

Caminho de Ferro Mineiro do Lena: desígnio de progresso industrial e social

José M. Brandão

INETI / CEHFC, Universidade de Évora
jose.brandao@ineti.pt

Resumo

O caminho de ferro mineiro de via reduzida, entre a Martingança e Batalha, posteriormente prolongado por Porto de Mós até às minas da Bezerra, apoiou, entre os anos vinte e o final da década de quarenta, a exploração das minas de carvão agrupadas em 1925 no Couto Mineiro do Lena.

A fraca qualidade do carvão e o esgotamento dos melhores centros de produção contribuíram, de forma decisiva para o encerramento da linha e posterior abandono da actividade extractiva.

Palavras chave: Caminho de Ferro; via reduzida; Couto Mineiro do Lena; Porto de Mós; Batalha.

Abstract

The narrow gauge railway of Lena's mining region, from Martingança to Batalha, further prolonged to the mines of Berreza, through Porto de Mós, supported, between the twenties and the latest years of the forties, the exploitation of the regional coal mines, assembled in the "Couto Mineiro do Lena".

The weak quality of the ores and the exhaustion of the best coal-fields, have been decisive factors to the closing of the railway and further abandonment of the mining activities.

Keywords: Railway; narrow gauge; Couto Mineiro do Lena; Porto de Mós; Batalha.

Introdução

A questão dos transportes é da maior pertinência no planeamento e instalação das explorações mineiras, na medida em que não só é necessário garantir a chegada em tempo útil dos materiais, equipamento e pessoal necessários à actividade, como também prever a forma de exportar a produção, já que poucas vezes os minérios são processados "à boca da mina" e muito menos ali consumidos. A via ferroviária assume-se frequentemente como a solução mais favorável para estes quesitos, não só pela sua capacidade de transporte, como também pelo facto de ser, em regra, mais barata apesar dos elevados investimentos iniciais em estruturas e material rolante.

O caminho de ferro mineiro do Lena surge precisamente como solução deste tipo de problemas, que se assumiram, desde o início da actividade, como uma séria ameaça à viabilidade da indústria de extracção dos carvões existentes na região¹.

Embora inicialmente apenas destinada ao transporte do carvão extraído nas minas da Batalha e de Porto de Mós a linha, de via única e bitola reduzida, viria a abrir-se ao serviço público, cumprindo parte do desígnio de criação de uma linha regular de grande valia económica e social, ligando a zona carbonífera à linha do Oeste, na estação de Martingança, e às linhas do Norte e Este, no Entroncamento onde deveria chegar atravessando a serra de Aire na direcção de Alcanena e Torres Novas.

A fraca qualidade dos carvões e a conseqüente dificuldade da sua colocação haveriam de ditar o insucesso das minas, arrastando o encerramento do caminho de ferro ao serviço de passageiros e, por fim, a sua completa desactivação e alienação.

Primeiros tempos da linha mineira

Pode dizer-se que a história da exploração dos carvões da bacia do Lena se inicia em 1855 quando o industrial Jorge Croft (1808-1874)² regista a descoberta das “minas de carvão e ferro” de Alcanadas e Chão Preto, também designadas por minas da Batalha. Porém, durante muitos anos a sua exploração não teve grande expressão, tendo as minas transitado várias vezes de proprietário e outras tantas sido abandonada. A produção só ganhou algum alento durante a 1.^a Guerra Mundial, quando a falta de carvão estrangeiro, fez aumentar a procura de carvões nacionais.

Vasco Bramão, antigo Director Técnico das minas de carvão de S. Pedro da Cova, que adquire então a concessão das minas da Batalha, constitui em Novembro de 1916, com Manuel Vicente Ribeiro, por si e como representante da firma *Vierling & Companhia*, uma empresa para a sua exploração, que adopta a designação *Vasco Bramão e Comp.*³.

A fim de poderem exportar o carvão mais rapidamente devido à escassez do mercado, o Governo concede-lhes, em 1917, uma autorização especial para a construção de uma linha de bitola de 1 metro desde a Batalha (Pinhal Manso) à Martingança, numa extensão de 13 km, designada por “Martingança Minas”, para a qual Manuel V. Ribeiro consegue do Estado, por aluguer, os carris e o material circulante.

Nos anos que se seguiram à Guerra, o regresso das importações de combustíveis ingleses, agudizou a questão dos transportes. Trabalhava-se então nas minas da Batalha e em diversas pequenas ocorrências em Porto de Mós, o que tornava cada vez mais pertinente o prolongamento da linha até Alcanadas e daí, mais 15 km, na direcção da Mendiga, até à mina de Vale de Bragadas.

Pelos finais de 1922 constitui-se a *Sociedade Mineira do Lena* (SML), que vai adquirir as concessões até então atribuídas a V. Bramão e a outros proprietários.

Convicta do interesse dos jazigos e da necessidade de colocar as minas em contacto fácil com os principais centros de consumo, a SML estabelece conversações com os caminhos

1. Estas questões eram já levantadas por Carlos Ribeiro (1813-1882) em artigo onde se referia às minas de Cabeço do Veado (Porto de Mós), mais tarde incorporadas no Couto Mineiro do Lena, ao afirmar que “...a maior ou única dificuldade que tem o problema da lavra destas minas é o transporte do combustível para os lugares de consumo” (Ribeiro, 1891, p.282).

2. Cf. Brandão, 2007, neste volume.

de ferro do Estado para que estes estudem o traçado, e construam, uma linha destinada ao transporte do carvão ligando as minas de Porto de Mós à Linha do Oeste na zona de Pataias, com uma estação de cruzamento de comboios em Porto de Carro e a estação principal no sítio da Corredoura em Porto de Mós. Aqui ficariam todos os equipamentos de apoio, designadamente uma ponte de inversão de e cocheira de máquinas, reservatório de água, grua e zona reparações, além de alojamentos para o pessoal. A construção desta linha justificava-se na óptica da empresa, pela existência de mais de vinte e cinco concessões e vários pedidos de registo, além de uma produção diária elevada que não se compadecia com um trajecto de mais de 20 km até à linha do Oeste, por estradas em mau estado.

O projecto, que veio a merecer concordância da ferroviária nacional em Dezembro de 1922³, previa que esta assegurasse os estudos e supervisionasse a construção, adequando as estações à recepção do carvão e vendesse à SML os carris retirados de uso da linha do Oeste necessários à construção⁴; em contrapartida, a concessionária das minas deveria ceder os terrenos para a construção da linha, procedendo às necessárias expropriações⁵. Constituiria ainda encargo desta empresa mineira a aquisição do material circulante, obrigando-se a pagar os materiais fornecidos durante os anos seguintes, sob forma de carvão entregue na estação de Martingança, num valor que deveria atingir as 1000 t/dia. Contudo, por razões de ordem financeira, a transportadora do Estado desistiu do empreendimento.

Entretanto abriu-se um grave conflito: Manuel V. Ribeiro, ainda proprietário da linha de via reduzida da Batalha à Martingança, resolvera suspender os comboios em 1 de Fevereiro de 1923 e preparava-se para levantar a linha. Lesada nos seus mais profundos interesses, a SML solicita a intervenção do Estado para suspender aquelas operações, que também estavam a afectar, pela suspensão dos fornecimentos, todas as indústrias que consumiam os carvões, nomeadamente a Empresa de Cimentos de Maceira, cliente desde a primeira hora a que estava ligada por um ramal ferroviário próprio desde Junho de 1921, a Fábrica de Garrafas da Martingança que montara gasogénios especiais para o emprego do carvão da Batalha⁶ e a própria CP. Não havendo consumo, as minas também pararam, pois devido à propriedade da auto-inflamação dos carvões, não era possível manter *stocks* à boca da mina.

A linha passa então para a posse do Estado, que em Junho desse ano a entrega para exploração à SML, que fica como fiel depositária do material circulante ainda pertença de Manuel V. Ribeiro, e com a obrigação de pagar à CP o correspondente ao material fixo empregue na construção da linha. A linha recomeça a funcionar em Junho de 1923⁷, com bitola de 0,60 m, opção que tinha sido tomada para que os vagões pudessem entrar directamente nas minas, para assim se evitarem transbordos do carvão.

Todavia, este troço de caminho de ferro não satisfazia inteiramente as necessidades de escoamento do carvão, na medida em que o trajecto das minas de Porto de Mós até à Batalha, continuava a ter de se fazer em camiões e veículos de tracção animal; assim a SML lança-se

3. Extracto da acta n.º 1385 da Com. Administrativa da CP, de 13/12/1922. Arq. Histórico da CP.

4. Extracto de acta da Com. Administrativa da CP, de 13/08/1912. Arq. Histórico da CP.

5. Ao todo, terão sido feitas mais de 250 expropriações e compras de terrenos, para instalar a linha. Rel. da *Match*, 1927.

6. O carvão da Batalha tinha um teor de enxofre elevado, produzindo na queima uma grande de cinzas, factores pouco favoráveis à fácil colocação no mercado na medida em que a sua queima obrigava a dispositivos especialmente adequados.

7. Cf. Davies, 1994, p.1.

no estudo do prolongamento da linha até às minas da Bezerra, num esforço elogiado pelas autoridades de tutela:

“...dada a difícil situação económica [da SML] é de louvar a iniciativa de construção da linha em vez de optar pela instalação de um cabo aéreo que teria de recorrer à importação da totalidade dos materiais, mas que pela topografia poderia ser uma solução”⁸

Apesar da concessionária considerar o caminho de ferro de Porto de Mós à Martingança como sendo uma “*linha de serviço*” de interesse exclusivamente mineiro, não era despiciendo o seu interesse para a comunidade regional, como aliás era reconhecido nos documentos oficiais:

“... mesmo que as minas se esgotem ou que o seu futuro não corresponda ao que de promotor manifestam os trabalhos até hoje nelas feitos, tal linha não deixará de ter importância visto servir uma região rica em madeiras vinhos etc., bem como em excelentes pedras de construção, além de dever ser uma linha de turismo facilitando o acesso à preciosa jóia arquitectónica que é o nosso Mosteiro da Batalha”⁹.

Entretanto, os activos da deficitária SML são adquiridos pela recém formada *The Match and Tobacco Timber Supply Company*, que agrupa as concessões constituindo o Couto Mineiro do Lena¹⁰, implementando uma nova estratégia de gestão e adquire em Novembro de 1926 o caminho de ferro assumindo o respectivo passivo.

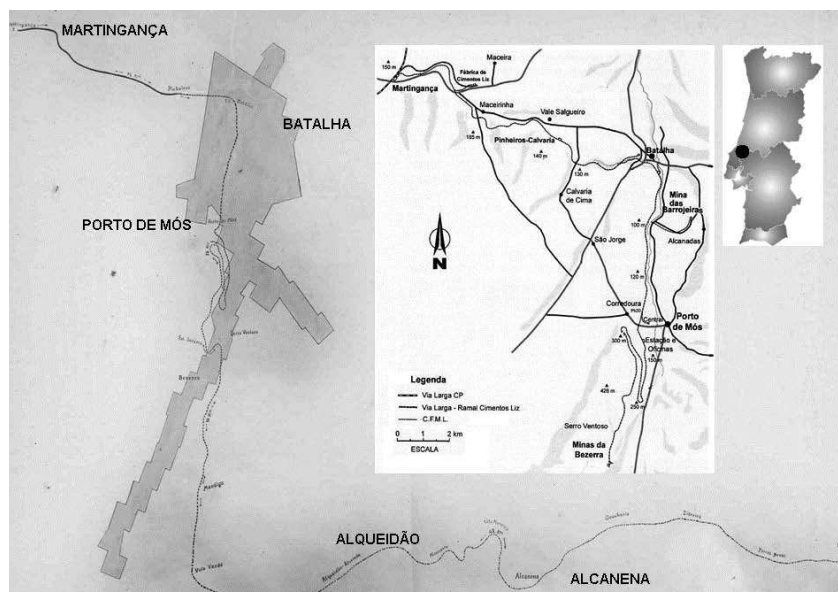


Fig. 1 – Em fundo, a projectada linha de Martingança ao Entroncamento. Na caixa, o troço efectivamente construído pela Match. AHM-INETI e adaptação de desenho de H. Eleutério Silva (2007)

8. Cf. Informação da Circ. Mineira do Sul (CMS), de 20 de Novembro de 1923.

9. *Idem.*

10. Agrupando 44 concessões, o Couto Mineiro do Lena, criado por Portaria de 20/03/1925, estendia-se pelos concelhos da Batalha, Porto de Mós e Alcobaça, numa área total superior a 8000 hectares.

Passageiros, mercadorias e turismo

Pouco tempo mediou entre a reabertura do troço da Batalha à Martingança em Outubro de 1926 e o reconhecimento do seu interesse público pelo Governo, que autoriza a *Match* a explorar, a partir de Janeiro de 1927¹¹, o transporte de mercadorias e passageiros, num serviço combinado com a CP (linha do Oeste). Para este novo serviço, ou talvez já a pensar na futura expansão da linha, em Julho desse ano a *Match* requer autorização para abandonar a bitola de 0,60 m voltando à via de 1 metro e para diversas correcções do traçado.

Em Janeiro de 1928, o Governo declarou o caminho de ferro de Martingança à Batalha de interesse geral e, em consequência, incluído no plano geral da rede ferroviária nacional¹².

O comboio chegaria a Porto de Mós em finais de 1928¹³, contudo, dada a demora das vistorias e do processo de licenciamento, o serviço de mercadorias e passageiros só seria inaugurado em Setembro de 1930¹⁴.

Além das locomotivas *Orenstein & Koppel*¹⁵ e dos vagões de carga já existentes, a *Match* encomendou à *Société des Ateliers de Godarville*, na Bélgica, material circulante novo e “moderno”¹⁶. Para o transporte de passageiros, carruagens mistas de 1.^a e 2.^a Classes e carruagens de 3.^a sobre *boggies*; para o serviço de mercadorias e transporte de carvão, vagões de carga abertos e fechados, vagões autodescarregadores, vagões para transporte de explosivos e vagão guindaste; para o abastecimento diário das minas da Bezerra, que situadas a cota elevada não dispunham de água em quantidades compatíveis com as suas necessidades, vagões cisterna de 30 000 litros¹⁷.



Fig. 2 – O comboio mineiro no cais privativo da estação de Martingança. *Match*, 1927. Arquivo Histórico Mineiro (AHM) – INETI



Fig. 3 – Uma das antigas carruagens do CFML. *Rep. de Gaz. dos C. Ferro*

11. “Aviso ao Público n.º 57”. Anexo 122 à Gazeta dos Caminhos de Ferro de 24/12/1926.

12. Dec n.º 14866 de 11 de Janeiro de 1928.

13. Cf. Rel. do C. A. da *Match* de 1928; Davies, 1994 p. 1.

14. Embora o número nos pareça inflacionado, segundo a *Match*, desde Setembro até ao fim do ano foram transportados 13200 passageiros entre Porto de Mós e Martingança e 975 toneladas de mercadorias diversas em “grande e pequena velocidade”, em serviço combinado com a linha do Oeste (Rel. do C.A. da *Match* de 1930).

15. A empresa possuía três locomotivas *O & K* de 1,0 m e uma de 0,60m, que presumimos, seja a que mais tarde transitou para as minas do Pejão, equipadas com este tipo de bitola.

16. Cf. Sousa, 1929 p. 223.

17. Cf. Davies, 1994 p.10.

Para as composições maiores e comboios rápidos de passageiros foram ainda compradas três locomotivas *Skoda Mikado* 2-8-2 de 600 hp que, porém, pouco trabalho terão feito pois o seu tamanho e peso tornavam-nas pouco apropriadas para esta linha e por isso terão ficado paradas até à sua venda, poucos anos depois¹⁸.

O optimismo sobre o futuro rendimento do Couto Mineiro – sobreavaliado como se verificou mais tarde –, e muito possivelmente a perspectiva da *Match* de assunção do caminho de ferro como outra área de negócio, levaram a empresa ao lançamento do projecto de atravessamento da serra de Aire para leste, passando por Alqueidão, Alcanena e Torres Novas ligando-se à Linha do Norte na estação do Entroncamento¹⁹. A concessionária justificava a necessidade desta ligação com o mais fácil escoamento do carvão; no entanto, não escondia que era também seu intuito servir todas aquelas povoações na certeza de que tal lhe traria vantagens económicas no financiamento da linha, como acontecera no troço já aberto ao serviço público²⁰.

“...Planeou-se, estando já concedido o prolongamento da linha que por Alcanena... vá até ao Entroncamento, ligando as minas com as linhas do Oeste e do Norte e Leste, onde os carvões do Lena sofrerão transbordo fácil... para vagonos da C.P. e para os respectivos depósitos de consumo. Este c.f., de importância máxima para o Couto Mineiro, não é de menos valor económico para a região que atravessa, sendo aberto à exploração do tráfego geral...”²¹

A convicção da empresa neste projecto levou-a mesmo a editar uma brochura de promoção, enfatizando a sua vertente de “*linha turística*”, favorável à atracção dos veraneantes espanhóis nas suas deslocações anuais para as praias da costa de Leiria²². Apesar das movimentações entretanto geradas nos municípios envolvidos, o prolongamento da linha não chegou a concretizar-se, dele tendo sido apenas concluído o trajecto até às minas da Bezerra²³.

A construção desta última secção da linha mineira constituiu, sem dúvida, um desafio à engenharia ferroviária, na medida em que era preciso fazer subir o comboio pela serra até à boca das minas, situadas a uma cota relativamente elevada. Conhecida por “*linha de montanha*”, a via descrevia, a partir de Porto de Mós, uma espécie de longo e apertado “S”, ainda hoje bem sublinhado na paisagem pelos aterros, terraplanagens e desmontes a que houve necessidade de proceder.

Embora a linha de comboio tivesse um inegável interesse económico e social para a região, o investimento da *Match* na sua construção e aquisição do equipamento, mereceram também da parte das autoridades de supervisão da actividade mineira, crítica e apreensão, na medida em que o Estado concedera à empresa um empréstimo – mediante hipoteca do seu património –, com o fim de melhorar todos os trabalhos do Couto Mineiro e que essa ajuda estava a ser toda canalizada para o caminho de ferro, descurando-se a preparação das minas.

18. As locomotivas *Skoda* cuja aquisição para as linhas do Minho e Douro chegou a ser ponderada pela CP em 1935, seriam, segundo W. Davies (*op. cit.*), demasiado pesadas para a linha. De acordo com H. Silva (2007), apenas o troço de ligação às minas da Bezerra era compatível com estas máquinas, tendo uma delas ali prestado serviço.

19. Cf. Sousa, 1928 p. 209.

20. Estes novos serviços do CFML tendo as receitas arrecadadas terão servido para cobrir as despesas com o pessoal fixo da rede ferroviária (Rel do C.A. da *Match* 1927).

21. Cf. Sousa, 1929, p. 223.

22. V. Brandão e Almeida 2006, p. 184.

23. A “*piquetagem*” do percurso até à Mendiga ainda foi feita, mas as obras de terraplanagem já não se realizaram.



Fig. 4 – Trabalhos de abertura do túnel da Serra da Pevide, hoje parcialmente abatido. Foto Match, 1927. AHM – INETI



Fig. 5 – Construção de aterro na Serra da Pevide. Foto Match, 1927. AHM – INETI

“... É de notar que enquanto os trabalhos de construção do seu caminho de ferro são feitos, como é de louvar, com toda a largueza e rapidez, os trabalhos de reconhecimentos destas minas, não tem infelizmente seguido a mesma orientação”. Creio não errar dizendo que se não for dado desde já um forte incremento aos indispensáveis trabalhos de pesquisa e de preparação, quando concluído o caminho de ferro, não terão extracção de maneira a poder garantir um transporte de carvão tal que justifique a existência do seu caminho de ferro...”²⁴

Reflexos do declínio da actividade empresarial

O sucesso inicial do serviço público do *Caminho de Ferro Mineiro do Lena* (CFML), cedo se revelaria efémero. Por outro lado, tardava a assinatura do contrato para o troço até ao Entroncamento, que a *Match* considerava essencial, pois a despeito de sucessivas reduções dos serviços ferroviários, os prejuízos de uma exploração deficitária começavam a acumular-se, afigurando-se o cenário de uma possível suspensão dos comboios.

Paralelamente, e logo no início dos anos trinta, a situação económica da concessionária agravou-se pois aos pesados compromissos financeiros contraídos com a banca e com a CP, somavam-se as dificuldades no ramo da exploração de madeiras e a perda da posição no negócio dos fósforos, vendida a um grupo estrangeiro. Além disto, a CP, rescindira as compras, alegando que os carvões do Lena não eram adequados às suas locomotivas e não dispensavam, afinal, a mistura com os importados²⁵. Afinal, nem mesmo a obrigatoriedade legal de as indústrias portuguesas e o caminho de ferro consumirem carvão nacional para minimizar a dependência do carvão estrangeiro, fazia desaparecer o espectro do estrangulamento económico da Mineira do Lena.

As dificuldades de manutenção de uma mão-de-obra estável e a falência da principal accionista da *Match*, a *Sociedade Torelades*, amplo conglomerado internacional com sede em Angola²⁶, terão sido também factores decisivos no agravamento da situação económica da

24. Júlio de Oliveira Simões, Auto de visita de 1/04/1928.

25. Extracto da acta 1930 da Com. Administrativa da CP, de 30/01/1931. Arq. Histórico da CP.

26. Cf. Davies, 1994 p. 2.

empresa. Mesmo depois de reduzir o capital social e alienar património, a *Match*, totalmente descredibilizada, é substituída entre 1930 e 1931 pela *Empresa Mineira do Lena S.A.R.L.* (EML), formada a partir do seu património e quadros.

Apesar das contrariedades, a EML continuava a fazer investimentos, na Central Eléctrica Lena, em Porto de Mós²⁷, que entra em funcionamento em 1932 e respectiva rede de distribuição de energia e no lançamento dos projectos de construção dos ramais de via férrea, um para levar o comboio à mina das Barrojeiras, que entretanto se tornara o maior centro produtor do Couto Mineiro, e outro para levar o carvão até à central termoelectrica.

A perda de consumidores do carvão agravada pela perspectiva de esgotamento das minas da Bezerra e Ferrarias, de onde se extraía a melhor lignite levam, praticamente, à total paralisação da actividade do Couto Mineiro em 1935, obrigando a empresa a pedir a suspensão do serviço de transporte de passageiros, alegando que lhe era impossível a manutenção do serviço combinado com a CP que se tornara deficitário face a um movimento quase nulo. O parecer oficial sobre o pedido da EML, embora admitisse que a suspensão do caminho de ferro pudesse a reflectir-se negativamente no já baixo volume de exploração das minas, também afirmava que a suspensão não deveria afectar grandemente a economia da região servida por camionetas, deferindo a pretensão. Chegava assim ao fim o serviço público do CFML²⁸.

A fim de realizar capital, a empresa alienou parte do património ferroviário entregando à CP, a título de amortização das dívidas, alguns vagões e carruagens e vendendo as locomotivas *Skoda* aos *Ferrocarriles de La Robla* (Espanha), ao fim de grandes esforços na busca de outros possíveis compradores.

A suspensão do serviço ferroviário não foi contudo definitiva, pois a empresa continuou a transportar regularmente o carvão e, dois anos depois, propunha-se abrir de novo o serviço de mercadorias, que aliás continuara a fazer particularmente:

*...o transporte de mercadorias é interessante desde que não haja prazos pois desta forma não há aumento de custos desde que se aproveitem os comboios de carvão porque desta forma não há aumento de despesa, nem de carvão nem de pessoal e a receita dessas mercadorias... muito viria a beneficiar o nosso orçamento e a região, sobretudo no que diz respeito ao transporte de madeira, pedra e vinho...*²⁹

Todavia, dado que era necessário incrementar a actividade das minas e garantir o abastecimento regular da central eléctrica de Porto de Mós, resolvendo simultaneamente o problema dos transportes, o Governo tinha concedido à EML um subsídio para construção do ramal do apeadeiro de S. Jorge às Barrojeiras (Batalha)³⁰. Porém, como em Dezembro de 1935 foram suspensos os transportes de interesse público no caminho de ferro, estas obras também paralisaram, situação que só viria a alterar-se no início da 2.^a Grande Guerra quando o aumento da procura de carvão e das necessidades em electricidade determinaram a sua retoma.

27. Esta central foi construída para queimar os carvões das minas da Batalha, que pela sua fraca qualidade apenas dispunham de um reduzido lote de compradores. Virá a fornecer energia, através da sua rede privada, até meados de 1955, às vilas de Alcobaça, Batalha, Porto de Mós, à fábrica de fiação de Alcobaça e a Reguengo do Fetal.

28. Cf. Davies, p. 3.

29. Cf. Ofício da EML à DGM, 28/1/1937.

30. D.G. 29 2.^a série de 5 de Fevereiro de 1935.



Fig. 6 – Grupo de trabalhadores aquando de uma visita rotineira de inspecção. Aut. desc., [194-?]. AHM – INETI



Fig. 7 – A “Zézinha”, automotora a gasolina, construída nas oficinas da EML, servia ao transporte dos quadros da empresa. Aut. desc., [194-?]

Em Outubro de 1940 a empresa tornou a pedir o restabelecimento do serviço público de passageiros e mercadorias:

*...Esta empresa, tem melhorado muito a sua vida industrial e comercial em relação à crítica situação que atravessou quando do encerramento à exploração do c.f.m. do Lena em Dezembro de 1935, embora as receitas e exploração pedidas sejam limitadas, são suficientes para suportar os encargos com a admissão do pessoal necessário à organização do respectivo serviço e o imposto ferroviário. A empresa organizaria por dia dois comboios ascendentes e dois descendentes...de forma concertada com os comboios de mercadorias da linha do Oeste para evitar que os comboios que trazem o carvão das minas voltem vazios como actualmente acontece...*³¹

Embora autorizado o transporte de carvão e mercadorias entrara-se, contudo, na derradeira etapa da vida ferroviária da EML. À parte o período da 2.^a Guerra até 1945 em que a actividade mineira se superou³², acompanhando as crescentes necessidades da difícil época, o regresso dos carvões importados de melhor qualidade e a generalização do uso dos combustíveis líquidos ditaram, de forma irreversível, a perda de competitividade da empresa e a sua consequente descapitalização.

Em Janeiro de 1949 a EML era autorizada pelo Governo a paralisar os comboios desde que o transporte de carvão fosse assegurado por camionetas e na condição de se conservar em bom estado a linha, o material circulante e tudo o que se relacionasse com a exploração do caminho de ferro. Todavia, na sequência deste despacho, era inevitável a desclassificação da linha como *serviço público* e como *acessório mineiro*³³ e o seu ulterior desmantelamento³⁴.

A *Socarbo – Sociedade Carbonífera de Porto de Mós*, que adquiriu à EML parte do Couto Mineiro e respectivo património, e que ainda manteve actividade até 1955, vendeu à CP o que restava do caminho de ferro.

31. Cf. Inf. da Dir.-Geral dos Caminhos de Ferro, 9 /10/1940.

32. V. Brandão, 2007 neste volume.

33. Dec. 37822 de 16 de Maio de 1950.

34. A linha de Porto de Mós à Bezerra fora entretanto levantada e vendida, pois aquelas minas encerraram em 1938.

Património e memória: nota final

Embora no nosso país o caminho de ferro tenha surgido pela mão da indústria extractiva com a construção do troço que ligava as minas de S. Domingos ao porto fluvial do Pomarão, no Guadiana, a história das antigas linhas mineiras tem sido pouco divulgada, apesar do grande impacto social que algumas tiveram, como é exemplo a linha do Lena.

Em cada ano que passa, mais se esbatem os vestígios da existência da linha do CFML, agora transformados em património que interessa preservar enquanto testemunho de um espaço, um desígnio e um tempo que marcou de forma indelével os concelhos da Batalha e Porto de Mós.

Da desaparecida linha mineira, para além das memórias vivas, resta ainda diverso património material; do material circulante, além da máquina *O&K* vendida às minas do Pejão, actualmente recuperada e exposta na Junta de Freguesia de Pedorido, Castelo de Paiva, duas tremonhas, uma das quais ainda ao serviço de um empreiteiro de obras públicas para distribuição de balastros, um vagão fechado exposto na secção de Lousado do Museu Ferroviário, um vagão cisterna estacionado na antiga linha do Tâmega³⁵ e o que resta de uma das carruagens, que aguarda restauro com fins museológicos; tudo o mais terá sido desmantelado³⁶. Do percurso e estações, pouco resta, dadas as transformações da região com a expansão das áreas urbanas e industriais e a construção das novas acessibilidades, salvo o antigo troço pela serra da Pevide, bem marcado e frequentemente usado por veículos TT, mercê das particularidades do percurso e da vista que se tem sobre Porto de Mós e o vale da Mendiga.

Muito está ainda por contar da história desta linha mineira; porém, não podem deixar-se na sombra os desígnios de progresso industrial e social acalentados pela mais ambiciosa das concessionárias das minas de carvão do Lena, a *The Match and Tobacco Co.*, ao tentar abrir o país aos produtos da actividade local e regional, através da ligação do *Caminho de Ferro Mineiro* à rede ferroviária nacional.

Referências e bibliografia

Fontes não impressas

Relatórios das concessionárias e autos de visita da Dir.-Geral de Minas.
AHM – INETI

Periódicos

Diário do Governo; Jornal da Batalha

Artigos e monografias

BRANDÃO, J.M. (2008) – Historiografia mineira. Contribuição para o estabelecimento de uma cronologia de factos relevantes na vida das minas de lignite de Alcanadas e Chão Preto (Batalha, Portugal). *Património geológico, arqueológico e mineiro em regiões cársicas*. Actas do Simpósio Ibero-americano. SEDPGYM. Batalha.

35. Cf. Silva, 2007 p. 53.

36. Informações pessoais de R. M. Gomes (Serviço de Património da CP); Grilo *et al* 1996.

- BRANDÃO, J.M. e ALMEIDA, J.P. (2006) – Documentos para a história do caminho de ferro mineiro do Lena. In: Património geológico y minero: su caracterización y puesta en valor. Pub. del IGME, série, *Cuadernos del Museo Geominero*, 6 p.179-190. Madrid.
- DAVIES, W.K. (1994) – *A provisional History of the Caminho de Ferro Mineiro do Lena: 1923-1955*. 12 p. Arquivo do Serv. Património e Museologia da CP. Porto.
- GRILO, R., PEDREIRA, F. e COSTA, P. (1996) – Memórias do Lena. *Bastão Piloto* 182, p. 17-19.
- GUERREIRO, J. (1929) – O desenvolvimento do caminho de ferro mineiro do Lena. *Gaz. Caminhos de Ferro*, 16 de Julho, p. 222-223.
- MATOS, J.B. (2005) – *História Cultura e Tradições das Alcanadas*. C. Municipal da Batalha.
- RIBEIRO, C. (1891) – Memória sobre as minas de carvão de Valverde e Cabeço do Veado nos concelhos de Alcanede e Porto de Mós. *Rev. de Obras Públicas e Minas* XXII, 262-264, p. 273-285.
- SILVA, H.E. (2007) – *O Couto Mineiro do Lena: histórias e memórias*. Col. Estremadura 3, CEPAE.
- SOUSA, F. (1928) – A rede ferroviária na zona litoral. *Gaz. Caminhos de Ferro*, 16 de Julho, p. 209-212.
- SOUSA, J. (1929) – O desenvolvimento do Couto mineiro do Lena. *Gaz. Caminhos de Ferro*, 16 de Julho, p. 222-223.
- VIANA, A.Q. (1928) – Problema dos carvões nacionais. *Bol. Minas* ano de 1927, p. 5-61.