

CARVÃO DA BEZERRA (PORTO DE MÓS): “APROPRIADO NA CONDUÇÃO DO FÔGO NAS LOCOMOTIVAS”

José Manuel Brandão

Centro de Estudos de História e Filosofia da Ciência, Universidade de Évora / Rede HetSci

josebrandao@gmail.com

A franca aceitação do carvão das minas da Bezerra e Vale de Bragadas no alto da Serra da Pevide (Serra de Aire, Porto de Mós) e o desenvolvimento dos trabalhos conduzidos pelo engenheiro Manuel Ferrão de Castelo Branco (1884-1963), conde de Arrochela, fizeram destas o principal centro produtor da *Sociedade Mineira do Lena*, entidade que desde 1921 vinha adquirindo as concessões de carvão atribuídas na região. Dali saíram, desde o início dos anos vinte, dezenas de toneladas de lignite de boa qualidade, na sua maior parte destinadas à Empresa de Cimentos de Leiria (fábrica de Maceira-Liz) e às locomotivas da CP.

Este protagonismo manteve-se até meados dos anos trinta, quando se avizinhou o esgotamento do jazigo e as atenções se voltaram para as minas de Alcanadas (Batalha), que desde 1933 trabalhavam, praticamente em exclusivo, no abastecimento da central termoelétrica de Porto de Mós, importante infraestrutura regional construída pela concessionária das minas.

Para garantir o desenvolvimento das minas do Vale do Lena eram necessários transportes rápidos e económicos, na medida em que o carvão tinha de ser transportado em veículos de tração animal até Serro Ventoso e daí em camionetes até às estações de Valado ou Martingança na Linha do Oeste, onde era baldeado para os vagões da CP e para os da linha privativa da fábrica de cimentos. A solução há muito preconizada passava pela construção de um caminho de ferro, desígnio só se concretizou no âmbito dos ambiciosos planos da *The Match and Tobacco Timber Supply Comp.* que, em finais de 1926, adquiriu todo o património da *Sociedade Mineira do Lena*. Fazem-se então grandes investimentos na Bezerra, em equipamentos de lavra e na construção de infraestruturas (armazéns, escritório, central elétrica, bairro operário...), e no prolongamento, até às minas da linha já existente da Martingança à Batalha, onde chegou em 1930, passando por Porto de Mós onde foram instalados, além da estação principal, os escritórios e as oficinas da empresa.

O troço pela serra da Pevide (atual Ecovia de Porto de Mós), assaz dispendioso por ter sido quase todo aberto em rocha viva e implicar a construção de várias obras de arte, se bem que se destinasse a resolver, de uma vez por todas, as dificuldades de saída dos carvões e de abastecimento das minas, designadamente em água, era, contudo, apenas uma peça da estratégia da *Match* que ambicionava ligar, em via reduzida, a linha do Oeste com a linha do Norte.

As marcas da atividade mineira encerrada em 1938, se bem que esbatidas, são ainda perceptíveis no território, designadamente na envolvente e no tecido da antiga aldeia mineira, convidando a um percurso interpretativo guiado pela história oral e outros testemunhos que, sem nostalgia, reavive a memória da que foi uma das mais relevantes atividades regionais e que trouxe à isolada Bezerra, nos anos mais produtivos, mais de centena e meia de operários e a esperança de progresso industrial.

Palavras-chave: minas; carvão; Bezerra; Porto de Mós; memória.