



**Universidade do Minho**  
Escola de Arquitetura

Pedro António Coelho Oliveira Aires

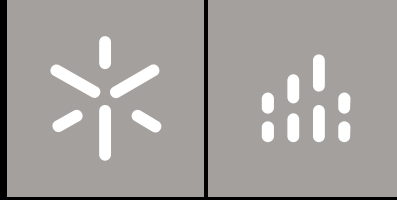
## **Linha do Corgo**

Pedro António Coelho Oliveira Aires **Linha do Corgo**

UM | 2017

Julho de 2017





**Universidade do Minho**  
Escola de Arquitetura

Pedro António Coelho Oliveira Aires

**Linha do Corgo**  
**Volume Um**

Tese de Mestrado  
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao  
Grau de Mestre em Arquitetura

Trabalho efetuado sob a orientação de  
**Professor Francisco Manuel Gomes Costa Ferreira**  
**Professor Pedro Jorge Monteiro Bandeira**





Com a aplicação do RES — Regime de Exploração Simplificada, pretende o Conselho de Gerência da CP tornar rentável uma linha em adiantado estado de deterioração — a Linha do Corgo. Tal como tem acontecido nos últimos anos, sempre que a empresa anuncia medidas tendentes a ultrapassar ou minorar o défice de exploração das linhas férreas de Trás-os-Montes e da Região do Baste, as populações acostumaram-se a ver nisso mais uma chegada para o total encerramento das vias, para dar lugar à implantação da camionagem privada. Com a eventual aplicação do RES eventuais reacções estarão na forja, a avaliar pelo repentino interesse das forças vivas das regiões afectadas, pela defesa e protecção das vias férreas do Corgo, Tua e Sabor. É dessa problemática que amanhã nos ocuparemos através de uma série de reportagens assinadas por Alípio Ferreira.

16.07.1980

# «TRINCHEIRA» DA RÉGUA ACOLHE RESTOS MORTAIS

Texto de ALÍPIO FERREIRA  
Fotos de AMÉRICO DIEGUES

O «arsenal» do Conselho de Gerência da CP acaba de ser enriquecido com uma nova «arma», o RES — Regime de Exploração Simplificada, a fim de levar de vencida a renitente oposição que as populações de Trás-os-Montes e da Região do Baste lhes têm oposto, no sentido de conseguirem manter as suas anacrónicas vias férreas. Esta firme atitude das populações não tem permitido aos dirigentes da CP concretizar, definitivamente, o velho plano fascista de abrir aquele vasto espaço à gula da camionagem privada.

Na verdade, trata-se de um autêntico plano de destruição das vias do Tâmega, Corgo, Tua e Sabor — não porque os responsáveis o assumam como tal, mas porque é possível reconstituí-lo a posteriori — no qual tem sido utilizada uma boa gama de «armas», mudando constantemente de tática, sem se desviar dos objectivos finais, fazendo incidir a maior pressão nesta ou naquela das quatro vias consoante a resistência popular, mas nunca desistindo.

Em nenhuma das linhas o Conselho de Gerência da CP conseguiu vitórias totais. Entretanto, vem amealhando alguns pontos, pequenas vitórias parciais, como no caso da linha do Sabor, onde a empresa de camionagem de António Augusto dos Santos, de Freixo de Espada-de-Cinta, e a Empresa Alfandeguense, de João Trigo, de Alfândega da Fé, já têm o caminho aberto até ao Pocinho, devido às condições de inoperacionalidade

em que ficou a linha do Sabor, depois da última «guerra». A gerência da CP é extraordinariamente paciente e sabe perfeitamente que um plano é um plano e que ele se desenvolve em muitas e variadas acções, e que o objectivo final — limpar a zona de vias férreas — será inevitavelmente alcançado. A não ser que surjam imponderáveis...

## ● ANOP: RES sim

### CP: RES é eventual

A nova «arma» de pressão, o RES — Regime de Exploração Simplificada, segundo um telegrama da ANOP — Agência Noticiosa Portuguesa, veiculado pela grande imprensa nacional, irá ser ensaiado na linha do Corgo. No dia imediato, como é usual, o Conselho de Gerência da CP distribuiu uma nota, na qual se dizia: «Os órgãos de Informação têm veiculado, nos últimos dias, a preocupação das populações servidas

pela linha do Corgo, pois constaria que a CP iria proceder a encerramento de estações na referida linha.

«Nessa conformidade cumpre ao Conselho de Gerência da CP esclarecer que não vai haver supressão de quaisquer circulações, que não há previsão ou alterações do actual esquema de paragens, havendo sim estudos para aplicação EVENTUAL (o sublinhado é nosso) do RES — Regime de Exploração Simplificada, regime esse que está, aliás, em vigor em outras linhas da CP». A transcrição é integral.

Como mandam os bons manuais da guerra, a surpresa é fundamental, e, em face da denúncia, o Conselho de Gerência da CP tentou serenar os ânimos, desmentindo, mas admitindo a eventualidade, o que funciona como um pré-aviso, «para que depois não venham dizer que não foram avisados».

Portanto, a qualquer momento é previsível a «blitzkrieg» da CP, de que, afinal, já vai havendo manifestações, como adiante se exemplificará, e como o demonstram as preocupações das autarquias e populações, já bem calejadas nestas «guerras» e sempre à espera do pior.

## ● Material

### de mercadorias:

«jogada» dos adubos  
justifica  
manutenção

A linha do Corgo, que liga a Régua a Chaves, tem uma extensão de 93 quilómetros e chegou pela primeira vez a Vila Real em 1906, tendo a ligação a Chaves ficado concluída apenas em 1921. O seu traçado corre, mais ou menos, paralelo ao rio Corgo, quer na margem direita, desde Chaves à Curalha, local em que a via e o rio se bifurcam, para, a partir desta altura, passar para a margem esquerda, atravessando todo o vale de Vila Pouca de Aguiar, sequência da Velga de Chaves.

Ao longo deste trajecto, estão disseminadas 29 estações e apeadeiros, alguns dos quais já há bastante tempo vêm apenas «passar os comboios», e, segundo o despacho da ANOP, apenas 5 ficariam abertas com a aplicação do RES: Régua, Vila Real, Pedras Salgadas, Vidago e Chaves.

Actualmente, circulam na linha do Corgo oito composições ferroviárias: quatro ascendentes (comboio 6481, 6421, 6423 e 6425) e quatro descendentes (26420, 6424, 6426 e 6482), em toda a sua extensão, e mais duas (uma descendente e outra ascendente) entre a Régua e Vila Real, com os comboios 6427 e 6420, com apenas duas ou três carruagem de passageiros, e, acidentalmente, quatro. Curiosamente, apenas o material destinado à circulação de mercadorias vai recebendo alguma assistência de manutenção, pois quanto às carruagens destinadas aos passageiros, o seu destino é a «trincheira» da



## *Uma Linha recarregada*

Como se materializa um espírito – uma perda?

Como se pode compreender um objeto transformado subitamente num *não-objeto*, cuja *fisicidade* e atual identidade existe como consequência de uma desmaterialização levada a cabo, sendo o seu resultado involuntário, acidental – o que restou –?

A desmantelação da infraestrutura não foi inofensiva: não resultou na pura e simples evaporação desta, como uma ação anulada da história; também não foi uma reversão, que implicaria um regresso ao estado inicial, anterior à sua introdução na paisagem. Em vez disso, ficou imprimida no território uma marca, como se de restos mortais se tratasse.

O *nada* que restou é mais que isso: é a possibilidade de reconhecer ou adivinhar as múltiplas reações produzidas entre o comboio e o meio envolvente, numa série de pistas dispersas.

As circunstâncias atuais da Linha dão lugar a especulações que remetem sempre para o que acontecia nestas paragens, ou que efeitos eram produzidos pelo comboio na paisagem – imagens, sons, cheiros. O elemento que mais concretamente permite supor o impacto que esta infraestrutura exercia neste meio é a linha nua que lá se desenha, como um eco que permanece. É a partir da reinterpretação deste rasto, de um fantasma que percorre o território, que nasce o projeto.

A palavra *projetar* é uma das mais usadas na disciplina da arquitetura, e o significado que lhe é atribuído nesse âmbito advém quase sempre da palavra projeto: refere-se ao ato de pensar um objeto, de organizar os elementos que o constituem, com vista numa função e concretização efetiva. Existe no entanto uma outra posição que pode ser tomada relativamente à palavra projetar: esta noção pode ser pensada a partir da palavra *projeção*.

É natural ou inevitável que o arquiteto esteja consciente desta possibilidade, já que no seu trabalho a projeção está implícita, e é indispensável à progressão deste. A visualização de um conjunto de ideias – que organizadas constroem um objeto – projetam uma imagem. Este é um dado que, apesar de tido como garantido e evidente, merece especial atenção no que respeita a esta investigação. Neste sentido, o ensaio gráfico que se segue é mais uma projeção – de ideias, a simulação de uma realidade – que um projeto, no significado e condições que este frequentemente implica.

Recarregar a Linha do Corgo significa injetá-la de força, presença e dinâmica; dar-lhe uma voz ou – neste caso –, um corpo; significa repensá-la, redesenhá-la, reanimá-la, recuperá-la, reativá-la, reclamá-la.

As imagens apresentadas resultam de uma composição entre uma paisagem destruída e os novos corpos introduzidos, que por sua vez não passam de destroços de uma memória reinterpretados e materializados; assumem-se como episódios de uma história cujo início e fim não existem.















































































*«Así no sólo nuestro acceso a la experiencia de los lugares pasa necesariamente por los medios que nos los hacen accesibles, sino que esta mediación es la arquitectura misma. En otras palabras, lo que pretendo explicar es, no sólo la necesidad de la mediación, sino también la condición mediática, establecimiento de ficciones, que es propia de la arquitectura y del paisaje urbano.»<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> <https://linhaferroviariadocorgo.wordpress.com/fotos/fotos-de-1906-a-1990/>

<sup>2</sup> SOLÀ-MORALES, Ignasi de - *Mediaciones en la arquitectura y en el paisaje urbano*. In *Territorios*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 2002  
ISBN 978-8425218644 p.111



