

# Crónicas de viagem: Vouga / Dão

Fernando Pedreira

Da janela do meu quarto via o comboio a passar.

Não fazia ideia para onde ia nem para que servia.

Passava simplesmente, para um lado e para o outro.

E o miúdo de 4 anos, que eu era então, gostava de o ver.

Soube, mais tarde, que o que eu via era um bocadinho da linha do Estoril, entre Pedrouços e Algés.

Até que um dia fomos visitar uns primos que moravam em Sintra. E esta é a primeira viagem de comboio que recordo.

Entrar na estação do Rossio foi como entrar num novo mundo.

Aquilo é que eram comboios, com enormes máquinas pretas e carruagens de todas as formas e feitios, verdes, castanhas e, algumas, enormes, prateadas ou vermelhas e cinzentas.

E depois os cheiros: Do óleo quente, do fumo e do vapor que enchiam todo o espaço até ao enorme e altíssimo telheiro.

E os sons: dos diversos apitos e cornetas, dos altifalantes e das locomotivas a arrancar ou mesmo apenas a resfolegar paradas.

O grande momento foi ir, pela mão do meu pai ver atrelar a locomotiva ao comboio em que iríamos viajar para Sintra.

A primeira coisa que eu disse que “queria ser quando for grande” foi engatador. Esse ser corajoso que se colocava, no meio dos carris, junto das carruagens, sem medo do monstro negro que se aproximava, segurando no engate e o colocava no gancho da locomotiva apertando de seguida o parafuso do engate e ligando depois a mangueira do freio. Que personagem prodigioso!

Aliás assistir ao engatar da locomotiva ao comboio tornou-se um ritual em todas as viagens subsequentes. Ritual que ainda conservo.

As viagens anuais de Lisboa a Santa Comba Dão (estação que servia a aldeia da minha avó paterna) eram antecipadas com enorme expectativa.

Pelos meus seis/sete anos a viagem começava com uma máquina eléctrica em Santa Apolónia que era substituída por uma diesel no Entroncamento. Na Pampilhosa mudávamos de comboio e esse sim era “a sério”. Era a vapor.

Depois, à medida que ia deixando de ser menino, a electrificação foi avançando na direcção do Porto e as locomotivas a vapor na Beira Alta foram, também elas, substituídas por máquinas diesel. Já só via locomotivas “das que deitavam fumo” em Santa Comba Dão.

Adolescente, quando a entidade paternal passou a consentir ausências de casa não “supervisionadas” comecei a ir passar algumas tardes de sábado ao Barreiro, onde, até 1968, o vapor ainda tinha uma presença muito significativa e onde até ao verão do ano seguinte alguns serviços ainda eram assegurados por ela.

Por essa altura, outras actividades mais de acordo com o inevitável apelo das hormonas, alteraram as prioridades. No entanto o bichinho dos comboios estava demasiado entranhado para poder ser posto de lado. Assim, pelo menos 2 vezes por ano, tirava uns 4 a 7 dias para uma excursão ferroviária.

Com 100 a 130 escudos “do mealheiro” no bolso, saía, sempre sozinho (até porque não conhecia ninguém que tivesse o mesmo gosto por comboios) usando a minha prerrogativa de filho de ferroviário que me autorizava a fazer três viagens à borla por ano, no percurso que escolhesse.

A jornada era em geral até Bragança ou até Chaves porque, com a excepção das linhas do Vale do Vouga e do Dão, era do rio Douro para cima que as locomotivas a vapor continuavam a resistir, a custo, à invasão do diesel.

Como podia escolher o percurso que quisesse, desde que não voltasse nunca para trás, podia por exemplo (como fiz na mais «épica» de todas as minhas excursões) ir de Lisboa à Guarda via Beira Baixa, a dormir no comboio noturno, depois descer a Beira Alta até Santa Comba Dão, subir até Viseu, onde pernoitei. No dia seguinte descer o Vale do Vouga até Espinho continuando até ao Porto indo depois (“transfer” a pé da estação de S. Bento até à da Trindade) até à Póvoa do Varzim (nova pernoita).

Em cada paragem tinha de carimbar o bilhete na estação, à chegada e antes da nova partida para que o revisor pudesse confirmar que eu não estava a “fazer batota” com o percurso.

Continuando com o percurso, no dia seguinte, Póvoa do Varzim, Lousado pela via estreita, depois Lousado Ermesinde onde tomei o comboio para a Régua e nova pernoita.

No dia seguinte Régua Tua, pelas 6 da manhã, no misto. Já no Tua acabei por desistir de ir até Bragança porque, bem contadinho o dinheiro que restava, já não dava para mais fantasias e, depois de assistir às manobras o dia todo, regresssei do Tua ao Porto a tempo de apanhar, pela meia noite, o “correio” para Lisboa onde dormi a noite toda.

Nestas “excursões” o desvio na viagem de ida ou na de volta, da Pampilhosa a Santa Comba, Viseu, Sernada e depois Aveiro ou Espinho, era obrigatório.

O percurso Santa Comba Viseu era o único em que prescindia da tracção a vapor e optava pela automotora, pelo prazer de viajar naqueles dois lugares de 1ª classe mesmo ao lado do maquinista, nos “autocarros sobre carris” fabricados nas oficinas da Sernada do Vouga.

Depois casei. E, pela mesma altura, o vapor acabou.

É para ilustrar essas viagens, principalmente na parte que respeita à passagem pelo Vale do Vouga e o Dão, que aproveitei um PowerPoint que apresentei em Viseu em Novembro do ano passado, que serve para ilustrar algumas “estórias” das minhas viagens por aqueles lados nos anos 60 e 70.



Oliveira de Azeméis, 11 de Setembro de 1968, Carruagem ACE<sup>YF</sup>442  
Foto de Peter Swift

