato nº 971 entre a CP e a Match para o serviço direto entre as suas linhas pelas estações de Martingança. Em 2 de junho de 1930. AHFCP.

⁵¹ Sousa, 1930, p. 96. A linha Tomar Nazaré, que, na proposta inicial começaria no Entroncamento, ponto de transbordo de passageiros vindos de outros pontos do país, tinha, entre os principais defensores, o médico e escritor tomarense José Vieira Guimarães (1864-1939), que invocava o grande interesse turístico da “triada architectonica” composta pelo convento de Cristo (Tomar) e pelos mosteiros da Batalha e Alcobaça, arredados das principais linhas de caminho de ferro, cuja interligação por comboio era uma obrigação, a proporcionar ao moderno excursionismo, regulado pela “doida vertigem da velocidade” (Guimarães, 1912, p. 27). Os municípios da região continuavam, a bater-se pela construção desta linha, reivindicando a anulação da concessão atribuída à Match, e propondo que esta fosse atribuída em hasta pública.

⁵² *The Match...* Relatório do CA: Exercício de 1928; Davies, 1994 p. 1.

⁵³ Assinam pela Match os administradores Chales Bleck e Hugo O’Neill; representando a CP, Vitorino Godinho, Mário Costa e Ferreira de Mesquita

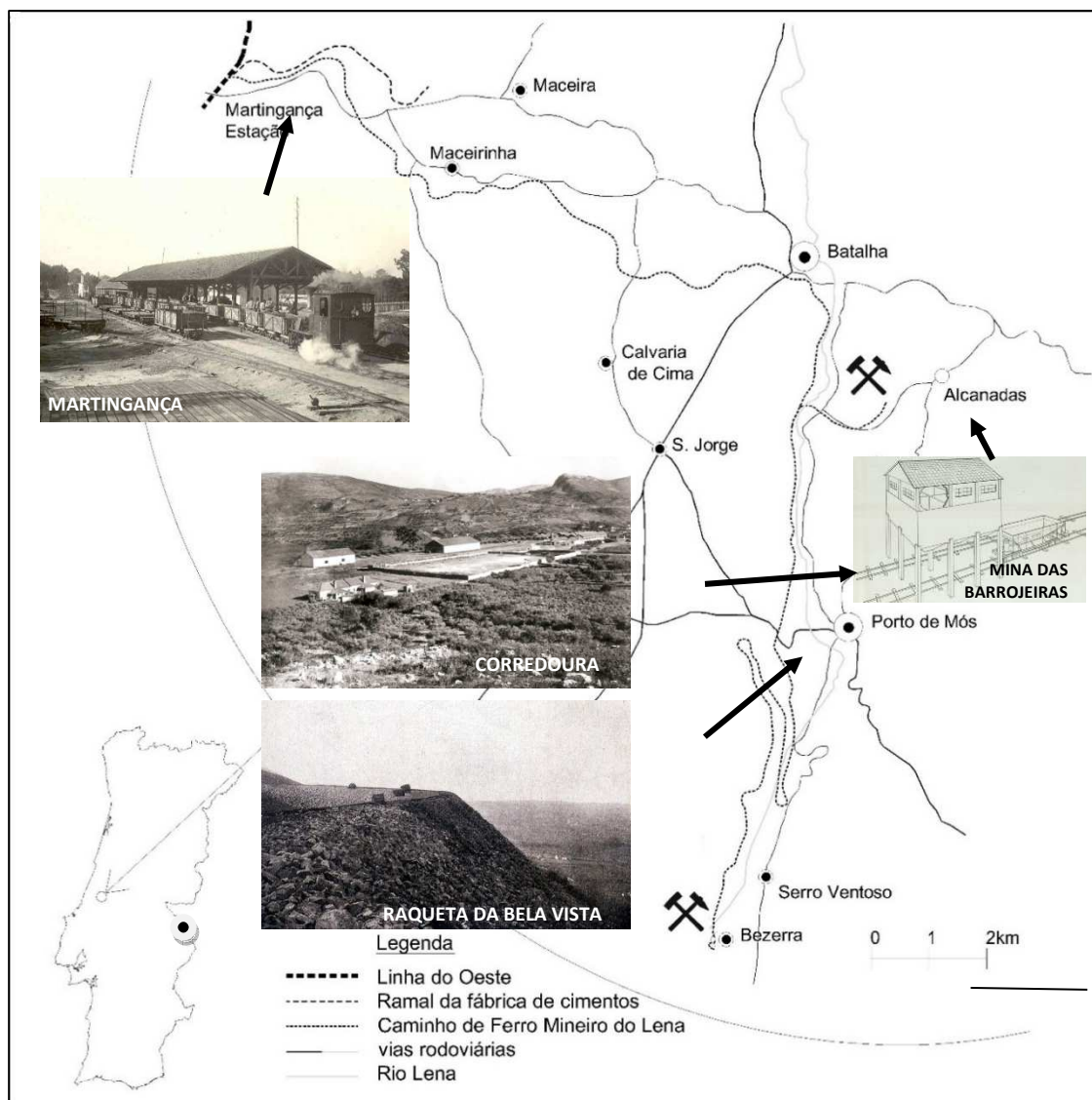


Figura 7. A linha do Caminho de Ferro Mineiro do Lena. Redesenhado a partir de Davies, 1994.

“Descarrilamento” económico

Se bem que, por alturas da entrada em funcionamento regular do Caminho de Ferro Mineiro do Lena (CFML), o trânsito de passageiros e mercadorias tenha sido “satisfatório”, palavras da concessionária, a empresa não estava de boa saúde financeira, refletindo, de certa forma a conjuntura de recessão generalizada.

A década de trinta começou mal: às dificuldades de manutenção de uma mão-de-obra estável e de fazer face aos pesados compromissos financeiros com a banca cujo reembolso fora forçada a fazer mais cedo do que que esperava, juntaram-se problemas relativos às outras áreas

de negócio da *Match*, nomeadamente a perda da posição no negócio dos fósforos vendido a um grupo estrangeiro⁵⁴.

(...) a despeito de reduções de toda a espécie nos nossos serviços ferroviários, temos tido neste ramo de exploração, um *deficit* grande, atingindo dezenas de contos mensalmente, visto os gastos gerais serem somente repartidos pela curta quilometragem de Martingança a Porto de Mós, sendo muito provável que num breve futuro, sejamos obrigados a cessar por completo, aguardando melhoria de condições⁵⁵.

Embora continuasse a comprar os carvões do Lena (20 a 50 ton/dia), a CP exercia continuamente pressão sobre a empresa mineira para baixar o valor a pagar pelo carvão, escudando-se no facto daquele não dispensar a mistura com o de Cardiff, e ameaçando com a possibilidade de suspender as aquisições se a relação rendimento/preço lhe fosse desfavorável. Aliás, a Divisão de Material e Tração da CP considerava mesmo o carvão do Lena “impróprio para ser queimado em locomotivas” (28,7% de cinzas e 42,7% de matérias voláteis)⁵⁶, porém, a administração da ferroviária adiar a suspensão argumentando com o facto de estes carvões estarem a ser recebidos em pagamento do material de via anteriormente fornecido à *Match*, avaliado em 818.777\$50, de que ainda estavam em débito cerca de 260 contos.

O esgotamento à vista, das minas da Bezerra para além de levar praticamente, à paralisação da lavra, e à suspensão das entregas de carvão à CP, traria ainda à Mineira outro problema: o único carvão que tinha para fornecer, o das minas de Alcanadas, desde então o único grande centro produtor do Couto Mineiro do Lena, fora liminarmente rejeitado dada a sua má qualidade⁵⁷. Sem carvão para expedir, a *Match*, que entretanto fora obrigada a uma profunda reestruturação, convertendo-se na *Empresa Mineira do Lena* SARL (EML), propôs a entrega de 8 vagões tipo “00”, que a CP aceitou a título de amortização, por menos de metade do valor da dívida, decidindo, reter os reembolsos pelo serviço combinado.

As já muito tensas relações entre as duas empresas quebraram-se definitivamente em finais de 1935, esgotadas as possibilidades da CP ver ressarcidos os seus créditos, rejeitada a amortização com a entrega das locomotivas *Škoda*. Assim, face ao diminuto serviço de transporte de passageiros, e à iminente situação de falência da Empresa Mineira do Lena, foi solicitada aos serviços oficiais autorização para a suspensão do serviço combinado.

Embora a moldura legal em vigor conferisse ao Governo poderes para manter o serviço ferroviário, imputando as despesas inerentes ao concessionário (§2º do art.º 69.º do decreto 13:829), os técnicos do Governo embora admitindo que a suspensão do caminho de ferro se poderia refletir negativamente no já baixo volume de exploração das minas, comprovaram que a linha tinha um movimento reduzido, apontando o facto de que a suspensão não deveria afetar grandemente a economia da região uma vez que esta era já servida por camionetas⁵⁸.

⁵⁴ Brandão e M.-Perelló, 2013, p. 161.

⁵⁵ *The Match...* Relatório do CA: Exercício de 1930, p. 3,

⁵⁶ CP. Extrato da ata da Comissão Executiva, 30/01/1931. AHFCP.

⁵⁷ CP. Extrato da ata da Comissão Executiva, 28/3/1933. AHFCP.

⁵⁸ Fernando de Sousa, em artigo na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, apontava claramente o facto de os caminhos de ferro nacionais se encontrarem, na altura, numa grave crise, por acentuada diminuição de tráfego nacional e internacional, consequência, sobretudo, da crise económica vivida pelo país, mas decorrente, também, do aumento das carreiras por estrada e da melhoria do sistema de comunicações telefónicas, diretamente refletido no decréscimo da necessidade de deslocações (Sousa, 1935, p. 57).



Figura 8. Composição em manobras na zona do Pragal (Porto de Mós). Autor desconhecido, [194-?]. Coleção Victor Guerra.

Por despacho ministerial de 11 de dezembro de 1935 (Obras Públicas e Comunicações) foi deferida a pretensão. Chegava ao fim, oficialmente, o serviço público do CFML e o sonho da transversal oeste-leste⁵⁹. Contudo, a empresa continuou a aproveitar os comboios de carvão para outros serviços, o que motivou nova intervenção da Direção Geral dos Caminhos de Ferro:

Apesar do despacho de suspensão, a empresa fornece vagões ao público para transporte de toros de pinho para exportação, cascos com vinho e as respectivas taras vazias. Também efectua remessas de detalhe e presume-se que até tenham transportado passageiros nos seus vagões [...] nos dias em que é conduzido o carvão destinado à Empresa dos Cimentos de Leiria. Estes transportes são feitos [...] clandestinamente e sem sujeições a quaisquer normas legislativas⁶⁰.

A empresa nunca descartou a possibilidade de retomar o serviço público embora numa primeira fase limitado a mercadorias, sobretudo madeiras, pedra e vinho, e sem compromisso de prazo de entrega, função do ritmo dos comboios de carvão; assim que conseguiu reequilibrar a situação de tesouraria, no início dos anos quarenta, formulou um novo pedido de autorização, propondo-se reabrir o transporte de passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade, em tráfego interno.

Estas reivindicações que não colheram aprovação por parte da tutela dos caminhos de ferro, não deixaram de ser olhadas com alguma simpatia pela Direção-Geral de Minas, que via, pelo menos no serviço de mercadorias, uma possibilidade de aumentar as receitas e de não deixar morrer a empresa e, conseqüentemente, manter a atividade mineira.

⁵⁹ O Caminho de Ferro Mineiro do Lena nunca passou da Bezerra, embora ainda tenha sido feita a “piquetagem” do percurso até à Mendiga, numa extensão de 10 km (*The Match...* Relatório do Conselho de Administração (CA): Exercício de 1928. p. 7).

⁶⁰ D.-G. dos Caminhos de Ferro, 4/08/1936.

Últimos anos de trânsito

Aquando da II Guerra Mundial, a necessidade de incrementar a atividade das minas da Batalha e de garantir o abastecimento regular da central elétrica de Porto de Mós determinou a conclusão da construção do ramal de S. Jorge à mina das Barrojeiras, para o qual o Governo concedera um subsídio⁶¹, cujas obras tinham parado quando em dezembro de 1935 fora suspenso o serviço combinado. Ao mesmo tempo, concluiu-se também o ramal de ligação à central⁶²; porém, apesar da circulação regular de comboios carvoeiros para a central e com destino às fábricas de cimento e cal hidráulica, o serviço de passageiros não tornou a ser restabelecido.

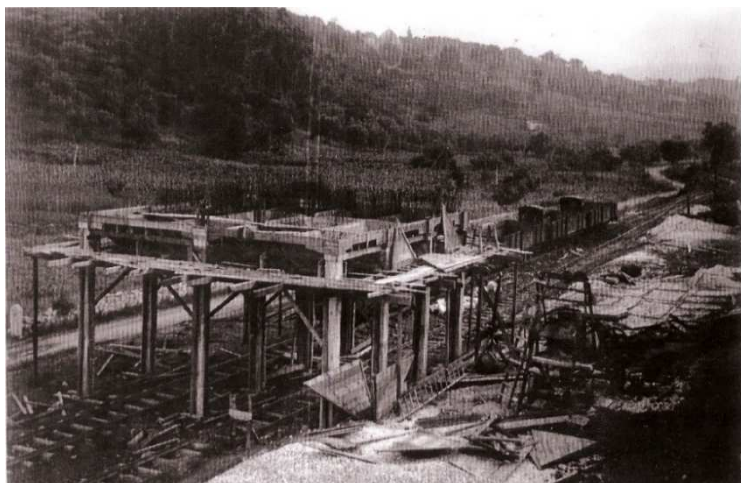


Figura 9. Construção do tégão de carvão sobre a linha férrea, junto da mina das Barrojeiras (Alcanadas). Autor desconhecido [1941?]. Coleção Victor Guerra.

Se durante a Guerra a atividade mineira se superou, nos anos seguintes o regresso dos carvões importados de melhor qualidade e, sobretudo, a generalização do uso dos combustíveis líquidos e as consequentes mudanças nos transportes rodoviários e de tração ferroviária ditaram, de forma irreversível, a perda de competitividade da EML e a sua descapitalização. Fiéis clientes – embora já por pouco tempo, continuavam as fábricas de cimento e cal hidráulica, designadamente os cimentos da *Maceira-Liz*, que no início de 1942 consumiam cerca de 60 toneladas diárias.

O carvão enviado à cimenteira sofria uma dupla baldeação antes de ser consumido: primeiro no transbordo na Martingança para os vagões da linha privativa da fábrica; depois na sua descarga à pá para os silos que abasteciam a linha de produção, pelo que a Mineira do Lena projetou, e começou a construir, um ramal de caminho de ferro que permitia transferir diretamente o carvão, transportado em vagões auto descarregadores, para os silos da cimenteira. Foi total a obstrução da vizinha fábrica de cal hidráulica da Maceira, cujos terrenos tinham de ser atravessados, que alegava não ter dado autorização para tal, revoltada que estava com a EML por esta, entretanto, por dificuldades de mão de obra e prioridade absoluta de

⁶¹ Pela portaria de 29/01/1935 (D.G. n.º 29 IIs, 5 de fevereiro), fora concedido à EML, pelo Fundo de Desemprego, um subsídio de 88.102\$00 para esta obra.

⁶² EML. Relatório do CA: Exercício de 1940.

abastecimento da central elétrica de Porto de Mós (viviam-se então as dificuldades da II Guerra...), ter suspenso as entregas de carvão contratadas, o que aliás fora também obrigada a fazer com outros clientes.

Os tempos do após guerra, trouxeram também consigo outros problemas à vida da EML que viu repentinamente diminuir, de forma drástica, a partir de 1948, os fornecimentos de carvão à Central elétrica Lena em virtude da sua alienação e da perda das vendas de eletricidade, principal fonte de receitas do Couto Mineiro, que implicou, naturalmente, o encerramento da linha de caminho de ferro, tornada antieconómica, substituindo-se os escassos fornecimentos à central pelo transporte em camionetes.

A autorização do Estado para a suspensão do tráfego ferroviário, desta vez definitiva, chegou em janeiro seguinte (1949), na sequência de parecer nesse sentido do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas. Esta decisão acarretou a desclassificação da linha para serviço público e como acessório mineiro⁶³, abrindo as portas ao seu desmantelamento.

O primeiro troço a ser levantado foi o de ligação à Bezerra, aliás já sem trânsito desde 1933; seguindo-se-lhe o levantamento da linha até à Martingança, e a alienação do restante material ferroviário, fixo e circulante, em grande parte adquirido pela CP, num processo conduzido já pela SOCARBO – *Sociedade Carbonífera de Porto de Mós*, que adquiriu à EML parte do património do Couto Mineiro, mantendo alguma atividade até meados de 1955-56.

Nota final

Embora não tenha sido o único constrangimento, a falta de transportes eficientes e baratos condenou, durante anos, a possibilidade de desenvolvimento das concessões agrupadas na primeira metade dos anos vinte, no Couto Mineiro do Lena. A opção ferroviária surgiu como resposta às urgências da I Grande Guerra, sendo retomada nos anos vinte pela concessionária das minas, quando se discutia intensamente a configuração da rede ferroviária nacional de via reduzida, e o traçado das “transversais” que deveriam ligar as linhas do Oeste e Norte.

O esforço financeiro realizado pela concessionária do Couto Mineiro do Lena, no final dos anos vinte, no prolongamento da linha da Batalha até à Mendiga, cruzando Porto de Mós e as minas da Bezerra (donde não passou), e no material circulante para usos industriais e serviço público, foi feito na presunção de que o Governo autorizaria - e apoiaria -, a continuação da linha até ao Entroncamento, única forma de a tornar rentável, o que não aconteceu. Por outro lado, a obrigatoriedade legal de as indústrias e os caminhos de ferro nacionais consumirem carvão nacional para minimizar a dependência do carvão estrangeiro, não tivera efeitos práticos, avolumando-se o espectro do estrangulamento económico da *Match* / EML, confrontada com um enorme passivo e sem clientes de monta.

Afinal, o “otimismo imprudente” a que se referia o decreto 13:829 do Ministério do Comércio e Comunicações, superara os legítimos anseios de progresso e negócio das concessionárias das minas do Lena, e o seu desígnio de ligar a Martingança ao Entroncamento, não passou de uma viagem (subitamente) interrompida.

⁶³ Decreto n.º 37.822 de 16/05/1950.

Fontes e bibliografia

Documentos não publicados:

Davies, W.J.K., 1994. *A provisional History of the Caminho de Ferro Mineiro do Lena: 1923-1955*. Policopiado, 12 p. Arq. Serviço de Património e Museologia da CP. Porto
Dossiê “*The Match...*” - Arquivo Histórico e Fotográfico da CP (AHFCP):
Processos do Couto Mineiro n.º 9. Arquivo Histórico da Direção Geral de Energia e Geologia, em depósito no LNEG:

Artigos e monografias

Brandão, José M.; Nunes, M. Fátima, 2014. Couto Mineiro do Lena: uma história de estratégia empresarial (1925-1956). *Revista Portuguesa de História*, 45, p. 159-182.
Brandão, J.M., 2008. Caminho de Ferro Mineiro do Lena: desígnio de progresso industrial e social. In: Brandão, J.M. et al. (eds.), *Património geológico, arqueológico e mineiro em regiões cársicas*. SEDPGYM, Batalha, p. 193-203.
Brandão, J.M.; Almeida, J.P., 2006. Documentos para a história do caminho de ferro mineiro do Lena. In: Rábano, I., Mata-Perelló, J. (eds), *Patrimonio geológico y minero: su caracterización y puesta en valor*, Madrid. p. 179-190.
Davies, W.J.K., 1998. *Narrow gauge railways of Portugal*. Norfolk. Plateway Press.
Gerval, M. Aramberri, 1930. O Caminho de Ferro Mineiro do Lena e o seu prolongamento. *Revista Portuguesa de Comunicações*, p. 267-268.
Guimarães, Vieira, 1912. *A trilogia monumental de Alcobaça, Batalha, Thomar e o caminho de ferro*. Lisboa. Imp.ª Libanio da Silva.
Martins, F. 1922. Os nossos carvões minerais: as experiências do carvão da Sociedade Mineira do Lena em locomotivas da Companhia Portuguesa. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 832, p. 184-185.
Santos, J. Travassos, 2001. Ramal do Lena. In: *Cadernos da Vila Heroica: Arquivos Históricos, Etnográficos, Artísticos e Literários da Batalha*. Leiria. Magno Edições.
Silva, H.E, 2007. *O Couto Mineiro do Lena: histórias e memórias*. Batalha. CEPAE. Col. Estremadura, 3.
Sousa, J. Fernando, 1935. A crise dos nossos caminhos de ferro. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1131, p. 57-58.
Sousa, J. Fernando, 1930. Os caminhos de ferro da região mineira do Lena. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1014, p. 95-97.
Sousa, J. Fernando, 1928. A rede ferroviária na zona litoral. *Gaz. Caminhos de Ferro*, 16 de Julho, p. 209-212.
Sousa, J. Fernando, 1927. As Minas do Lena e os Caminhos de ferro que as servem. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 960, p. 363-365.
Sousa, J. Fernando, 1922. A transversal de Setil a Peniche. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 837, p. 241-244.
Sousa, J. Guerreiro, 1929. O desenvolvimento do Couto mineiro do Lena. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de julho, p. 222-223.
Viana, A.Quaresma (rel.). 1928. Problema dos carvões nacionais. *Boletim de Minas: Ano de 1927*, 5-61.
Winkworth, D.W., 1968. *Railway holiday in Portugal*. David & Charles: Newton Abbot.