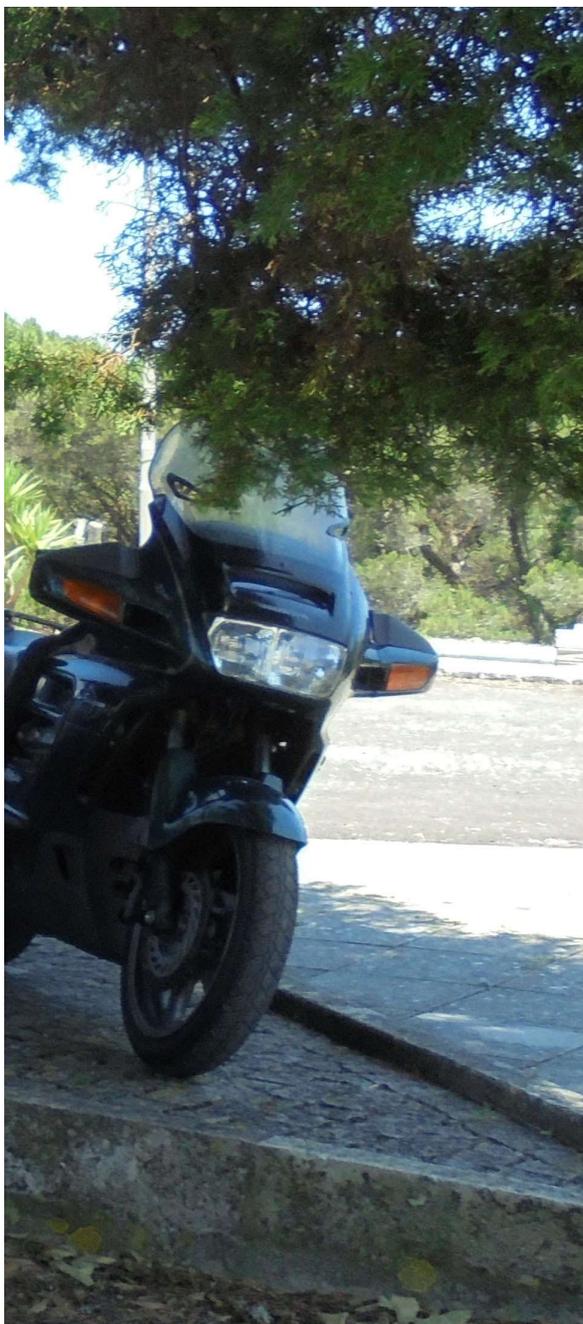


VIAGEM PARA  
**UM DIA**





# MONTEJUNTO BOMBARRAL

PORTUGAL

**Volta saloia por Montejunto e Bombarral. O hábito de no dia a dia circularmos pelas AEs, IPs e ICs faz-nos esquecer (pelo menos aos mais velhos) o tempo em que reclamávamos das miseráveis estradas que tínhamos nas quais se demorava uma infinidade de tempo a ir onde quer que fosse.**

## Textos e fotos:

Henrique Saraiva

**B** [viagensaovirardaesquina.wordpress.com](http://viagensaovirardaesquina.wordpress.com)

Hoje, quando temos uma das melhores redes rodoviárias da Europa (nem sempre bem estimada) e a esmagadora maioria do tráfego passa por ela, resta-nos o privilégio de ter inúmeras estradas meio escondidas, geralmente de boa qualidade e que são uma delícia para os amantes das 2 rodas.

Um dos exemplos é a zona a norte de Lisboa. Longe de ser plana, as estradas que unem as muitas povoações decorrem entre curvas e contra curvas, subidas e descidas ligeiras, que permitem ritmos simpáticos e diversão da condução.

Aqui falarei de uma volta que utiliza algumas destas estradas e que numa manhã e tarde domingueira, ao longo de cerca de 200km, permitiu a 5 amigos bons momentos de camaradagem e de bastante condução. Recordando a máxima que as rectas servem meramente para unir 2 curvas e que se desejam

aquelas necessariamente curtas!

Eram cerca de 9h quando nos começámos a reunir num local muito habitual para os diferentes grupos que se dedicam a este "passatempo": as bombas do Ralis na saída de Lisboa para a A1.

Depois do obrigatório cafézinho, seguimos pela A1 até Alverca onde saímos para a N10 (objectivo: não contribuir para a Via Verde...) até Vila Franca, onde iríamos entrar de verdade no traçado previsto. À entrada da cidade, virámos à esquerda, na mesma rotunda que permite o acesso à A1 mas depois seguimos em frente pois queríamos tomar a N248 que nos levaria até Arruda dos Vinhos e depois Sobral de Monte Agraço onde faríamos uma primeira paragem para "reabastecimento".

Esta estrada, apesar de algum trânsito e de atravessar

povoações, tem excelente piso, boa sinalização e às poucas rectas sucedem-se zonas de curvas bem desenhadas que permitem uma condução muito fluída, com uma paisagem que faz uma transição dos montes que seguem paralelos ao Tejo e a planície mais a norte.

### **Chegados a Sobral de Monte Agraço,**

quando permitíamos algum descanso às nossas montadas, fomos surpreendidos com um desfile de "clássicas" em que a esmagadora maioria eram cinquentinhas dos tempos áureos.

Enquanto "as meninas" descansam, nada como uma amena cavaqueira em esplanada no centro de Sobral de Monte Agraço. Feito o "reabastecimento" era tempo de finalmente nos dirigirmos ao nosso primeiro grande objectivo do dia: a Serra de Montejunto! No próprio largo onde nos



encontrávamos, são visíveis as placas indicadoras do rumo Alenquer. Não pretendíamos ir até lá, mas sim tomar a N115 que até determinado ponto é comum à rota que leva aquele destino.

Tomada a N115, fomos sucessivamente passando por Chãos, Freiria, Tojais, Palhacana, Corujeira, Aldeia Galega, Merceana, Cortegana, Atalaia e, embalados pela boa estrada e pela paisagem da aproximação ao vulto da Serra de Montejuento, quase não dávamos pelo cruzamento em Vila Verde dos Francos, onde obrigatoriamente virámos à direita em direcção à serra.

### **Montejuento lá ao fundo**

A estrada, inicialmente com pouco relevo, estreita e com piso algo irregular a exigir os devidos cuidados na condução, começa depois a subir...e aí, sobe e bem! À nossa esquerda vemos, cada vez mais de cima, uma extensa planície.

Muita atenção pois apesar de





## **SERRA DE MONTEJUNTO**

Lá em cima, quase nos  
sentimos no topo do  
mundo...

não ter grandes dificuldades, a estrada tem poucas ou nenhuma guardas de protecção, a não ser umas pedras brancas que nos lembram que dali para o lado de lá...não!!!!

Chegados ao cruzamento que dá, para a direita, acesso ao cimo da Serra, às antenas, ao Quartel e à Real Fábrica de Gelo, à esquerda para Pragança e onde está uma curiosa imagem de N<sup>a</sup> Senhora, seguimos obviamente à direita. Mais tarde voltaríamos a este cruzamento, mas então para nos dirigirmos a Pragança. A caminho do cume passámos ainda pela antiquíssima (época medieval) capela de Nossa Senhora das Neves.

**Lá em cima, quase nos sentimos no topo do mundo...bem, até é verdade, daquele mundo que ali nos rodeia.** Em dias de boa

visibilidade, caso raro na zona (!), é possível alcançar toda a planura que vai até ao Tejo e mesmo mais além, a Serra da Arrábida ou, mais para sudoeste a Serra de Sintra. A nossa sorte não chegou a tanto, mas ainda assim desfrutámos da vista e do ar fresco e puro da montanha.

Tão puro e fresco que motivou um pequeno petisco em que tomámos um “cafézinho” proveniente das vinhas da Madeira acompanhado de umas deliciosas fatias de um “bolinho” curado da Serra da Estrela!

Uma delícia!!!!  
Era tempo de nos fazermos ao caminho, pois ainda havia muitos quilómetros a percorrer, uma visita a fazer e...um almocito que nos esperava no Bombarral. Essa visita, antes de descermos a Serra, era a um dos ex-libris da Serra de Montejunto: a Real Fábrica de

Gelo.

Património histórico (séc. XVI) recuperado há relativamente pouco tempo, é testemunho vivo de como os nossos antepassados régios conseguiam desfrutar de algo que para nós é banal: os gelados!

Mas sobre a Real Fábrica do Gelo falaremos adiante onde vos contarei a sua história... Sim porque isto de andar de mota não é só fazer quilómetros. Vemos e aprendemos!

Visitada a Real Fábrica de Gelo, onde fomos simpaticamente recebidos e tivemos o privilégio de ter uma visita guiada exclusiva, é tempo de nos fazermos à estrada.

E agora sim, a caminho do Bombarral.

A descida da Serra, a caminho de Pragança, segue vertiginosa, com um encadeado de curvas bastante divertido e com uma extensa paisagem à nossa frente.

Neste momento, faltava pouco para a pausa alimentar aprazada para o Bombarral. Era fundamental recompor as energias depois de uma longa manhã, com muita condução e alguns intervalos aprazíveis.

Em Pragança tomamos a N115-1, passamos por Valbom, Boiça, Chão

de Sapo (os nomes de terras não deixam de nos surpreender...) e Cadaval onde deixamos esta estrada e seguimos as indicações para o Bombarral onde a dado momento apanhámos a N-361.

### **Bombarral é já ali...**

Aqui, uma chamada de

atenção sobre algo que já detectámos em outros locais: a primazia que é dada nas indicações rodoviárias aos trajectos feitos pelas Auto-Estradas.

Geralmente, a alternativa por estradas nacionais não existe, ou só existe mais à frente (quando o condutor já teve que optar antes!), ou



então não tem igual destaque gerando desnecessária confusão e hesitação! Compreendemos a vénia feita às concessionárias, razão pela qual nos devemos precaver quando fazemos o estudo do percurso! Nomeadamente, saber sempre com a devida antecedência quais as 2 ou 3 próximas localidades a atravessar! Sempre é uma forma de não nos deixarmos enganar...

Sem mais história chegámos ao Bombarral!

Por sugestão do amigo Trip Advisor, o local escolhido foi o restaurante Os Sócios identificado por ser “bom e barato” e cuja especialidade é o frango de churrasco.

Comprovámos, se tal fosse necessário, que o Trip é um bom companheiro de viagem e aquelas características estavam corretíssimas.

Se alguém quiser seguir a sugestão...aconselho vivamente que faça a reserva de véspera! A espera pode ser

prolongada...  
Repasto despachado....  
vamos à estrada que o caminho ainda é longo e há algumas pérolas rodoviárias a descobrir...

### **Para começo, a N8 - um clássico para os motards**

– entre o Bombarral e Torres Vedras. Excelente piso, algum tráfego, curvas e contra curvas à descrição, que seriam uma maravilha a explorar se não existissem alguns constrangimentos: os outros parceiros da estrada, algumas povoações com os irritantes (mas, se calhar, necessários) semáforos e os limites legais de velocidade que convém acautelar...que estes pontos não dão acesso à Champions!!!

Chegados a **Torres Vedras**, sucedem-se as rotundas plantadas por estas estradas à velocidade de calendários eleitorais e outros...

seguimos a direcção da saída sul de Torres até encontrarmos o desvio para a M533 em direcção à Serra da Vila.

Passamos esta pequena localidade, sempre por uma estrada que primeiro sobe até lá e depois, inevitavelmente desce, até reencontramos um pouco mais à frente a já conhecida N8. Passamos Freixofeira, Carrascal, Barras e um pouco mais à frente, um cruzamento à direita com a indicação Gradil e que nos vai levar pela N9-2, atravessando aquela pequena terra e em direcção a Mafra passando a dada altura pela entrada da Tapada de Mafra e durante algum tempo levaremos o muro desta à nossa esquerda.

Esta estrada é uma preciosidade sob o ponto de vista de condução! Fabulosa!!!

Bom piso, curvas rápidas, curvas lentas, ganchos, curvas e contra-curvas, é o

desfrute absoluto!

Passámos Murgeira, Paz (onde entrámos na N116) e atravessámos Mafra. O rumo agora era em direcção à Malveira, sempre pela N116. Na Malveira, uma paragem impunha-se! **As famosas trouxas da Malveira. Há coisas que são essenciais....**

Passada a Malveira, à saída desta, viragem à direita pela M539-2, em direcção à Avessada e depois, Vale de Uge e Santo Estevão das Galés.

Chegados a Santa Eulália, o engano do dia. Resolvemos virar à esquerda quando o previsto seria seguir em frente, continuando na M539-2 até Albogas. Como virámos à esquerda, pela M1205, não só viémos a entrar mais à frente na N8 (muito antes do pretendido) como apanhámos um pedaço de estrada em mau estado (nada de muito problemático

mas ainda assim algo desconfortável). Em Ponte de Lousa entrámos outra vez na N8.

Sucederam-se Guerreiros, Pinheiro de Loures, Loures. Aqui optámos por seguir por Ponte de Frielas e Frielas para fazermos a entrada em Lisboa por Sacavém. O objectivo seria fazer a estrada da Apelação (as melhores curvas e contra curvas quase dentro da cidade...) e daí aquela cidade do concelho de Loures.

Todavia, algo se passava que não conseguimos identificar, razão pela qual era impossível seguir aquele rumo. Mas a estrada de Unhos (não tão interessante e com pior piso) serviu como alternativa!

Depois de Unhos. O final estava próximo! 200 km depois chegámos! Foi tempo de despedidas e ficou desde logo o compromisso de nova volta em breve... afinal, elas estão aí, ao virar

da esquina!

### **Real Fábrica do Gelo**

Na primeira parte da descrição desta volta, abordei mais em detalhe o percurso. Para agora ficou a história da Real Fábrica do Gelo. Fica em plena Serra de Montejunto, perto do cume e é algo que vale a pena visitar. Para percebermos que muito antes da existência de algo banal como um vulgar frigorífico, já havia quem valorizasse a utilização do gelo e até desfrutasse do sabor de um refrescante gelado. Afinal como se produzia gelo se não havia frigoríficos?

Fizemos a aproximação a Montejunto por Vila Verde dos Francos. Subimos a serra e, a caminho do cume, virámos primeiro à direita e depois à esquerda (na direcção do Quartel).

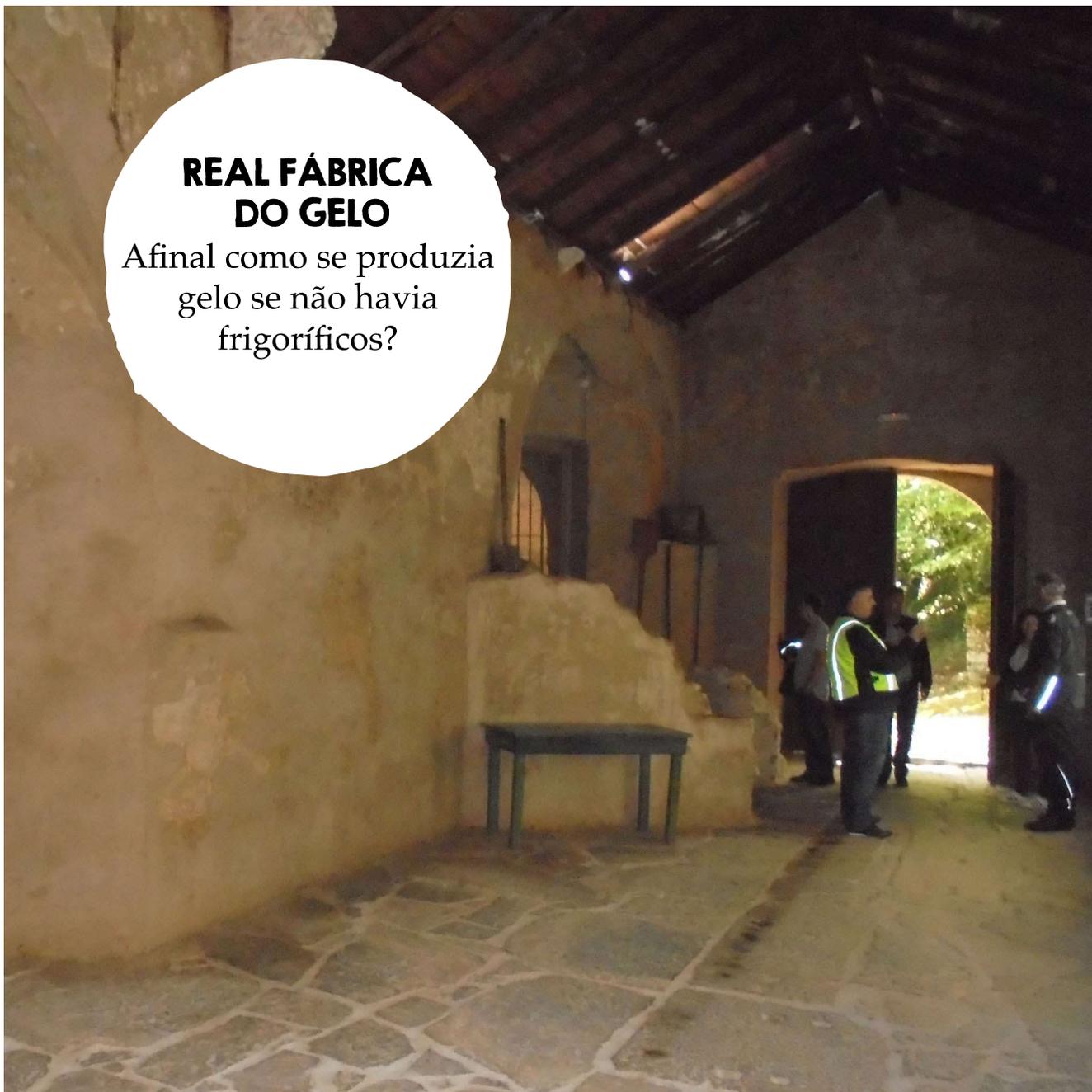
A Real Fábrica do Gelo fica logo a seguir a estas instalações militares.

No espaço, para lá de um Centro de Interpretação,



## **REAL FÁBRICA DO GELO**

Afinal como se produzia  
gelo se não havia  
frigoríficos?



de um pequeno parque de campismo em frondosa mata com alguns equipamentos adequados a umas belas churrascadas, temos o complexo que efectivamente constitui a Real Fábrica de Gelo. Note-se que não é visível da estrada mas é na Recepção (que estava encerrada para obras) ou no

Centro de Interpretação que se obtém a entrada para a visita que é guiada. Atenção que são poucos os horários para tal (a visita demorará cerca de 1 hora, não pela extensão mas pela riqueza da explicação), pelo que se sugere uma busca prévia na internet para perceber qual a hora mais conveniente.

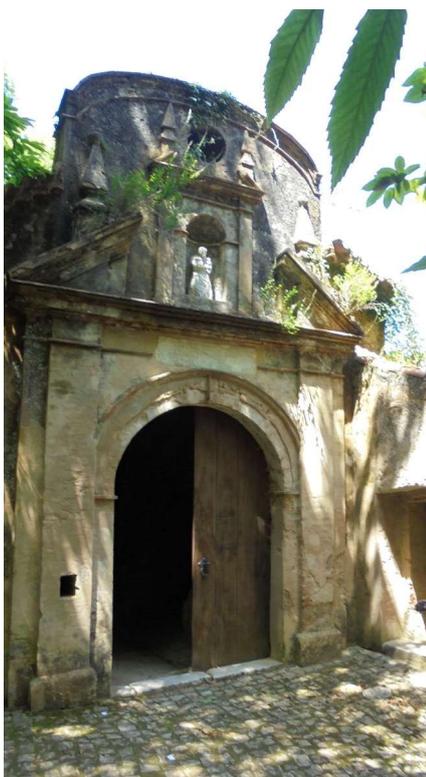
A visita custa 2 € (bem empregues!) Nós fomos uns autênticos privilegiados! Porque há muito que tinha passado a hora da visita mas a simpática senhora que lá estava, não só se disponibilizou para uma visita exclusiva, como também nos brindou



com uma detalhadíssima explicação. Fabuloso! Da fabricação do Gelo, à animação cultural da zona passando pelo Memorial do Convento, os detalhes da explicação foram imensos. Este complexo esteve ao abandono até meados dos anos 90 do século passado, quando alguns

estudantes da zona do Cadaval os “descobriram” e encontraram os edifícios em ruínas e cobertos por denso matagal. Mais tarde, a autarquia resolveu promover a recuperação destas instalações cujo interesse histórico não é só a curiosidade de um processo de fabricação de gelo (sem

frigorífico!) mas também pelo facto de ser único em Portugal e muito raro por essa Europa fora. Consta que o “fabrico de gelo” remonta ao tempo do rei Filipe I de Portugal (Filipe II de Espanha) que era um grande apreciador de gelados. À época, a matéria prima seria proveniente



da Serra da Lousã, onde a neve que no inverno a cobria era aproveitada. Assim, terão existido uns silos em pedra escavados no chão onde, sempre que nevava, era acumulada a neve, compactada até formar gelo. Depois, este era transportado até à Corte pelos meios usuais da época. As percas eram substanciais. Alguns (muitos) anos mais tarde, uma nova forma de fazer o precioso gelo foi desenvolvida, neste caso na Serra de Montejunto. A construção da Real Fábrica de Gelo remonta aos inícios do séc. XVIII, sendo que em 1782, foram realizadas importantes obras de ampliação pelo neveiro Julião Pereira de Castro. A posse dos terrenos e das instalações manteve-se na família e herdeiros deste até que a autarquia chamou a si a propriedade e a restauração, como acima referi, nos finais dos anos 90 do século XX.

A fábrica produziu gelo até 1885.

### **Mas como se processava a fabricação do gelo?**

Em primeiro lugar importa referir o clima propício da Serra de Montejunto (frio e húmido) e o facto da Fábrica ficar na encosta virada a norte (com escassa incidência solar).

O complexo divide-se em 3 áreas. A primeira, a zona de elevação e distribuição de água, constituída por 2 poços, uma nora (movimentada a energia animal) e um tanque reservatório com 151 mil litros de capacidade e um segundo também de elevada capacidade. Nesta área, fazia-se a elevação da água dos poços para o enchimento dos reservatórios.

No interior deste edifício ficavam os poços. Posteriormente, a partir destes, quando o clima era favorável (frio!) processava-

se o enchimento dos tanques de congelação ou geleiras, que constituíam a segunda área da Fábrica.

Quando o frio assolava esta zona, e os tanques de congelação eram cheios, aguardava-se que a água neles contida (com uma altura máxima de cerca de 12 cm) congelasse. Invariavelmente este processo era integralmente noturno.

Quando tal sucedia, o guarda da Fábrica descia à povoação de Pragança, para chamar os moradores para virem carregar o gelo. Os primeiros a chegar, seriam os que eram contratados para a tarefa (consta que aqueles que conseguissem ficar a trabalhar nesta faina teriam os rendimentos suficientes para subsistirem durante um ano). A terceira área era constituída pelos poços ou silos de armazenamento e zona de expedição. Ficava um pouco acima, na encosta

da serra (numa zona que mesmo durante o dia ficava encoberta do sol pela própria montanha) e era necessário que o gelo produzido nos tanques fosse carregado em ombros e depositado nos silos. Estima-se que cada carga pesasse cerca de 65kg! Não era, portanto, trabalho fácil... Esta área

integrava dois poços de armazenamento, onde o gelo era compactado para evitar grandes perdas, uma sala onde era cortado e embalado (em palha) e um terceiro poço onde era armazenado e se preparava a expedição. Posteriormente, o gelo já compactado e embalado em volumes superiores, era

carregado por animais até ao cimo da serra e depois encosta abaixo, até ao Carregado onde os barcos estacionados na Vala com o mesmo nome aguardavam para depois o transportar até Lisboa. Uma vez que se tratava de uma encomenda régia, tinha prioridade sobre tudo o resto



