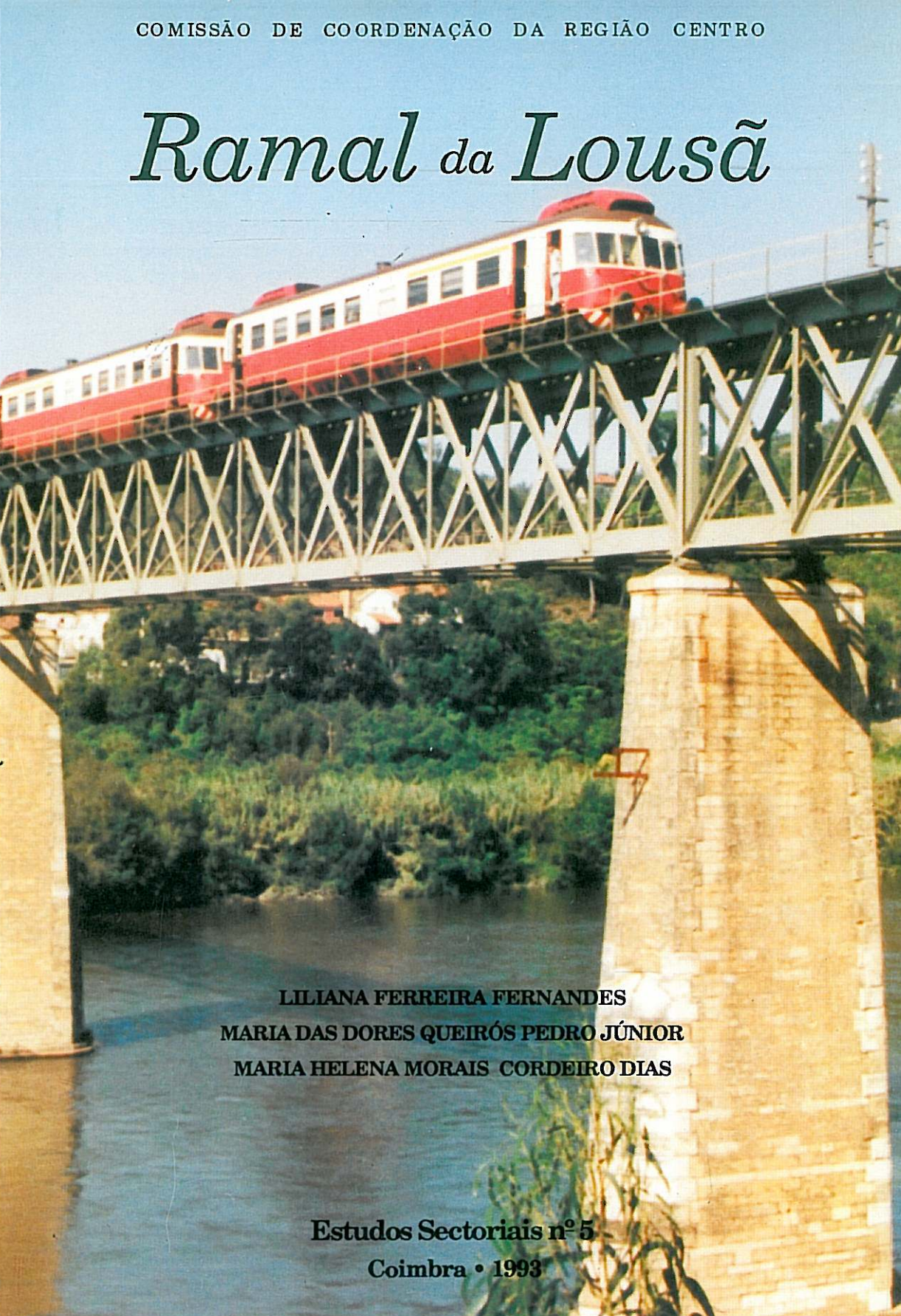
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO CENTRO

Ramal da Lousã



LILIANA FERREIRA FERNANDES

MARIA DAS DORES QUEIRÓS PEDRO JÚNIOR

MARIA HELENA MORAIS CORDEIRO DIAS

Estudos Sectoriais nº 5

Coimbra • 1993

Ramal da Lousã(*)

LILIANA FERREIRA FERNANDES(**)
MARIA DAS DORES QUEIRÓS PEDRO JÚNIOR(**)
MARIA HELENA MORAIS CORDEIRO DIAS(**)

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO CENTRO

Estudos Sectoriais nº 5

Coimbra • 1993

(*) Estudo elaborado no âmbito da disciplina de ECONOMIA REGIONAL, galardoado com o Prémio Economia Regional no ano lectivo 1990/91.

(**) Licenciadas em Economia pela Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.

ISSN: 0872-0312
ISBN: 972-569-043-5
Depósito Legal nº: 68 319/93

Ficha Técnica

Título: RAMAL DA LOUSÃ
Série: Estudos Sectoriais Nº 5
Responsável pela edição: Engº António José Cardoso
Fotografia da capa: Manuel Ribeiro (CP)
Fotografias (interior): Manuel Ribeiro (CP) e António José Cardoso (CCRC)
Composição: Vítor Duarte
Secção de offset: *Fotografia:* Adelino Bandeira
Montagem: Adelino Bandeira
Transporte: Joaquim Felício
Impressão: Joaquim Felício

Edição da

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO CENTRO
Rua Bernardim Ribeiro, 80 3000 COIMBRA
Telefone (039) 400198/9 Fax: (039) 70 16 57

Com o apoio de

Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.

ÍNDICE

NOTA DE ABERTURA

O desenvolvimento regional e local consegue-se menos por obra do acaso, mas sobretudo com passos seguros mas decisivos na senda do progresso das gentes e das actividades e no estreitamento de laços sociais, culturais e económicos entre territórios.

O Caminho de Ferro é, onde existe e sempre que se moderniza, uma passada de gigante nessa caminhada para o futuro. A Região das Beiras é desta realidade espelho fiel. O comboio povoou o imaginário do Século XX Beirão, modelou a rede urbana do Centro de Portugal, traçou com a Linha do Norte e as da Beira Alta e da Beira Baixa as artérias fundamentais dos fluxos intra, inter-regionais e internacionais de pessoas e mercadorias, permitiu, com essas Linhas e as do Oeste e do Vouga, o desenvolvimento de estâncias balneares e termais (Figueira da Foz, Monte Real, Curia, Luso, Buçaco, Alcafache). Terá a linha férrea chegado mesmo a locais que a frieza dos *ratios* económico-financeiros veio demonstrar serem inacessíveis por esse meio. Assim, acredita-se hoje que o Caminho de Ferro, pelos vultuosos investimentos em infra-estruturas e material circulante a que obriga, está vocacionado preferencialmente para o transporte de mercadorias a granel e para o tráfego sub-urbano de passageiros.

O Ramal Ferroviário da Lousã tem vindo a destacar-se pela segunda daquelas formas, revelando-se uma "conduta adutora" vital na "rede" da bacia do emprego da Região de Coimbra.

O estudo que agora se edita apresenta uma interessante panorâmica sobre este Ramal e foi galardoado em 1990-91 com o Prémio Economia Regional, instituído em boa hora pela Associação Comercial e Industrial de Coimbra (ACIC) e pelo Banco Espírito Santo (BES) para premiar o melhor trabalho apresentado na disciplina do mesmo nome na Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra (FEUC).

Não se trata de um estudo académico profundo (nem isso seria possível nos escassos meses de que os alunos dispõem, entre outros trabalhos e exames); não é tão pouco um estudo frio e desapaixonado recorrendo a modelos econométricos labirínticos. É fruto, isso sim, da conjugação de uma experiência vivencial (testemunho prático da realidade circundante) com a frontalidade própria da juventude e o recurso a técnicas eficazes de pesquisa social.

Decidiu o júri do Prémio distinguir o trabalho e propor à Comissão de Coordenação da Região Centro (CCRC) a sua publicação. Reconheceu a CP o interesse na sua divulgação, apoiando decisivamente a edição. Só agora, dois anos passados sobre a sua elaboração, se procede a essa difusão. Espera-se que constitua um veículo de reforço da atenção que o Ramal da Lousã merece por parte de todas as entidades competentes, visando a sua modernização, a adequada articulação com outros modos de transporte, a prossecução do interesse público (com ganhos ao nível das economias de espaço e de energia e da protecção ambiental) e a melhoria do serviço prestado à população.

ANTÓNIO JOSÉ CARDOSO
Chefe de Divisão
do Centro de Documentação e Informação da CCRC

INTRODUÇÃO

No âmbito do curso de Economia Regional, leccionado na Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, foi-nos proposto elaborarmos um trabalho de índole regional.

Aceitando este desafio, optámos por fazer um estudo sobre o impacte no mercado de trabalho de uma via de acesso à zona urbana de Coimbra. Assim, a nossa escolha recaíu sobre o Ramal Ferroviário da Lousã, por este ser considerado de grande importância no transporte de mão-de-obra para esta mesma zona. Esta escolha deve-se ainda ao facto de duas autoras utilizarem regularmente este meio de transporte.

Este trabalho é composto por duas partes.

Numa primeira parte, propomo-nos fazer uma breve resenha histórica do ramal em estudo, pois pensamos que sem uma análise do passado não se poderia compreender a globalidade do seu valor presente.

Na segunda parte, com base em inquéritos dirigidos aos utentes deste Ramal por nós elaborados, procedemos a uma análise quantitativa e qualitativa da população em causa.

Esperamos que este estudo conciso se mostre esclarecedor em relação a alguns aspectos da problemática do transporte suburbano de passageiros e dos casos específicos do transporte ferroviário e do Ramal da Lousã.

I

BREVE RESENHA HISTÓRICA

1. O Aparecimento do Caminho de Ferro

A invenção da máquina a vapor abriu novos horizontes, tanto para o desenvolvimento da indústria, como para o aparecimento das vias férreas. Graças à locomotiva a vapor, os produtos industriais puderam ser distribuídos mais rapidamente e de forma mais económica, assim como as fábricas puderam ser mais facilmente abastecidas de matérias primas. O binómio indústria/caminho-de-ferro tornou-se indissociável, na medida em que, entre ambos, existia uma complementaridade natural.

O primeiro troço de caminho de ferro propriamente dito, foi inaugurado em 1825 em Inglaterra. Nos anos imediatos, verificou-se uma grande expansão dessa via de comunicação naquele país e, em meados do século XIX, deu-se início à construção de caminhos de ferro na maioria dos países europeus.

Em Portugal, para não fugir à regra, começou a falar-se insistentemente em comboios a partir de 1840, embora não se esperasse para breve a sua instalação no nosso país.

Mas já em 1844, no governo de Costa Cabral, se começam a fazer diligências no sentido de concretizar o que até aí não passava de uma ideia algo distante. Em Dezembro do mesmo ano, é fundada a Companhia das Obras Públicas, à qual foi concedida a construção de uma linha férrea de Lisboa à fronteira espanhola, na intenção declarada de ligar Portugal à Europa.

Caberá a Fontes Pereira de Melo, Primeiro Ministro português das Obras Públicas, a tarefa de iniciar o lançamento da rede ferroviária nacional.

Em 1890 estavam já construídos e inaugurados 2 130 km de vias férreas. Foi esse o período áureo da implantação do caminho de ferro em Portugal.

2. Ramal da Lousã: 85 anos de história

Como já foi referido, na última metade do século passado vivia-se a euforia do caminho de ferro.

Por isso, não admira que o povo ansiasse por este meio de transporte e desse largas à sua satisfação, quando chegou a notícia de que o comboio iria passar na sua terra. Foi o que aconteceu em Miranda do Corvo e Lousã!

Esta notícia decorreu da Portaria de 18 de Março de 1873 (reinado de D. Luís), da qual passamos a transcrever um excerto:

> *« Sua Magestade El- Rei ha por bem ordenar o seguinte:*
>
> *1º Que o major do corpo de estado maior do exército Francisco Maria de Sousa Brandão, elabore o projecto para a construção de um caminho de ferro que, bifurcando na linha de leste nas proximidades da Barquinha, se dirija a Almeida por Thomar, Miranda do Corvo, Lousã e Celourico».*

Mas, se estava dado o primeiro passo que era o estudo desse projecto, faltava ainda dar-lhe realidade, o que constituíu um processo moroso, uma vez que desde a data da publicação da portaria (1873), à outorga da concessão (1887), decorreram 14 anos, e desta até à data da inauguração (1906) decorreram 19!

Desta forma, foi outorgada a concessão de uma linha de via reduzida, de Coimbra a Arganil, com passagem por Miranda do Corvo e Lousã, à firma «Fonsecas, Santos e Viana», por alvará de 10 de Setembro de 1887.

Pouco tempo depois, os concessionários pediram a substituição da via reduzida por via larga, inferindo-se da sua atitude a intenção de, numa fase posterior, prolongar o ramal até à Covilhã. Em 8 de Outubro de 1888, um novo alvará outorgou a concessão da via larga à Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, numa extensão de 62 km, de Coimbra a Arganil, passando por Ceira, Miranda do Corvo, Serpins, Várzea e Góis.

No ano seguinte (1889) iniciaram-se os trabalhos de construção em todo o comprimento da linha, mas mais intensamente nos primeiros 29 km: de Coimbra à Lousã.

Estavam os trabalhos já muito adiantados quando rebentou a crise de 1890, com tal influência nos negócios da Companhia que obrigou à paralisação completa dos trabalhos.

Em 1897, foi declarada a falência da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego.

No ano de 1900, foi nomeado pelo Tribunal de Comércio de Lisboa um Conselheiro para gerir os negócios desta Companhia, no intuito de se valorizar o avultado capital já imobilizado nos trabalhos de construção; este capital já se encontrava em progressiva depreciação, devido à ruína das obras já executadas.

Mas era preciso obter o capital necessário para a conclusão das obras entre Coimbra e Lousã, sendo esta dificuldade ultrapassada em 1903 com a concessão de uma garantia de juro às obrigações que a Companhia iria emitir para esse fim.

Em Janeiro de 1905 recomeçam as obras do ramal, tendo sido o troço Coimbra-Lousã inaugurado a 16 de Dezembro de 1906.

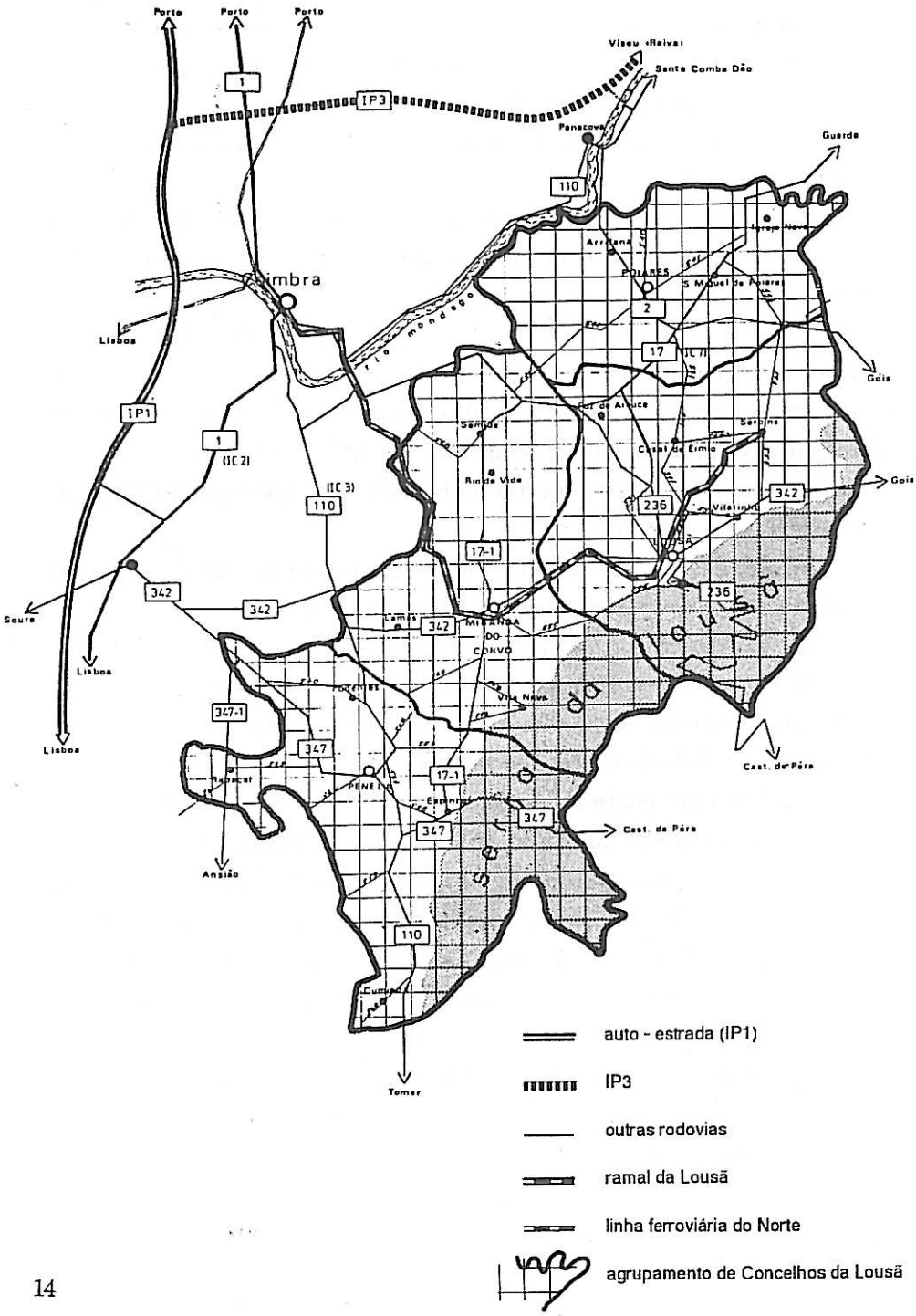
A nova linha partia da estação de Coimbra-cidade, percorria a Avenida Navarro, seguindo pelo Vale da Arregaça em direcção à Portela (onde atravessa o Mondego com uma ponte com a extensão de 200 metros) para entrar no Vale do Ceira, que segue na extensão de 2 km, e transpondo este rio sobre uma ponte de 40 m, entra logo no sinuoso Vale do Dueça, onde se conserva até Miranda do Corvo na extensão aproximada de 11 km, nos quais há a mencionar, além do viaduto da Trémoa (25 metros), quatro pontes sobre o Dueça (sendo três de 25 m e uma de 40 m). De Miranda do Corvo até à Lousã, o percurso já não é tão acidentado. Contudo, a linha tem ainda 7 túneis, numa extensão de 14 km, sendo o maior de 282 m (Vale do Açor) e o segundo mais longo de 250 m (Portela).

As estações da linha eram, inicialmente, as seguintes:

- Carvalhosas, ao km 3,0;
- Ceira, ao km 8,0;

Figura 1

Enquadramento Regional do Ramal da Lousã



auto - estrada (IP1)

IP3

outras rodovias

ramal da Lousã

linha ferroviária do Norte

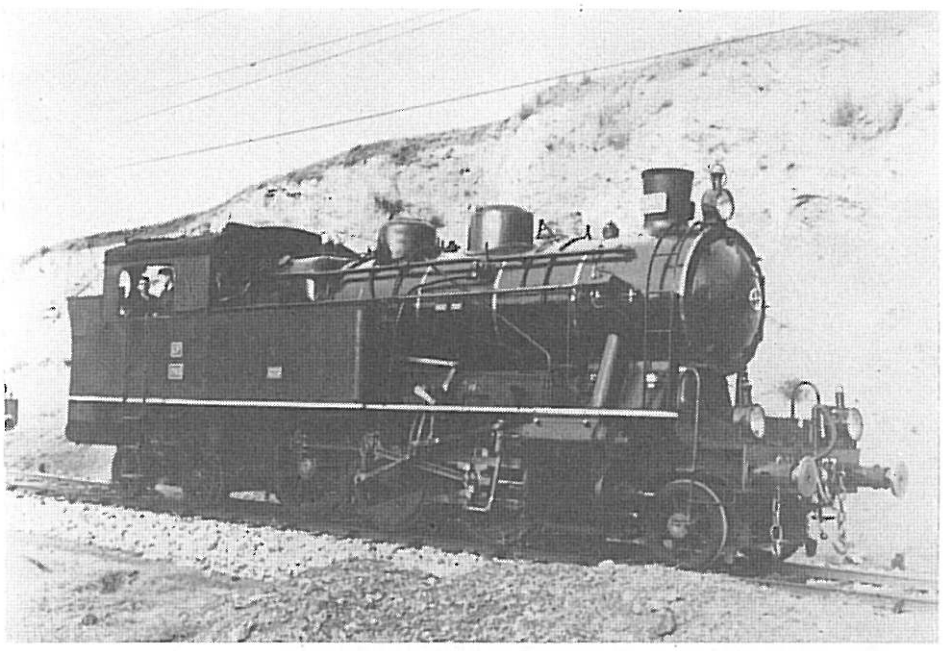
agrupamento de Concelhos da Lousã

- Trémoa, ao km 12,5;
- Almalaguês, ao km 15,1;
- Miranda do Corvo, ao km 19,2;
- Padrão, ao km 22,8;
- Lousã, ao km 29,0.

O ramal da Lousã atravessa três concelhos: Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã.

No início, havia apenas dois comboios no sentido Coimbra-Lousã: um às 5 h da manhã e outro às 11.30 h. Note-se que o tempo que o comboio demorava a fazer o trajecto era quase de hora e meia. Por outro lado, no sentido Lousã-Coimbra também havia apenas dois Comboios: um às 7.20 h e outro às 15 h.

Estes horários geraram uma onda de protestos até que, em 1907, se anunciou que deveriam ser adoptados novos horários com a circulação de novas automotoras, que fariam o serviço entre a Lousã e a Figueira da Foz.



Antiga locomotiva Foto: CP

Ainda neste ano se tentou novamente levar o caminho de ferro de Lousã até Arganil e, posteriormente até Gouveia. No entanto, vários factores contribuíram para que isto não se concretizasse:

- a mudança do regime político;
- a instabilidade política dos primeiros tempos da República;
- o deflagrar da Primeira Grande Guerra Mundial;
- as graves crises financeiras do primeiro quartel do século XX.

Nos anos subsequentes, várias tentativas se fizeram para prolongar o caminho de ferro: 1911, 1922 e 1927. Em 1923, a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego apresentou o orçamento para a conclusão do troço Lousã-Arganil: 10 000 000 $ 00. O empréstimo foi obtido na Caixa Geral de Depósitos, com juro de 7%.

Uma composição antiga

Foto: CP

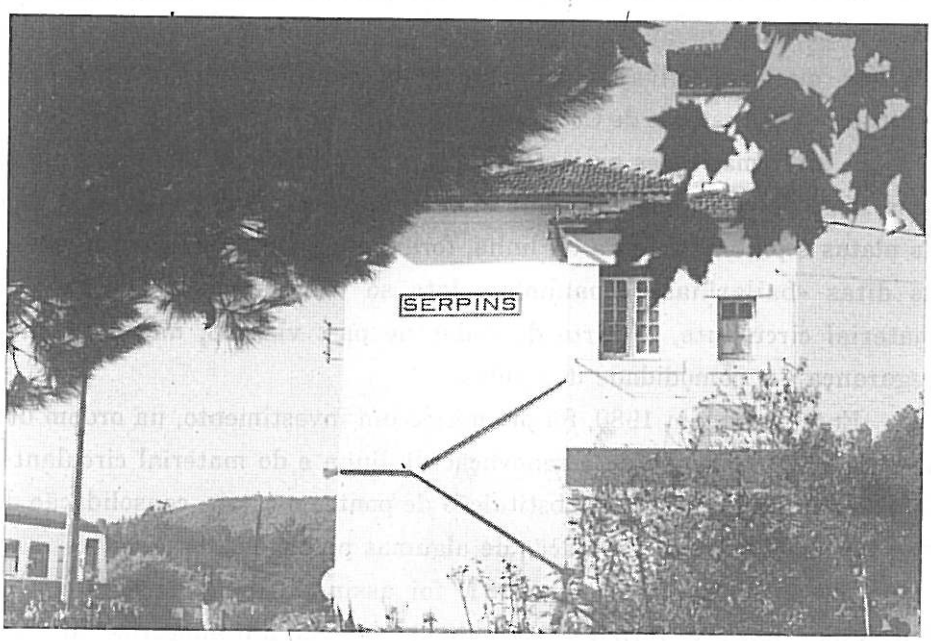
Poucos meses depois, mas já em 1924, foi feito o contrato para a construção, com a Companhia Portuguesa. No entanto esta companhia alterou o traçado da linha, encarecendo-o e vindo a gastar em apenas 6 km (de Lousã a Serpins) aqueles 10 000 contos que estavam orçamentados para chegar da Lousã a Arganil.

Finalmente, em 10 de Agosto de 1930, foi inaugurado o pequeno troço de 6 km de Lousã a Serpins.

Figura 2

O desenvolvimento do Ramal da Lousã nos três concelhos que serve

Coimbra	10,8 km
Miranda do Corvo	13,2 km
Lousã	13 km



Estação de Serpins Foto: CCRC

Passados seis anos, a «Casa da Comarca de Arganil» apresentou uma proposta para solicitar a conclusão imediata do Caminho de Ferro de Arganil.

Desde então, continuaram a fazer-se esforços quer no sentido de aumentar o numero diário de comboios, quer no sentido do prolongamento da via férrea. Quanto ao primeiro protesto, este acabou por ser atendido, tendo inclusivamente chegado umas automotoras holandesas, no decorrer da década de 50. No que respeita ao segundo protesto, nada feito!

Contudo, podemos afirmar que, nas décadas de 50 e 60, nos concelhos de Lousã e Miranda do Corvo, que possuíam características de concelhos de interior, era previsível um acentuar da estagnação económica e uma diminuição da população. Mas, devido à facilidade de acesso ao centro urbano de Coimbra proporcionado pelo comboio, estes resistiram e na década de 60, iniciaram um período de crescimento.

Em finais da década de 70, começaram a circular umas automotoras denominadas «ferry-buses», provenientes da vizinha Espanha. Pelo facto de balançarem muito, eram popularmente designadas por «bailarinas». De imediato, surgiu uma onda de protestos por parte dos utentes que, inclusivamente, impediram pacificamente a saída das automotoras da estação de Coimbra-Parque, no dia 24 de Outubro de 1979.

A confirmar estes protestos, num curto período de tempo deflagrou uma série de incêndios nas composições que, para além de atearem fogo às matas e pinhais à beira da linha, foram eliminando progressivamente as ditas «bailarinas» espanholas. Isto só veio demonstrar que este material circulante, já farto de rodar no país vizinho, não oferecia a segurança e a comodidade desejadas.

Entretanto, em 1980, foi prometido um investimento, na ordem dos 750 mil contos, destinado à renovação da linha e do material circulante. O plano de obras previa a substituição de pontes e carris, consolidação de barreiras e taludes e eliminação de algumas passagens de nível.

Em 9 de Dezembro de 1981, foi assinado um protocolo com a Sorefame, para o fornecimento de 14 novas automotoras «diesel--eléctricas», no valor de 1 400 000 contos. Um ano mais tarde, foram

efectivamente iniciados os trabalhos de renovação do ramal, que consistiam na substituição de carris, melhoria de cais, consolidação de aterros, drenagem, etc.. O custo destas obras ascende a 400 000 contos. Uma tão elevada quantia deve-se ao acidentado perfil da linha: só para ter uma ideia, podemos dizer que existem rampas cujo declive ultrapassa os 20 por mil e há 52 curvas entre Coimbra e Miranda, o que dá uma média de 3 curvas por km.

Um ano mais tarde, foram efectivamente iniciados os trabalhos de renovação do ramal, que consistiam na substituição de carris, melhoria de cais, consolidação de aterros, drenagem, etc. O custo destas obras ascendem a 400 000 contos. Uma quantia tão elevada deve-se ao acidentado perfil da linha; só para ter uma ideia, podemos dizer que há rampas cujo declive ultrapassa os 20 por mil e há 52 curvas entre Coimbra e Miranda, o que dá uma média de 3 curvas por km.

Em 1986, volta à baila a questão da ligação a Tomar. Em Julho, há uma reunião com diversos presidentes das Câmaras Municipais que estavam interessadas nessa ligação, entre os quais Tomar, Ferreira do Zêzere, Ansião, Figueiró dos Vinhos e Miranda do Corvo, com vista a reivindicar a concretização deste empreendimento. Nesta reunião participaram ainda o presidente da Comissão de Coordenação da Região Centro (CCRC) e os directores dos GAT da Lousã e Arganil.

O parecer da CCRC sobre esta ligação apontava as seguintes recomendações:

"1. A região que mais directamente poderá vir a beneficiar com a realização deste investimento situa-se na área de influência ocupada pelos agrupamentos de Figueiró dos Vinhos, Lousã e Sertã, que pertencem à Região Centro, e pelos concelhos de Tomar, Ferreira do Zêzere, Sardoal, Mação, Vila Nova de Ourém e Abrantes, pertencentes à Região de Lisboa e Vale do Tejo;

2. Reconhece-se que esta área encerra potencialidades de desenvolvimento, nomeadamente pela existência de recursos florestais importantes (46,7% da área total é ocupada por actividades silvícolas, contra 35,5% na Região Centro e 34,2% no Continente, e existem largas faixas de terrenos ocupados pela agricultura que possuem mais aptidão para a silvicultura);

3. Urge criar condições para o aproveitamento destes recursos naturais, com destaque para a substancial riqueza florestal já existente. Para demonstrar este potencial, bastará referir que a área ocupada pelos agrupamentos de Figueiró dos Vinhos, Lousã e Sertã e pelos concelhos de Tomar, Ferreira do Zêzere, Sardoal, Mação, Vila Nova de Ourém e Abrantes representa 5,45% da área do Continente e é responsável por 9,62% do produto florestal, (material lenhoso), valor que aumenta para 11,35% se nos reportarmos apenas aos produtos resultantes do pinheiro e do eucalipto e para 12,86% no caso dos produtos do pinheiro;

4. Os produtos resultantes da floresta têm aceitação favorável nos mercados europeus. Haverá portanto que assegurar a sua colocação nos centros consumidores em tempo e preço razoáveis;

5. Até à data, esta área tem tido condições de acessibilidade bastante precárias, o que lhe condicionou fortemente o desenvolvimento sócio-económico, visto que constitui um dos seus maiores estrangulamentos;

6. O Plano Rodoviário Nacional (PRN) prevê a construção na zona abrangida pelos concelhos em referência de dois itinerários complementares:
   - o IC 3 (troço Tomar/Pontão/Coimbra)
   - o IC 8 (troço Pombal/Pontão/Proença-a-Nova)

   As características técnicas destes itinerários permitirão colmatar, na sua maior parte, os problemas de acesso atrás referidos,

com a vantagem, decisiva neste nível de distâncias, de o transporte rodoviário – diferentemente do ferroviário – permitir os acessos porta-a-porta;

7. No que respeita à rede ferroviária, regista-se que o ramal cuja execução é proposta se situa na proximidade da linha do Norte, eixo principal da rede ferroviária do país, e em paralelo a esta, o que permite afirmar que os concelhos considerados, desde que servidos por uma boa ligação rodoviária a esta linha, estão dotados de um serviço ferroviário razoável;

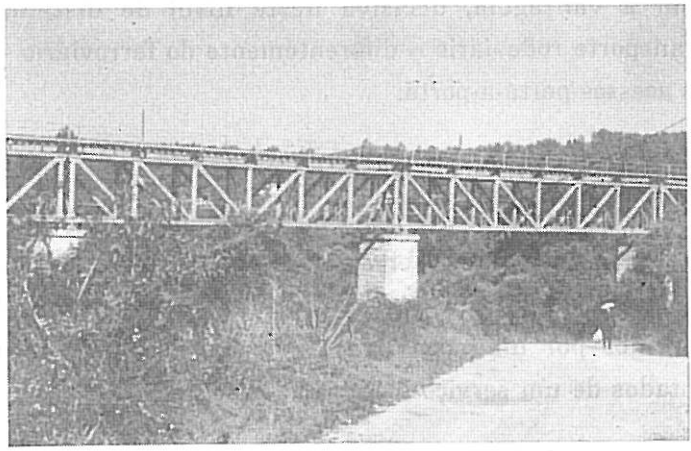
8. Neste contexto e ainda que se reconheça o interesse da construção do referido ramal, entende-se que a decisão última da sua execução só pode ser tomada no quadro de uma política de transportes mais ampla, que priorize os investimentos tendo em atenção os interesses globais do país e as disponibilidades financeiras."

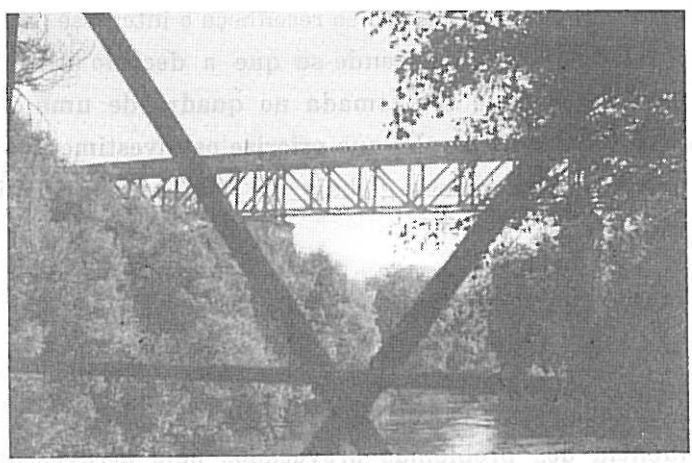
Entretanto, nesta década alguns apeadeiros foram encerrados e outros, considerados mais estratégicos, foram inaugurados(1). Em 1988, em consequência dos problemas provocados pelo atravessamento da Baixa Coimbrã pelo caminho de ferro, foi elaborado um estudo que propunha alternativas para solucionar esta questão.

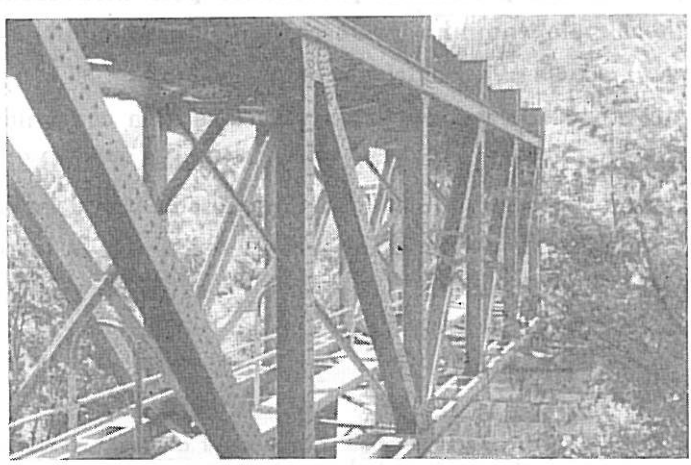
No entanto, a alternativa mais viável seria a construção de um túnel na extensão de 300 m, orçado em 300 000 contos (ANEXO 2).

De então para cá, tem sido esta a questão mais debatida! Outro projecto de que se tem vindo a falar recentemente é o da introdução de eléctricos rápidos nesta linha.

(1) Durante a década de 80, inauguraram-se os apeadeiros de Lobazes, Meiral e Vale do Açor. Anteriormente a esta década, já tinham sido abertos os apeadeiros de Conraria e o de Almalaguês passou a chamar-se Moinhos.







Três imagens da Ponte do Boque, junto a Serpins Fotos: CCRC

Actualmente, o ramal da Lousã serve, de Coimbra a Serpins, os municípios da Lousã e Miranda do Corvo e uma zona densamente povoada do concelho de Coimbra. Funciona predominantemente como um suburbano de passageiros; o transporte de mercadorias é relativamente pouco significativo.

II

MOVIMENTOS PENDULARES: análise estatística

1. Introdução

A zona urbana de Coimbra absorve mão-de-obra oriunda dos vários concelhos limítrofes. Geram-se, assim, movimentos pendulares que se orientam segundo a rede de comunicações e transportes. Neste contexto, o ramal ferroviário da Lousã ocupa um lugar de destaque.

Não é, pois, de admirar que já tenham sido realizados alguns estudos acerca deste mesmo ramal.

Em 1974, foi elaborado um trabalho intitulado "Elementos relativos ao ramal ferroviário da Lousã pedido por despacho da Presidência da Câmara Municipal de Coimbra de 11 de Fevereiro de 1974 ao grupo de trabalho por ela constituído", baseado em inquéritos dirigidos aos utentes (realizados em 3 e 9 de Março de 1974) e onde foi feita uma análise comboio a comboio (note-se que só havia 6 comboios no sentido Coimbra--Serpins e outros 6 no sentido Serpins-Coimbra). O objectivo deste trabalho era "recolher os elementos indispensáveis à apreciação de toda a problemática que o caminho de ferro da Lousã encerra relativamente a Coimbra", conforme o referido despacho.

Em 1988, foi elaborado um outro trabalho intitulado "Ramal da Lousã – Que futuro?", também este baseado em inquéritos dirigidos aos utentes e realizados em 11 de Março de 1987 e de 4 a 8 de Janeiro de 1988. Este trabalho era constituído por três partes:

- na primeira, fazia-se referência aos vários planos de ordenamento que enquadravam o ramal da Lousã;
- na segunda, fez-se a análise dos dados obtidos nos inquéritos;
- na terceira, fez-se uma exposição das várias alternativas para o desenvolvimento futuro do ramal.

Em 1991, com o objectivo de avaliar o contributo do ramal da Lousã para o desenvolvimento do mercado de trabalho da zona urbana de Coimbra, decidimos fazer um estudo de carácter estatístico baseado em inquéritos dirigidos aos utentes. Pretendíamos não apenas um conhecimento quantitativo desses utentes (quantos são?), mas sobretudo um conhecimento qualitativo (quem são?) dos mesmos. Para tal, procedemos

Figura 3

Modelo de inquérito utilizado

RAMAL CP- COIMBRA-SERPINS

INQUÉRITO DIRIGIDO AOS UTENTES

QUESTIONÁRIO:

1. ESTAÇÃO DE ENTRADA

SERPINS..... ☐
LOUSÃ..... ☐
MEIRAL..... ☐
PADRÃO..... ☐
MIRANDA DO CORVO..... ☐
LOBAZES..... ☐
MOINHOS..... ☐
TRÉMOA..... ☐
VALE DO AÇOR..... ☐
CEIRA..... ☐
CONRARIA..... ☐
CARVALHOSAS..... ☐
S.JOSÉ..... ☐
COIMBRA-PARQUE..... ☐

2. ESTAÇÃO DE SAÍDA

SERPINS..... ☐
LOUSÃ..... ☐
MEIRAL..... ☐
PADRÃO..... ☐
MIRANDA DO CORVO..... ☐
LOBAZES..... ☐
MOINHOS..... ☐
TRÉMOA..... ☐
VALE DO AÇOR..... ☐
CEIRA..... ☐
CONRARIA..... ☐
CARVALHOSAS..... ☐
S.JOSÉ..... ☐
COIMBRA-PARQUE..... ☐

3. IDENTIFICAÇÃO

3.1-IDADE.....

3.2-SEXO.....M ☐ S ☐

3.3-QUAL O MOTIVO DA VIAGEM?

-TRABALHO..... ☐ -ESTUDO..... ☐

-MÉDICO/HOSPITAL..... ☐ -COMPRAS/PASSEIO/DIVERSOS ☐

4.TEM ASSINATURA NA CP?.....N ☐ S ☐

5.SITUAÇÃO SÓCIO-PROFISSIONAL

5.1-PROFISSÃO

-E ESTUDANTE..... ☐ -TRABALHA NA INDÚSTRIA..... ☐

-E PROFESSOR..... ☐ -TRABALHA NA ACTIV.DOMÉSTICA. ☐

-TRABALHA NO COMÉRCIO.... ☐ -TRABALHA NOUTRAS ACTIVIDADES ☐

5.2-ZONA DE COIMBRA ONDE TRABALHA/ESTUDA?

-BAIXA..... ☐ -S.CLARA/COVÕES/S.MARTINHO..... ☐

-CELAS..... ☐ -S.ANT.OLIV./TOVIM..... ☐

-S.JOSÉ/SOLUM/B.N.MAT. ☐ -ALTA..... ☐

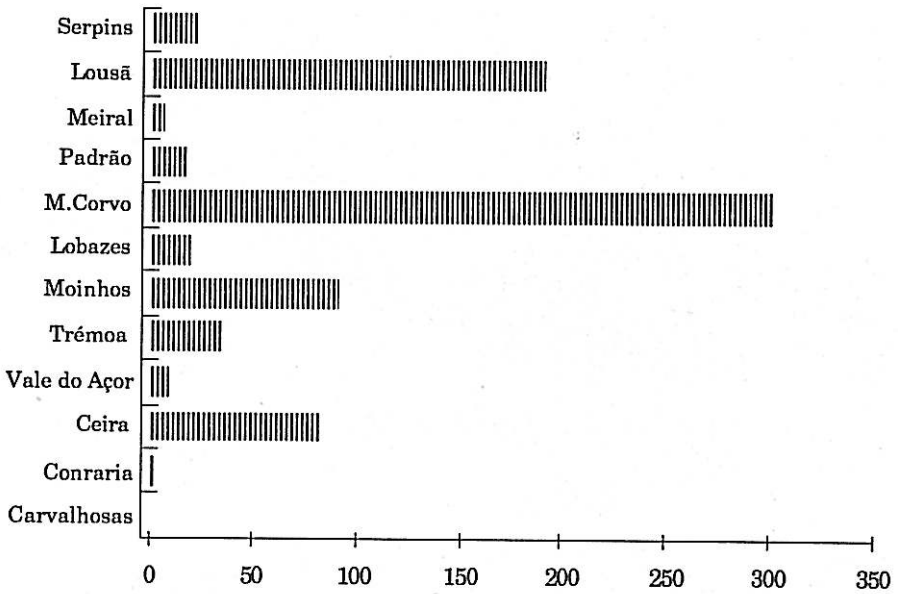
-PEDR./EIRAS/ADÉMIA... ☐ -OUTRAS..... ☐

à elaboração de inquéritos, que distribuímos no dia 14 de Maio de 1991 junto dos utentes, aquando do regresso a suas casas. Fizemos o percurso no sentido Coimbra-Serpins de todas as automotoras que partiam depois das 15 horas e antes das 20 horas (15:45; 17:10; 17:51; 18:39; 19:19; 19:56).

Inquirimos 788 pessoas, o que corresponde a cerca de 90% do total de passageiros das automotoras que correspondem aos horários acima referidos. Os dados que foram obtidos são analisados de seguida.

2. Análise dos dados

2.1. Origem dos passageiros desembarcados nos apeadeiros de Coimbra (Parque e S. José)



Fonte: *Inquéritos 1991.*

Como podemos verificar através da análise do gráfico, dos três concelhos servidos pelo ramal o mais dependente dele é o de Miranda do Corvo. A sede de concelho e povoações limítrofes, nomeadamente Moinhos, funcionam como dormitório de Coimbra. Contribuem para esta

Coimbra-Parque Foto: CP

opção a proximidade a Coimbra e algum equipamento colectivo de bom nível: infantário, escola preparatória e secundária, centro de saúde com atendimento permanente, piscina e tanque de aprendizagem de natação, pavilhão gimnodesportivo, etc..

2.2. Idade e Sexo

< 18	>18; <30	>30; <45	>45; <60	>60	Nada	Total
12,9 %	34,9 %	27,4 %	14,2 %	5 %	5,6 %	100 %

Masculino	Feminino	Nada	Total
41 %	58,75 %	0,25 %	100 %

Fonte: *Inquéritos 1991.*

Podemos verificar que o escalão etário com maior representatividade é aquele que está compreendido entre os 18 e os 30 anos, com 34,9 %, ou seja, cerca de um terço dos inquiridos. Logo de seguida, encontra-se o escalão 30-45 anos, o que nos dá uma imagem jovem dos passageiros.

É de salientar ainda a predominância dos utentes do sexo feminino.

2.3. Motivo da viagem

Trabalho	Estudo	Médico	Diversos	Total
64,1 %	19,9 %	8,5 %	7,5 %	100 %

Fonte: *Inquéritos 1991.*

Da análise deste quadro, torna-se evidente que a função principal do ramal é o transporte de mão-de-obra para a zona urbana de Coimbra, pois praticamente dois terços dos utentes declararam vir trabalhar para esta área.

Em segundo lugar, mas com um valor bastante inferior (19,9 %), encontramos os estudantes. Trata-se, sobretudo, de estudantes universitá-

rios e estudantes de liceu, nas áreas de estudo que não existem nas escolas dos seus concelhos.

2.4. Assinatura na C.P.

SIM	NÃO	TOTAL
73,7 %	26,3 %	100 %

Fonte: *Inquéritos 1991.*

Estes valores mostram-nos que cerca de três quartos dos utentes têm "passe", o que demonstra que este meio de transporte é maioritariamente utilizado por pessoas que viajam diariamente (movimentos pendulares).

Contudo, não devemos ignorar o número de utentes ocasionais, pois constituem uma percentagem significativa.

2.5. Zona de destino dos passageiros desembarcados nos apeadeiros de S. José e do Parque

Baixa	Celas	S. José	Pedrulha/ /Eiras/ /Adémia	Santa Clara	Sº Antº Olivais/ /Tovim	Alta	Outras
28,5 %	8,3 %	28,5 %	8,8 %	5,9 %	4,2 %	10,2 %	5,6 %

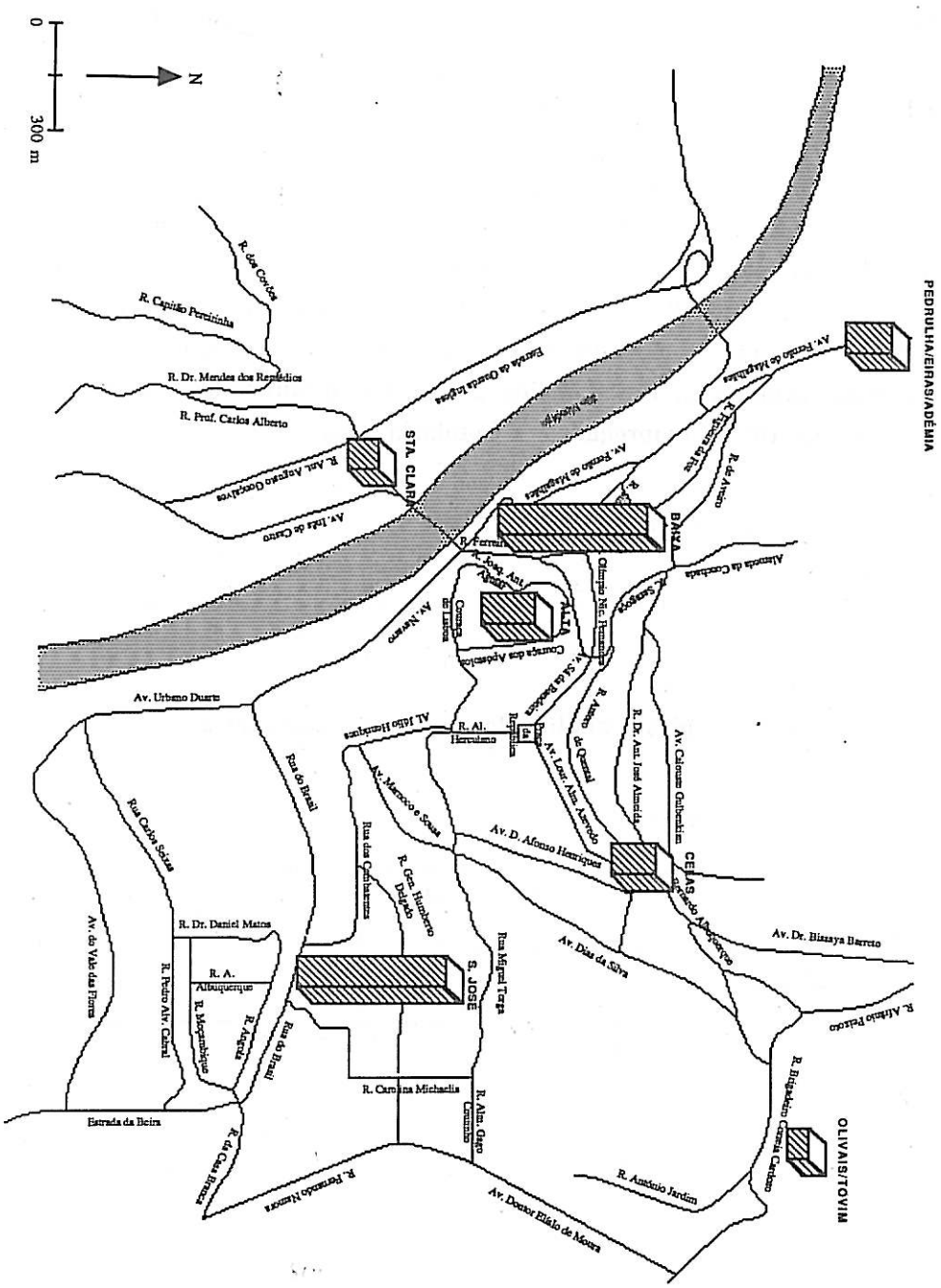
Fonte: *Inquéritos 1991.*

Como consta do quadro e é visível na figura 4, as zonas que se evidenciam são a Baixa e S. José, dado que é nessas mesmas zonas que se situam os apeadeiros; quem para elas se dirige, vindo da região abrangida pelo ramal da Lousã, naturalmente opta por vir de automotora. Há também que ter em conta a Alta, Celas e, ainda, a área industrial a Norte da cidade (Pedrulha, Eiras, Adémia).

Dos valores obtidos, concluímos que a maioria dos utentes (76 %) do ramal, termina a sua viagem em Coimbra-Parque, o que se deve não só ao facto de se dirigirem à Baixa, mas sobretudo pelo facto de a zona do Largo da Portagem constituir um centro difusor de transportes (SMTUC, Estação de Coimbra A).

Figura 4

Zona de destino dos passageiros desembarcados nos apeadeiros de S. José e do Parque



2.6. Situação Socio-Profissional

Professor	Comércio	Indústria	Actividades Domésticas	Outras Actividades	Total
1,4 %	12,7 %	16,9 %	19,5 %	49,5 %	100 %

Fonte: *Inquéritos 1991.*

De entre os inquiridos cujo motivo da viagem é o trabalho, é de salientar que 19,5% trabalha na actividade doméstica, sendo esta exercida na sua totalidade por mulheres.

50% dos trabalhadores assinalaram a rubrica "outras actividades", rubrica esta que é extremamente heterogénea, pois engloba as mais diversas profissões: funcionários públicos (Administração Central e Local), secretárias, empregados de hotelaria, etc..

2.7. Análise combinada dos dados

Após esta análise, rubrica a rubrica, consideramos de efectiva importância proceder a um estudo combinado de algumas características da amostra.

Assim, passamos à análise das seguintes combinações:

a) Idade / Motivo

Motivo / Idade	Trabalho	Estudo	Médico	Diversos
<18	2,9 %	9,4 %	0,3 %	0,4 %
>18; <30	22,0%	10,3 %	0,5 %	2,2 %
>30; <45	23,4 %	0 %	2,2 %	1,9 %
>45; <60	9,6 %	0 %	2,9 %	1,6 %
>60	1,6 %	0 %	2,4 %	0,9 %
Nada	4,6 %	0,3 %	0,3 %	0,5 %

Fonte: *Inquéritos 1991.*

É notório e confirmado pelos nossos dados que praticamente metade dos inquiridos têm idade compreendida entre 18 e 45 anos e são trabalhadores na área urbana de Coimbra, trabalhadores estes que estão no auge das suas capacidades físicas e intelectuais.

Quanto ao estudo, também este é responsável pela deslocação diária de cerca de 20% dos passageiros inquiridos, tendo estes idades inferiores aos 30 anos, como seria previsível. Este fluxo de estudantes deve-se não só à frequência universitária, mas sobretudo ao ensino complementar, havendo mesmo um número significativo de alunos deste ensino com idade superior a 18 anos.

É de referir ainda que o principal motivo que leva os mais velhos a viajar até à cidade é a vinda a consultas médicas.

b) Profissão / Zona de destino

Zona / Prof.	Baixa	Celas	S.José	Pedrulha/ /Eiras/ /Adémia	Santa Clara	Sº Antº Olivais/ /Tovim	Alta	Outras
Estud.	3,8 %	0,6 %	11,5 %	0,5 %	1,4 %	1,2 %	5,6 %	0 %
Prof.	0,2 %	0 %	0,3 %	0 %	0,2 %	0,2 %	0 %	0,3 %
Com.	5 %	0,6 %	2 %	1,4 %	0,3 %	0 %	0,2 %	0,2 %
Ind.	3,3 %	0,2 %	1,5 %	4,2 %	0,8 %	0,2 %	0,2 %	2,4 %
Dom.	0,9 %	2,4 %	8,5 %	0 %	0,5 %	1,2 %	0,9 %	0,3 %
Outras	15,3 %	4,6 %	4,7 %	2,6 %	2,9 %	1,5 %	3,3 %	2,4 %

Fonte: *Inquéritos 1991.*

Devido ao facto de existirem, na zona de S. José, vários liceus (D. Maria, Brotero, Eugénio de Castro, Quinta das Flores) e ainda, a Escola Superior de Educação, é natural que a maior parte dos estudantes se dirijam a esta zona.

Em segundo lugar, temos como local de destino de estudantes a Alta Coimbrã, onde se situa a Universidade, excepto a Faculdade de Economia.

Quanto aos trabalhadores na área comercial, estes deslocam-se com destino à Baixa, ou seja, onde se centra maioritariamente o comércio da cidade.

A confirmar o que já dissemos aquando das conclusões sobre as zonas de destino dos passageiros do ramal, temos um valor significativo de operários fabris que se dirigem às zonas de Pedrulha/Eiras/Adémia.

III
ANÁLISE COMPARADA

Tendo analisado os dados obtidos nos nossos inquéritos e chegado a algumas conclusões, vamos compará-las com as conclusões a que chegaram os responsáveis pelo trabalho «Ramal da Lousã – Que futuro?», de 1988. Note-se, no entanto, que a metodologia utilizada em 1988 foi um bocado diferente: basta dizermos que o número de pessoas inquiridas foi significativamente menor nessa altura (518). De qualquer forma, também não podemos proceder a comparações com o trabalho de 1974, porque aí sim, a metodologia foi absolutamente diferente. Em 1974 foi feita uma análise exaustiva comboio a comboio (em todos os comboios diários), o que torna qualquer comparação inviável.

Assim, verifica-se que as estações com maior número de embarques são, em ambas as datas: Miranda do Corvo, Lousã e Moinhos, esta última seguida de muito perto por Ceira. No entanto, os dados de 1991 mostram um aumento proporcionalmente maior do número de passageiros que embarcam em Miranda do Corvo e na Lousã, relativamente a Ceira. Esta situação poderá significar que os habitantes de Ceira que estudam ou trabalham em Coimbra preferem utilizar outro transporte público, nomeadamente os autocarros, para se deslocar até à cidade.

Em relação ao local de desembarque destes passageiros, verifica-se, em ambas as datas, uma preferência pela estação de Coimbra-Parque, embora a sua localização tenha sido alterada entre as duas datas. Esta preferência continua a verificar-se, porque ainda é na Baixa que os utentes do ramal se encaminham para os locais de destino, como já foi dito anteriormente.

Quanto ao motivo que leva os passageiros a realizar esta viagem, houve um aumento do peso das rubricas Trabalho e Estudo relativamente a todas as outras. No entanto, em 1991, aumentou o número de trabalhadores em relação ao número de estudantes, o que poderá ser uma consequência do facto de ter passado a haver os 10º, 11º e 12º anos nas escolas da Lousã e de Miranda do Corvo.

	TRABALHO	ESTUDO
1988	47%	27%
1991	64,1%	19,9%

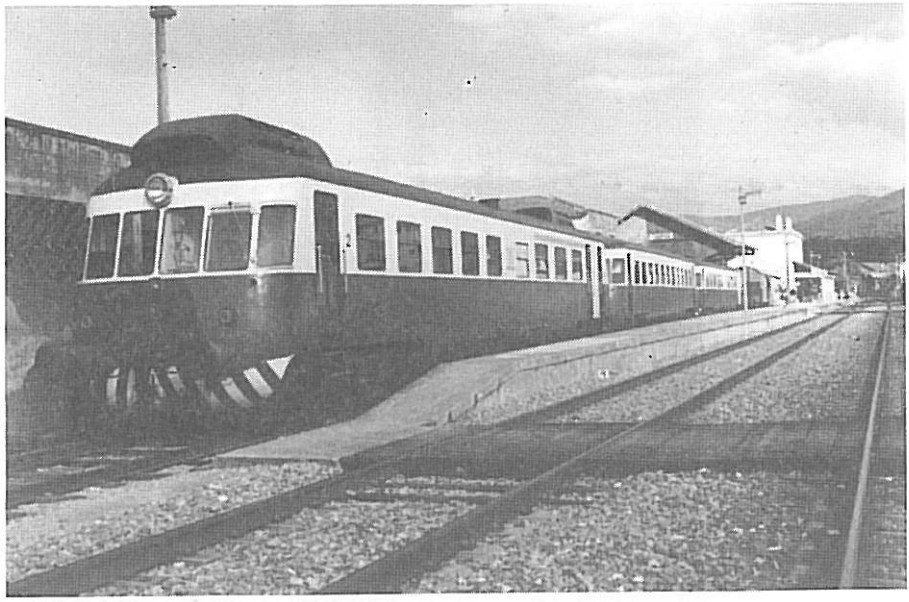
Estação de Miranda do Corvo Foto: CP

Estação da Lousã Foto: CP

Finalmente podemos concluir que o aumento do número de passageiros do ramal da Lousã poderá reflectir no abandono da cidade de Coimbra como local de residência. As pessoas começam a aperceber-se de que é mais fácil e mais barato vir de comboio para Coimbra, para trabalhar, do que utilizar os autocarros da cidade quando se reside nos arredores. A confirmar isto está o facto de que o número de embarques é maior nas zonas mais afastadas de Coimbra (Lousã e Miranda do Corvo).

Estação da Lousã

Foto: CP



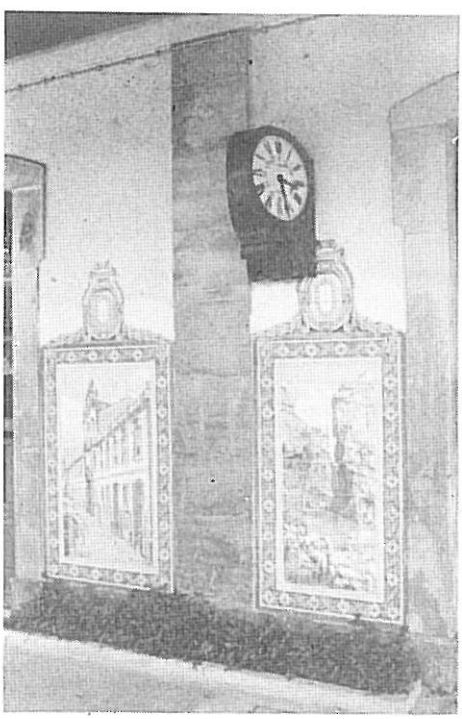
As composições que actualmente servem a Linha da Lousã

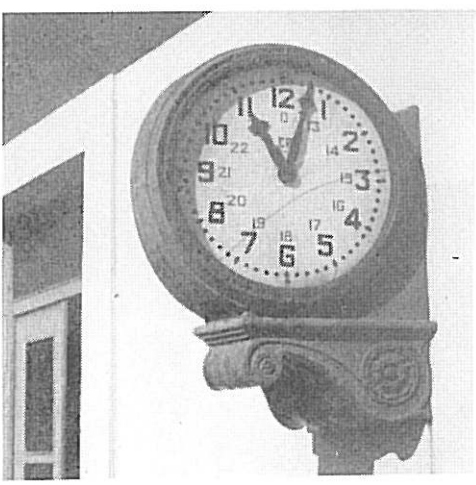
Fotos: CP e CCRC

IV
CONCLUSÃO

Da análise dos dados, podemos concluir que o Ramal da Lousã é efectivamente importante, para aqueles que se deslocam diariamente para Coimbra, quer para trabalhar quer para estudar. Daí que se torne urgente a resolução da questão do atravessamento da Baixa Coimbrã, havendo toda a vantagem em levar a linha o mais próximo da Portagem, pois é aí que a maioria dos inquiridos tomam o autocarro para chegarem ao seu destino final.

No contacto directo com os passageiros, tomámos conhecimento do que estes consideram haver necessidade de mais e melhores carruagens, de forma a assegurar mais conforto e segurança, principalmente nas horas de ponta. Isto é sem qualquer dúvida, essencial, pois está em jogo o bem estar físico e psicológico daqueles que consagram os seus melhores anos ao desenvolvimento da cidade de Coimbra.





O tempo não pode parar na Linha da Lousã.
Pormenores das Estações da Lousã (ao alto) e de Serpins.

Esperamos que este trabalho tenha permitido ressaltar a verdadeira importância desta ligação ferroviária e venha a contribuir para uma mais rápida tomada de decisões por parte das autoridades competentes. Assim, formulamos votos para que a CP possa, no quadro da modernização ferroviária do país, empreender progressivos melhoramentos nesta linha ferroviária de características suburbanas, necessários e vitais para o desenvolvimento da região que serve e para a melhoria da qualidade de vida dos seus utentes.

AGRADECIMENTOS

Queremos aqui agradecer a colaboração dos elementos dos diversos organismos com que contactámos:

- Departamento de Relações Públicas da C. P. de Lisboa;
- GAT da Lousã;
- Biblioteca Municipal da Lousã;
- Divisão do Plano Director da Câmara Municipal de Coimbra;

E aos Exmos. Senhores:

- Engenheiro Rico, do Departamento Comercial da C.P. de Coimbra;
- Augusto Paulo, Director do Jornal «O Mirante»;
- Sansão Coelho;
- Rita Pedro, Nélia Santos e Natália Pinto, pelo seu auxílio na recolha de dados.

Um obrigado muito especial aos Senhores passageiros do Ramal da Lousã, pela forma simpática e cooperante como responderam aos nossos inquéritos.

Agradecemos ainda a cooperação dos professores do curso de Economia Regional:

- Doutor Henrique Albergaria;
- Dr. João Paulo Barbosa de Melo.

BIBLIOGRAFIA

- Enciclopédia "Combi Visual"
- História de Portugal (3º Volume), de Pedro Almiro Neves
- Jornal "O Mirante"
- Jornal "O Lousanense"

ESTAÇÃO DE COIMBRA-PARQUE
NÍVEIS DE TRÁFEGO / RECEITA
1990

	Bilhetes (Quantidade)	Assinaturas (Quantidade)
Janeiro	9 052	130
Fevereiro	8 964	183
Março	10 801	256
Abril	10 010	91
Maio	10 789	236
Junho	9 667	206
Julho	10 208	77
Agosto	10 030	
Setembro	10 458	
Outubro	10 482	149
Novembro	9 469	190
Dezembro	12 252	196
TOTAL	122 182	1 714

ESTAÇÃO DE S. JOSÉ

NÍVEIS DE TRÁFEGO / RECEITA

1990

	Bilhetes (Quantidade)	Assinaturas (Quantidade)
Janeiro	2 695	183
Fevereiro	2 779	166
Março	3 167	164
Abril	2 949	106
Maio	2 982	193
Junho	2 925	129
Julho	3 150	61
Agosto	2 749	63
Setembro	3 580	63
Outubro	4 324	192
Novembro	3 378	147
Dezembro	3 222	139
TOTAL	37 900	1 606

ESTAÇÃO DE CEIRA

NÍVEIS DE TRÁFEGO / RECEITA

1990

	Bilhetes (Quantidade)	Assinaturas (Quantidade)
Janeiro	1 625	162
Fevereiro	1 619	139
Março	1 690	129
Abril	1 495	148
Maio	1 550	142
Junho	1 334	144
Julho	1 654	79
Agosto	1 795	92
Setembro	1 816	81
Outubro	1 845	180
Novembro	1 666	168
Dezembro	1 548	177
TOTAL	19 637	1 641

ESTAÇÃO DE MOINHOS

NÍVEIS DE TRÁFEGO / RECEITA

1990

	Bilhetes (Quantidade)	Assinaturas (Quantidade)
Janeiro	1 596	207
Fevereiro	1 237	98
Março	1 396	112
Abril	1 361	129
Maio	1 465	102
Junho	1 455	77
Julho	1 723	71
Agosto	1 660	71
Setembro	1 489	75
Outubro	1 508	116
Novembro	1 370	
Dezembro	1 287	48
TOTAL	17 547	1 106

ESTAÇÃO DE MIRANDA DO CORVO
NÍVEIS DE TRÁFEGO / RECEITA
1990

	Bilhetes (Quantidade)	Assinaturas (Quantidade)
Janeiro	10 051	672
Fevereiro	9 920	492
Março	11 078	623
Abril	9 918	523
Maio	10 989	612
Junho	10 116	443
Julho	12 203	386
Agosto	11 823	252
Setembro	11 565	504
Outubro	11 289	565
Novembro	10 288	566
Dezembro	10 619	579
TOTAL	129 859	6 217

ESTAÇÃO DA LOUSÃ

NÍVEIS DE TRÁFEGO / RECEITA

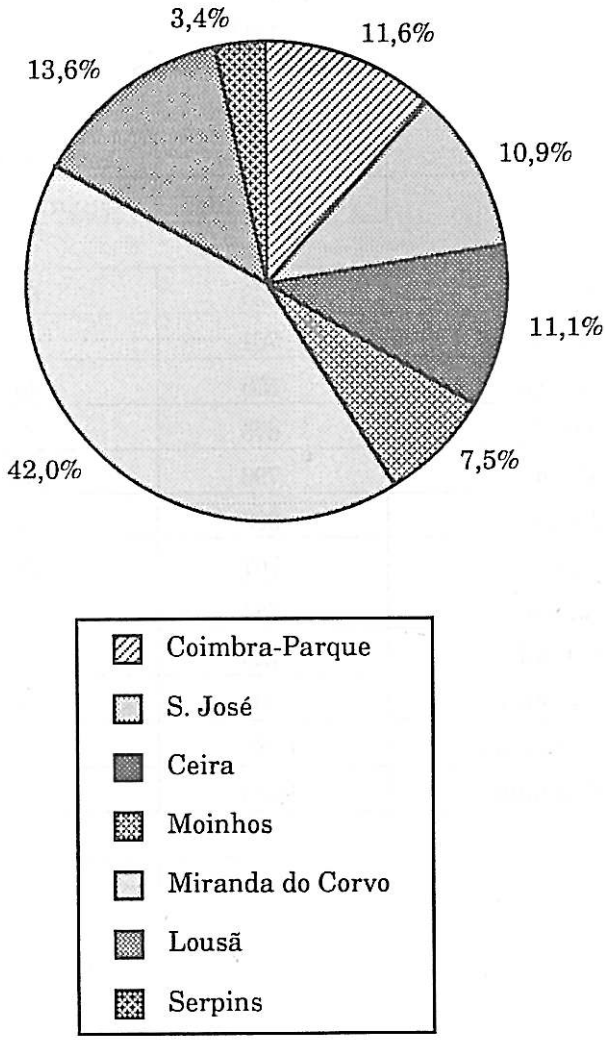
1990

	Bilhetes (Quantidade)	Assinaturas (Quantidade)
Janeiro	2 448	228
Fevereiro	2 554	150
Março	2 562	186
Abril	2 671	189
Maio	2 736	218
Junho	2 307	135
Julho	2 357	110
Agosto	2 342	59
Setembro	2 535	135
Outubro	2 622	207
Novembro	2 363	215
Dezembro	2 240	184
TOTAL	29 737	2 016

ESTAÇÃO DE SERPINS
NÍVEIS DE TRÁFEGO / RECEITA
1990

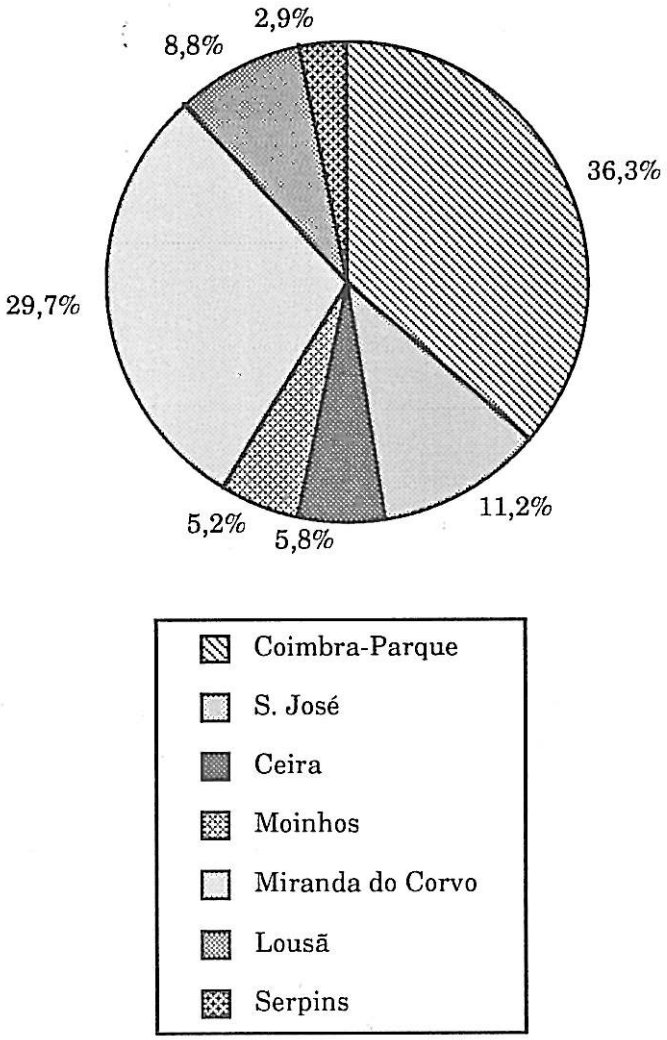
	Bilhetes (Quantidade)	Assinaturas (Quantidade)
Janeiro	623	61
Fevereiro	761	39
Março	558	46
Abril	675	37
Maio	796	53
Junho	909	42
Julho	767	28
Agosto	784	28
Setembro	726	34
Outubro	905	49
Novembro	1 987	49
Dezembro	1 298	35
TOTAL	10 789	501

ASSINATURAS DO RAMAL DA LOUSÃ
1990



Fonte: *Dados fornecidos pela CP relativos a 1990*

BILHETES VENDIDOS NO RAMAL DA LOUSÃ
1990



Fonte: *Dados fornecidos pela CP relativos a 1990*

ANEXO 2

As acções previstas pela CP no Ramal da Lousã em conformidade com o Plano de Modernização e Recuperação dos Caminhos de Ferro 1988/94, aprovado pelo Conselho de Ministros em 88.02.04, eram as seguintes:

Objectivo: Manutenção da actual oferta de transportes.

Programa de acções:

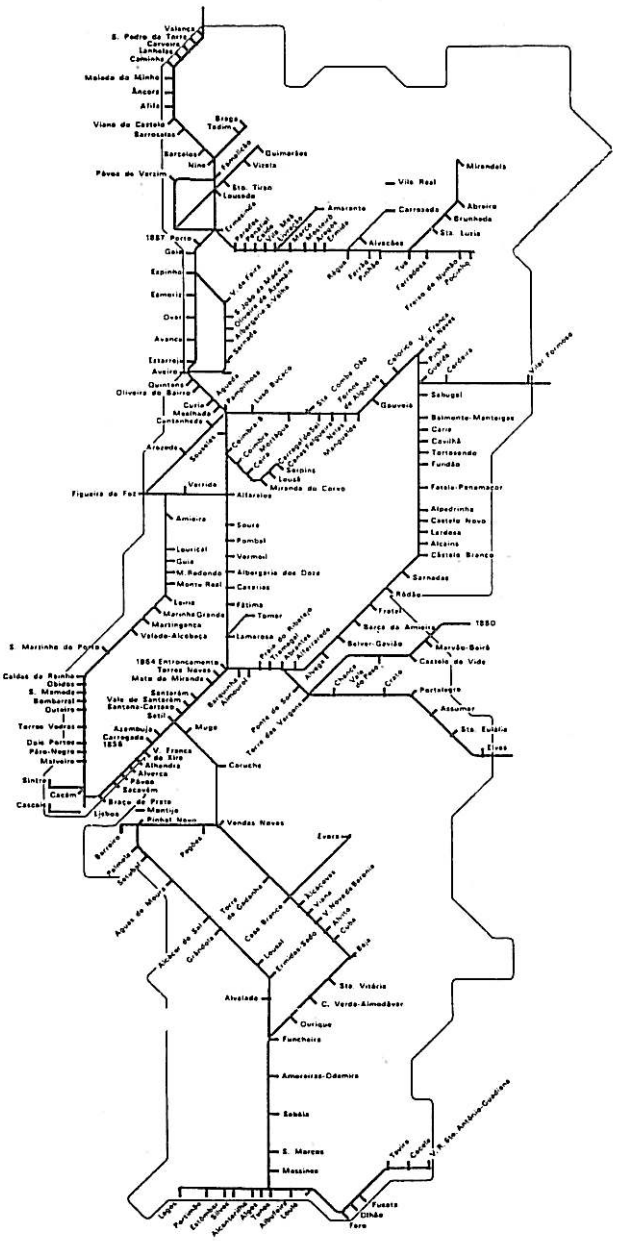
- Conservação intensiva da via (Miranda do Corvo-Lousã);
- Levantamento topográfico em túneis;
- Estabilização de taludes;
- Reforço de pontes;
- Reclassificação e supressão de PN S e melhoria de sinalização;
- Melhoramento em estações.

Sob a coordenação da Divisão de Obras (DIF), a «Ferbritas» está a elaborar um estudo preliminar do túnel ligando as estações Coimbra--Parque e Coimbra-B (ligação do Ramal da Lousã à linha do Norte, possibilitando circulações entre o Ramal da Lousã e Figueira da Foz).

As fases do projecto e da obra só serão desenvolvidas se houver acordo entre a CP e a Câmara Municipal de Coimbra, mediante decisão posterior.

ANEXO 3

Linhas Férreas Portuguesas



Fonte: *CP*

VOLUMES PUBLICADOS

NA SÉRIE

ESTUDOS SECTORIAIS

- nº 1
  Materiais de Barro Vermelho para Construção
  António Oliveira — Esgotado (fotocópia: 600$00)

- nº 2
  Cerâmica Branca
  António Oliveira — Esgotado (fotocópia: 400$00)

- nº 3
  O Programa de Acção Florestal e o Desenvolvimento da Floresta Portuguesa
  Artur Vicente, José Carlos Alves, Paulo Oliveira — 500$00

- nº 4
  A Utilização dos Espaços Florestais
  Armando de Carvalho — 800$00

Os preços incluem IVA à taxa de 5%.
As publicações esgotadas podem ser fornecidas em fotocópia.
O envio à cobrança é acrescido dos portes.

A venda no
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO DA
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO CENTRO
Rua Bernardim Ribeiro, 80 — Telefones: 039. 400 159/98/99
3000 Coimbra — Fax: 039. 701657

ÚLTIMAS EDIÇÕES DA

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO CENTRO

- **A Identidade da Região Centro**
  Contributos para um Modelo Policênctrico e Interaccionista do Desenvolvimento Integrado da Região das Beiras
  Manuel Viegas Abreu — 800$00

- **A População e o Povoamento da Gândara**
  Génese e Evolução
  Fernanda Delgado Cravidão — 2 000$00

- **Baixo Mondego. Região e Património**
  Actas do Congresso (Coimbra, 1990)
  Edição da CCRC e de 7 Associações Culturais — 1 500$00

- **Associações Culturais da Região Centro**
  Edição da CCRC e da DRCC — 1 500$00

- **Arquitecturas de Terra**
  Actas do Seminário (Conímbriga, 1990)
  Edição da CCRC, da AFC e do MMC — 1 500$00

- **Glossário de Siglas**
  Edição das CCR e da DGAA — 500$00

- **Formação Profissional na Região Centro**
  Contributos para a sua Caracterização
  Lídia Martins — 1 000$00

- **Exclusão Social e Turismo Rural**
  Actas do Seminário (Almeida, 1992)
  Edição da CCRC e da DRCC — 1 000$00

- **Serviços e Desenvolvimento numa Região em Mudança**
  Actas do Seminário (Coimbra, 1992) — 2 000$00

- **Espaços de Vida e Projectos de Desenvolvimento**
  Para uma Estratégia de Futuro da Região das Beiras
  Manuel Viegas Abreu — 1 200$00

- **Plano Energético da Região Centro**
  Síntese e Conclusões
  Universidade de Coimbra, EEP, CEEETA — 2 000$00

Os preços incluem IVA à taxa de 5%. O envio à cobrança é acrescido dos portes.

À venda no
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO DA
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO CENTRO
Rua Bernardim Ribeiro, 80 — Telefones: 039. 400 159/98/99
3000 Coimbra — Fax: 039. 701657

Composto e impresso na
Comissão de Coordenação da Região Centro

Concluído em Novembro de 1993

Tiragem: 1 000 exemplares