

UNIVERSIDAD DE SALAMANCA

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA



**A estruturação do território ibérico da raia duriense
e as vias de transporte: êxitos e fracassos**

Carlos d'Abreu

Tese de Doutoramento

Orientada pelo Professor Catedrático

Valentín Cabero Diéguez

SALAMANCA

2011



**VNiVERSiDAD
D SALAMANCA**

**La vertebración del territorio ibérico de la raya
duriense y las vías de transporte: éxitos y fracasos**

Carlos Alberto d'Abreu Ferreira Machado

Tesis Doctoral

Dirigida por el Profesor Catedrático

D. Valentín Cabero Diéguez

(Decano de la)

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA

SALAMANCA

2011

La presente Tesis Doctoral fue elaborada por Carlos Alberto d'Abreu Ferreira Machado, bajo la dirección y orientación del Profesor Doctor D. Valentín Cabero Diéguez, Catedrático de Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Salamanca, teniendo como objetivo la obtención del título de Doctor por la misma Universidad.

Salamanca, ____ de _____ de 2011

El Director

El Doctorando

(Valentín Cabero Diéguez)

(Carlos d'Abreu)

Apoios:



- Equiparação a Bolseiro Fora do País, de 10 de Abril de 2007 a 09 de Abril de 2008, despacho da Ministra da Educação de 15.II.2007, in: *Diário da República*, 2.^a série — N.º 98 — 22 de Maio de 2007, p. 13.620;

- Equiparação a Bolseiro sem remuneração, de 26 de Abril de 2010 a 25 de Abril de 2011 e de 26 de Abril de 2011 a 25 de Outubro de 2011, despachos do Secretário de Estado da Educação, de 30.III.2010 e de 20.IV.2011, in: *Diário da República*, 2.^a série — N.º 69 — 09 de Abril de 2010, p. 18.354; *Diário da República*, 2.^a série — N.º 121 — 27 de Junho de 2011, p. 26.788.

FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia

MINISTÉRIO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E ENSINO SUPERIOR



- Bolsa de Doutoramento (Referência SFRH / BD / 64370 / 2009), de 01 de Maio de 2010 a 31 de Outubro de 2011.



VNiVERSiDAD
D SALAMANCA

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

ÍNDICE GERAL

Dedicatória.....	15
Agradecimentos:	17
Resumo multilingue.....	19
Siglário.....	37
<u>0 – INTRODUÇÃO GERAL.....</u>	<u>41</u>
A – Fundamentação	43
B – Questionamentos e conjecturas	47
C – Estruturação.....	52
<u>I – O DOURO COM SENTIDO TERRITORIAL.....</u>	<u>55</u>
Capítulo 1 – Aproximação ao território: o Douro como articulação	59
1.1 – Condições ambientais.....	59
1.2 – A ocupação humana	66
A – População.....	66
B – Aproximação às bases económicas	71
C – As vias de transporte: da tradição à modernidade	74
Capítulo 2 – As viação estradal no advento do comboio.....	81
2.1 – As estradas e os caminhos em Portugal.....	81
A.1 – Mapa estatístico das estradas construídas entre 1852 a 1880.....	84
A.2 – Estado (aproximado) da viação municipal em 1886.....	85
B – A realidade em Trás-os-Montes e Alto Douro	86
B.1 – Na Antiguidade Clássica	86
B.2 – Na Idade Média	86
B.3 – Na Época Moderna.....	89
B.4 – A rede viária transfronteiriça transmontano-duriense cerca de 1762.....	92
B.5 – As estradas que conduziam ao Douro em 1790	94
B.6 – A conjuntura Moderna na Comarca de Torre de Moncorvo	98
B.7 – Relação das estradas, pontes e fontes (por Concelho) na comarca da Torre de Moncorvo objecto de obras por finais do século XVIII.....	101
B.8 – Itinerários a partir de Torre de Moncorvo entre 1750 e 1850	104
B.9 – A conjuntura regional Contemporânea	105
2.2 – O estado d(esta) questão em Castela	121
2.3 – Os postos alfandegários raianos na 2. ^a metade do século XIX.....	138

2.4 – Serviços postais	143
A – Em Portugal	143
A.1 – Transporte ferroviário postal.....	145
B- Em Espanha	147
Capítulo 3 – A navegação no rio Douro.....	151
A - As razões do interesse na navegabilidade.....	153
B - O processo para a sua concretização em finais da Idade Média	154
C - Vencer o principal obstáculo	156
D – Descrição do rio Douro a montante do Cachão da Valeira até ao concelho de Mogadouro (finais séc. XVIII).....	160
E - O barco rabelo	164
F – Os principais “pontos” do Douro (cerca de 1875).....	168
G - O Douro das Arribas e a acção dos embarcadores naturais.....	172
H - Uma via para o escoamento do cereal castelhano.....	173
I - Vega de Terrón porto natural de Castela.....	176
J - A acção do Barão de Forrester	179
J.1 – Relação numérica dos 210 “pontos” do rio Douro.....	184
L - As diligências realizadas por meados do século XIX	187
M - O transporte fluvial anima o comércio.....	190
N - Constroem-se eclusas mas a navegação plena continua adiada.....	192
3.1 – O porto flúvio-marítimo interior e internacional de Vega de Terrón.....	195
A - Cronologia de um sonho (re)corrente	199
B - Ficha técnica da infra-estrutura portuária de Vega de Terrón.....	202
3.2 – O <i>corpus</i> legal ibérico para a livre navegação	208
3.3 – As barcas de passagem como sistema de intercâmbio histórico	215
A - Os embarcadores e as embarcações.....	216
B - As tarifas	219
C - As barcas que (des)unem: alguns exemplos medievais e modernos.....	222
D – Localização das barcas de passagem no Douro Transmontano (finais do séc. XVIII).....	231
E – As barcas de passagem do Douro Transmontano (finais séc. XVIII).....	232
E.1 – <i>Lista das Barcas no Douro</i> e sua correspondência ao “ponto”, segundo o mapa de Forrester (cerca de meados do séc. XIX).....	234
F – As barcas nos rios secundários transmontano-durienses (finais séc. XVIII)..	235

G - As barcas na Época Contemporânea.....	236
H – As barcas de passagem nas províncias de Zamora e Salamanca (cerca de meados do século XIX).....	241
I – As barcas de passagem nas restantes províncias durienses de Castela (cerca de meados do século XIX).....	244
J – Tarifa dos Direitos de Passagem nas Barcas do Pocinho e Bouça, Rio Douro e mais Barcas do Concelho de Torre de Moncorvo (período de 8 de Maio a 30 de Setembro) [séculos XIX - XX].....	245
<u>II – O CAMINHO-DE-FERRO.....</u>	249
Capítulo 1 – Introdução geral ao tema	251
1.1 – Discussões em torno do projecto ferroviário e evolução da rede peninsular ...	252
A – Em Espanha	252
A.1 – Evolução da rede ferroviária espanhola de via larga (1848-1935).....	260
B – Em Portugal.....	269
B.1 – Evolução da rede ferroviária portuguesa entre 1856 e 1910	281
C – As ligações luso-espanholas (e internacional europeia).....	286
D – A actuação dos Estados relativamente ao investimento privado / a concessão e criação de companhias ferroviárias	296
Capítulo 2 – As Linhas do Douro e da Beira Alta	299
2.1. – A construção da Linha do Douro	299
A – As obras de arte entre Foz-Tua e Barca d’Alva	309
B – A “questão” da construção da 7.ª secção.....	312
C – A “questão” da construção da 9.ª secção.....	320
D – A “questão da Olga” ou localização das estações na última secção	324
2.1.1. – Linha internacional?.....	339
A – A diplomacia.....	339
B – A polémica nacional portuguesa de 1882.....	347
2.2. – A construção da Linha da Beira Alta	372
A – A ligação à Linha da Beira Baixa	386
B – O Sud Express	393
2.3. – Os ramais e ligações pensados	404
A – Enlaces entre as Linhas do Douro e Beira Alta.....	404
B – Ligações da Linha do Douro à zona de Viseu.....	408
Capítulo 3 – O(s) caminho(s)-de-ferro de Salamanca à fronteira portuguesa	413
3.1. – Os projectos e o(s) concurso(s) de concessão	417

A – Diputación de Salamanca <i>versus</i> Societé Financière de Paris.....	420
B.1 – O 1.º edital para a abertura do concurso e seu regulamento.....	426
B.2 – O 2.º edital e as alterações ao regulamento do concurso.....	427
C – Alguns aspectos (oportunos) do (rejeitado) projecto da Diputación	429
D – O concurso	431
E – O projecto-variante e as diversas adaptações	431
3.2. – O papel do <i>Sindicato Portuense / Compañía del Ferrocarril de Salamanca à la Frontera de Portugal</i>	439
A – Breve leitura dos “exercícios económicos” (1888-1928).....	447
B – A participação do português conde de Lumbrales	459
3.2.1. – Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares	465
3.3 – A construção do caminho-de-ferro bífido	485
A – A Linha de Salamanca a Vilar Formoso	485
B – A Linha de Salamanca a Barca d’Alva	491
C – Implicações sociais.....	504
3.3.1 - O túnel de La Carretera.....	520
A - A construção de túneis.....	521
A.1 - Sinistralidade	522
A.2 - Os métodos de construção	526
A.3 - A mão-de-obra e os seus custos.....	531
B - O túnel de La Carretera.....	533
B.1 – Projecção.....	533
B.2 – Descrição.....	535
B.3 - Ficha técnica	537
B.4 – Geomorfologia	538
B.5 - Execução dos trabalhos.....	539
C - A catástrofe.....	547
C.1 - As causas do acidente	548
C.2 - As vítimas	554
3.3.2. – A ponte internacional	562
A – A construção	563
B – Ficha técnica.....	566
C – Custos da construção.....	570
3.3.3. – Outras estruturas metálicas da Linha de La Fregeneda.....	578

A – Breve história das pontes de ferro.....	578
B – Manifestação artística das obras de engenharia	579
C – Descrição das estruturas	580
Capítulo 4 – A rede ferroviária transmontano-duriense	599
4.1. – Os anteprojectos para a construção da rede ferroviária em Portugal a Norte do rio Douro	599
A - Trás-os-Montes e Alto Douro.....	602
B – Entre-Douro-e-Minho.....	605
C – As ligações transfronteiriças pensadas/projectadas.....	608
4.2. – A Linha do Tua	611
A - O(s) projecto(s) da Linha de Foz-Tua a Bragança.....	611
B – De Foz-Tua a Mirandela	614
C – De Mirandela a Bragança.....	618
D – A actuação da cidade de Bragança no processo ferroviário.....	621
4.3. – A Linha do Corgo.....	632
A – Prelúdio	632
B – De Peso da Régua a Vila Real.....	635
C – De Vila Real a Chaves	638
4.4. – A Linha do Sabor	646
A – Os proémios	646
B – A 1.ª secção (do Pocinho a Carviçais).....	653
C – A 2.ª secção (de Carviçais a Duas Igrejas).....	659
4.5. – A construção da ponte ferro(-rodo)viária do Pocinho.....	673
A - Diacronia do processo legal para a sua construção.....	674
B – Sinopse desse processo.....	682
C – Os estudos e os anteprojectos.....	683
D - Arquitectura de engenheiros: o projecto da Companhia Industrial Portuguesa	688
E - Ficha técnica	691
4.5.1 – Ecos na imprensa regional em defesa da construção da ponte	697
<u>III – CONCLUSÕES</u>	<u>717</u>
1 – Síntese introdutória.....	719
2 – Da aproximação ao território	721
3 – As vias de transporte.....	725

3.1 – As estradas	725
3.2 – A navegação fluvial.....	728
3.3 – O caminho-de-ferro.....	732
4 – A crise instala-se no sector ferroviário e na região.....	750
A – A desactivação da Linha do Douro / Duero na zona fronteiriça	754
B – A situação jurídica resultante desse encerramento.....	762
C – A suspensão do tráfego no troço Pocinho – Barca d’Alva.....	766
5 – Em suma: os êxitos e os fracassos	769
<u>IV – APÊNDICE DOCUMENTAL</u>	<u>773</u>
Documentos do AHMOP.....	774
Documento 1 - <i>Demande de concession du Chemin de fer du Nord de Lisbonne à Oporto, et la frontière d’Espagne</i> (1845).....	776
Documento 2 - Informação da Comissão encarregada de emitir parecer	827
Documento 3 - <i>Caminho de Ferro do Porto á Régua, e d’ali á fronteira em direcção a l’Este</i> (1845).....	831
Documento 4 - <i>Informação da Comissão encarregada de interpôr o seu parecer</i>	833
Documento 5 - Fusão das Companhias de Caminho-de-ferro do Porto até à fronteira passando pela Régua e do <i>Alto Douro Railway</i>	835
Documento 5.1 - procuração notarial.....	836
Documento 6 - A constituição da <i>Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro á Fronteira de Hespanha</i>	838
Documento 7 - <i>Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro do Porto à Fronteira de Espanha</i>	839
Documento 8 - - <i>Caminho de Ferro das immediações do Porto até á Villa da Torre de Moncorvo</i>	847
Documentos 9 e 9.1 - <i>Proposta do Brigadeiro Antonio Bacon, representante de uma Companhia Inglesa</i>	855
<u>V – BIBLIOGRAFIA GERAL</u>	<u>859</u>
<u>ÍNDICE CARTOGRÁFICO, ICONOGRÁFICO, FOTOGRÁFICO E OUTRO.....</u>	<u>957</u>

Dedicatoria

Com mucha gratitud a **Don Emilio Rivas Calvo**,
salmantino (y por eso rayano como nosotros),
querido amigo y colega, compañero de muchos
viajes, tanto por el Ferrocarril como por la Historia
de las Relaciones entre los Pueblos Peninsulares

Ibéria

De leste a oeste comandámos,
Onde o sal vai, pisámos nós.
Ao luar de ignotos fins buscámos
A glória, inéditos e sós.

Hoje a derrota é a nossa vida
Doença o nosso sono brando.
Para quando é a nova lida,
Ó mãe Ibéria, para quando?

Dois povos vêm da mesma raça
Da mãe comum dois filhos nados,
Hispanha, glória, orgulho e graça,
Portugal, a saudade e as espadas,

Mas hoje... clama no ermo insulso
Quem fomos por quem somos, chamando.
Para quando é o novo impulso
Ó mãe Ibéria, para quando?

(Fernando PESSOA 1997)

Agradecimientos:

- a la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca a través de su Decano por el apoyo logístico en el Taller de Geografía;
- al Profesor Doctor D. Valentín Cabero Diéguez (Departamento de Geografía), por haber dirigido la tesis;
- al Profesor Doctor D. Jacinto de Vega Domínguez (Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea), que orientó en su momento (2000-2001) la investigación para la obtención de la Suficiencia Investigadora;
- al Profesor Doctor D. José Rodríguez Hernández (Departamento de Prehistoria, Historia Antigua y Arqueología), tutor a mi llegada y durante el periodo de docencia (1999-2000);
- al Profesor D. José Ignacio Izquierdo Misiego (Departamento de Geografía), competente cartógrafo y hombre solidario;
- al Profesor D. Luis Alfonso Hortelano Minguéz (Departamento de Geografía) por su participación en la investigación en torno a la cooperación transfronteriza;
- a los Profesores D. Julián Becares Pérez, D. Pablo Díaz Martínez, D. Juan Ignacio Plaza Gutiérrez, D. Marcello y Barriada (Facultad de Geografía e Historia), D. Ángel Marcos de Dios, D. Fernando Rodríguez de la Flor, D. Raúl Sánchez Prieto (Facultad de Filología) y tantos otros de la USAL, por su compañerismo;
- a los compañeros del Taller de Geografía, de ayer y de hoy, D.^a Celestina Trejo, D. David Ramos, D. Jerónimo Jablonski y D.^a Vanessa Fernández, por su solidaridad;
- a los compañeros investigadores D. Julián Casano (Arqueólogo) y D. Pablo Ferreiro (Jurista), por su amistad y compañía en las comidas en el Colegio Mayor de Fray Luis de León;
- a los amigos D. José Luis del Riego (Diplomático leonés), D. José Rodríguez Ballesteros (Jurisconsulto sanabrés) y D. Miguel Antas Arias (Informático leonés), por su amor a Portugal;
- a todo el personal laboral, de administración y de servicios, que trabaja en la Facultad de Geografía e Historia, por su amabilidad, plasmada en la sonrisa de Cristina Sánchez Barbero;
- al amigo y paisano Dr. Hironidino da Paixão Fernandes, por su labor en torno a la *Bibliografía* de nuestra región;
- al Poeta Hugo Machado (Instituto Camões / USAL), por los momentos de Poesía Gallega y Portuguesa *Do outro lado mar*, en el bar El Savor y Las Caballerizas;
- al amigo D. José Andrés Herrero por las *Fiestas en defensa del Ferrocarril* de Salamanca hasta Barca d’Alva desde el año 2003, en las cuales me involucró;
- al amigo D. Manuel Ambrosio Sánchez, Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Morille, por confiar en la cooperación cultural transfronteriza;
- al amigo Médico D. Román Hernández Rodríguez, salmantino-raiano y “contrabandista cultural” como yo;

- al Historiador D. Ramón Grande del Brio, por las pausas en La Cafetería, llenas de chistes y bromas;
- al Fotógrafo Dario Silva por su empeño en la preservación y divulgación del Patrimonio Ferroviario, principalmente a través de su página en internet “ocomboio.net”;
- a todos aquellos que sienten como yo la “energía telúrica” del Territorio Rayano aquí en estudio;
- al Durius / Douro / Duero / Doiro / Douru y a los Pueblos de su cuenca hidrográfica;
- a los (ferro)carrilanos;
- al Centro de Estud(i)os Ibéricos (Guarda) por su contribución a las relaciones rayanas;
- al Centro de Estudios Brasileños por representar la Lusofonía en la USAL;
- a *Antena 2 (Rádio Difusão Portuguesa)* y también la Radio Clásica (Radio Nacional de España), que hace muchos años me hacen compañía sobre todo en los momentos de elucubración;
- a todos los que amenizaron mi estancia en la maravillosa y universal ciudad de Salamanca, de las *saudades* de otras gentes y de otras patrias a lo largo de esta agradable caminata, quizá prolongada, en la tentativa de querer *ficar sempre estudante* como dice la *balada* de Coimbra;
- a mis hermanos y sobrinos;
- a la memoria de mis deudos;
- a la tía Teresa Machado por todo lo que con ella aprendí acerca del mundo rural;
- y por último (los últimos también pueden ser los primeros), a mis *molecas*, Paula Maria, Patrícia Isabel, Ana Sofia y Flávia Margarida (la menor ha colaborado también en la maquetación), por todo lo que hemos hecho juntos.



*Dice George Steiner que no hay lenguas pequeñas.
Y añade que cada lengua contiene, expresa y trasmite
no solamente una carga de memoria singular de aquello que
se ha vivido sino también una energía evolutiva de futuro,
una potencialidad para el mañana (FOIX 2005).*

RESUMEN¹

La vertebración del territorio ibérico de la raya duriense y las vías de transporte: éxitos y fracasos, este es título con el que decidimos culminar esta tesis, sopesado entre otros posibles, entre los cuales el Espacio, el Tiempo y el Objeto estuvieran desde el comienzo presentes: un determinado territorio ibérico (des)unido por la raya, la época contemporánea y las vías de comunicación. Todo ello bajo una perspectiva de Geografía Regional, con profundas incursiones en la Historia.

Se organiza en dos partes, en la primera de ellas nos asomamos al territorio sobre el que se circunscribe, en el cual, el río Duero, formando parte de la misma raya se constituye en el eje estructurante. En este espacio geográfico, zamorano, salmantino, transmontano-duriense y “beirão”, interior y rural, otrora henchido de gentes y hoy territorio de baja densidad demográfica, se estudian las vías de comunicación anteriores y posteriores a la construcción de los ferrocarriles, las carreteras y los caminos, la navegación del Duero, en especial entre Castilla y el Atlántico y las barcas de pasaje. Carreteras y vías fluviales, también son blanco de preocupación y atención.

La segunda parte es la más densa de todo el conjunto, no solo por el número de páginas, sino también por el protagonismo que acapara el ferrocarril. En ella tratamos de exponer el inicio de todo el proceso, la discusión en torno a los proyectos ferroviarios nacionales y la evolución de la red peninsular, proceso donde se enmarcan las negociaciones y acuerdos para los enlaces luso-españoles y sus conexiones con la red internacional europea. También hay que destacar la importante decisión unilateral que por razones obvias arrastró a Portugal, el llamado ancho ibérico.

Percibido el contexto general peninsular, este se muestra receptivo a los ideales de progreso de la época, impulsados por la revolución industrial iniciada en el norte de

¹ Tradução do velho Amigo salmantino Emilio Rivas Calvo, o que muito agradecemos.

² Tradução do amigo Linguísta mirandês Amadeu Ferreira (Academia de Letras de Trás-os-Montes), o que penhoradamente agradecemos.

³ O nosso reconhecimento ao amigo Geólogo catalão Josep M. Mata-Perelló (Universitat Politècnica de Catalunya / Federación de Sociedades Iberoamericanas para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero),

Europa, y apoyados en la premisa de que el progreso material y bienestar social serían el resultado del incremento de las comunicaciones internas y externas, mediante creación de una red de vías, terrestres y fluviales, con predominio sobre todas ellas del revolucionario ferrocarril. El estudio regional de su construcción, lo hacemos a través de las líneas férreas del Duero y Beira Alta, aquellas en las que más se invirtió y en las que más confianza se depositó ya que al mismo tiempo eran comunicaciones ferroviarias internacionales.

Una vez finalizadas las discusiones acerca de los lugares previstos para atravesar la frontera, en algunos casos resultado de un largo proceso de negociación diplomática, estudiamos los anteproyectos y los concursos para su construcción y explotación, inmerso en una época de gran fiebre constructiva, en pleno sistema económico capitalista, con empresas europeas de por medio y muchos intereses en juego.

Concretados los proyectos de los grandes ejes ferroviarios nacionales, definidos sus trayectos e iniciada su construcción, mayormente del lado portugués, el debate político acerca de los enlaces interregionales comienza a entrar en ebullición, teniendo el valle del río Duero como colector común de una apretada red. Y nos lanzamos a intentar reconstruir esa malla regional pensada. Nos detenemos, naturalmente, sobre todo en la región sita al norte del Duero y, de esta, principalmente la transmontano-duriense. Son líneas ferroviarias de un metro de ancho con afluencia a la red principal y todas ellas con el punto de mira puesto en atravesar la frontera al amparo y defensa de una posible unión aduanera. Las líneas de Corgo, Tua y Sabor merecerán ser destacadas, esta última como ferrocarril minero.

Finalmente, después de los éxitos alcanzados por las sociedades y las naciones -con grandes debates, encendidas discusiones y apoyo de la técnica- la conquista de los obstáculos físicos, impuestos por el medio y las coyunturas históricas, son salvados por el tren; más he aquí, que la evolución de los tiempos y las voluntades, debido a un nuevo orden económico internacional, son las causas de la quiebra hegemónica en el transporte del ferrocarril -que ya con su advenimiento había deprimido a su vez a la fluvial- siendo sustituido por el transporte de carretera, a pesar de las advertencias oportunas de la sociedad civil. Por lo menos para la región en estudio, sangrada de gentes y de recursos, deducimos que estas medidas constituyen un fracaso, pues el modelo de desarrollo que se pretende ya ha revelado que en nada contribuye a la fijación de poblaciones. Este es un problema fundamental que tratamos de analizar en las conclusiones.

A todo esto añadimos un apéndice documental constituido por el material manuscrito inédito y olvidado que consultamos en el Archivo Histórico del Ministerio de Obras Públicas portugués, documentos que nos revelan la temprana discusión acerca de la introducción del ferrocarril y su impacto social y territorial. El “Apéndice” podría ser más extenso, si no fuera por la extensión que ya alcanza este trabajo.

A la extensión del texto presentado contribuirán quizá la rica base documental y bibliográfica, a las que no nos podemos sustraer, constituidas por fuentes escritas e iconográficas, manuscritas e impresas, reunidas a lo largo de varios años en archivos y bibliotecas y durante el trabajo de campo, intentando interpretar los palimpsestos del paisaje cultural, en una permeable línea de frontera, ahora sin los apretados controles fiscales y policiales.

Vivimos hoy en la Península Ibérica un nuevo relanzamiento de las relaciones entre los dos Estados, actitud repetida a lo largo de los siglos, la cual, además de justificada, se entiende mejor dentro del ámbito de la Unión Europea. Además, la Historia nos informa que esa Europa de más allá de los Pirineos, siempre influyó el modo de convivencia entre los gobiernos peninsulares, limitando en mayor o menor grado las relaciones entre los rayanos, imbuidos de una fuerte cultura de proximidad marcada por el territorio y las relaciones sociales y de parentesco, circunstancias que en un apreciación general de Michel Drain en su “Geografía de la Península Ibérica” son *tan fuertes que los dos pueblos hacen punto de honra en acentuar las costumbres que los separan*, lo que la práctica del contrabando (también con el significado de complicidad y solidaridad en el infortunio) siempre desmintió en la zona de la raya.

RESUME²

La struturaçon de l território eibérico de la raia de l Douro i las bias de streporte: éisitos i fracassos, ye l título cun que resolbimos arrematar esta tese, antre outros posibles, mas adonde l Spácio, l Tiempo i l Oujeto stubírun zde l ampeço persentes: un cierto território eibérico (z)ounido pula raia, la era cuntemporânia i las bias de streporte. Todo nun modo de ber de la Giografia Regional, cun fondas caminadas pula Stória.

² Tradução do amigo Linguísta mirandês Amadeu Ferreira (Academia de Letras de Trás-os-Montes), o que penhoradamente agradecemos.

Ouganizemos-la an dues partes, tenendo-mos assomado na purmeira deilhas pa l território que resolbimos scolher, adonde l riu Douro, na sue passaige pula raia ye l eixe estruturante. Nesse spácio giográfico, çamorano i salamanqués, stremuntano dourienese i beirano, anterior i rural, datrás cheno de gente i hoije region de baixa densidade demográfica, studórun-se las bias de quemunicaçon antes i ne l abiento de l camino de fierro (CF), las stradas i ls caminos, la nabegaçon ne l riu Douro, subretudo antre Castielha i l Atlántico, i las barcas de passaige. Stradas i rius nabegables, tamien cun eilhes houbo preacupaçon i ambestimiento.

Na segunda parte, la mais spessa de todo l cunjunto – i nun solo pul número de páginas -, ye la delantreira de l CF que stá an çtaque. Neilha quejimos antender l ampeço de todo l porcesso, la çcuçon alredror de ls porjetos de camboios nacionales i l'eiboluçon de la rede peninsular, adonde stan las negociaçones i ls cumbenes pa las lhigaçones lhuso-spanholas i anternacional ouropeia. I nun menos amportante decison, ounilhateral mas que arrastrou Pertual por rezones coincidas, de la chamada bitola eibérica.

Atendido l cuntesto giral peninsular, abierto als eidiales de porgresso desse tiempo, lhebados pula reboļuçon andustrial ampeçada ne l norte de l'Ouropa i assentes na eideia de que l porgresso material i bien star social benirien de l zambolbimiento de las quemunicaçones anternas i sternas, cun la criaçon dua rede de caminos, por tierra i por riu, mas a subertir a todas eilhas l revolucionairo CF, ampecemos l studo regional de la sue custruçon. I fazimos-lo cun assento nas lhinhas de l Douro i de la Beira Alta, aqueilhas an que mais se ambestiu i mais cunfiança se puso, até por séren CF anternacionales. Apuis, acabadas las çcuçones quanto als sítios para atrabessar la frunteira, an alguns causos apuis de un lhargo porcesso negocial diplomático, studemos ls anteporjetos i cuncursos pa la sue custrucion i sploraçon, yá nun tiempo de grande febre de custrucion, yá andrento l sistema capitalista, cun ampresas ouropeias pul meio i muitos antresses an jogo.

Cuncretizados ls porjetos de ls grandes eixes ferrobiários nacionales, defenhido por adonde passarien i ampeçada la sue custrucion, subretudo de l lhado pertués, la çcuçon política a respeito de las lhigaçones antreregionales ampeça a ferber, tenedo l bal de l riu Douro cumo punto de chegada dua apertada rede. I botemos manos a ber se recustruimos essa tela regional pensada. Miremos, naturalmente, subretudo pa la region a norte de l Douro i, nesta, percipalmente pa la stramuntana i dourienese. Son lhinhas de bitola métrica, para lhigar a la rede percipal, mas todas cun l sentido de beníren a atrabessar la raia, muito

pouco apuis de la defénsia dua ounion aduaneira. Las lhinhas de l Corgo, Tua i Sabor, mereceran çtaque, esta redadeira cumo CF mineiro.

Al fin, apuis ls éisitos alcançados pulas sociedades i las nações – cun grandes i acesas çcuções i apoio de la técnica -, na cunquista de las deficuldades deribadas de l meio i de las cunjunturas stóricas, atrabeç de l camboio, nesto l'eiboluçon de ls tiempos i de las buntades, por bias dua nuoba orde eiquenómica anternacional, decide cobrar l mando de l CF – que yá habie apagado la nabegaçon por riu -, i substituí-lo pul streporte por strada, anque tenga habido ouportunos abisos de la sociedade cebil. Al menos pa la region an studo, sangrada de gientes i cabedales, cuidamos que estas medidas custitúen un fracasso, yá que l modelo de zambolbimiento que se quier yá amostrou que an nada ajuda a la fixaçõn de las populações. Este ye l porblema fundamental que fazemos por analizar nas cunclusiones.

A todo esto ajuntamos un aneixo documental custituído por material screbido a mano einédito que cunsultemos ne l Arquivo Stórico de l Menistério de las Obras Públicas pertués, documentaçõn que amostra bien cumo la çcuçon para fazer l CF apareciu mais cedo do que se pensaba. Apéndece que poderie ser mais lhargo, nun fura la lhargueza que este este trabalho yá tenie.

I para esta lhargueza haberá cuntrebuído, talbeç la rica base documental i bibliográfica, a que nun podimos scapar, custituídas por fontes scritas i eiconográficas, screbidas a mano i ampremidas, ajuntadas al lhargo de bários anhos an arquivos i bibliotecas i al lhargo de l trabalho de campo, cula eideia de antrepretar ls palimpsestos de la paisaige cultural, nua abierta lhinha de frunteira, agora sien ls apertados cuntroles fiscales i policiales.

Bibimos hoije na Península Eibérica un nuobo relhançamiento de las relações antre ls dous Stados, atitude repetida hai muitos seclos, que para alhá de justeficada, se antende melhor andrento l'Ounion Ouropeia. Anforma-mos la Stória que essa Ouropeia alhá de ls Perineus siempre anfluenciou l modo de cumbibença antre las governanças peninsulares, lhemitando, an grau mais ou menos grande, las relações antre ls raianos, chenos dua fuerte cultura de prossemidade marcada pul território i pulas relações sociales i de parentena, circustâncias que nua apreciaçon giral de Michael Drain na sue “Geografia da Península Ibérica”, son *tan fuertes que ls dous pobos fâzen punto de honra an oumentar las questumes que ls apártan*, l que la prática de l cuntrabando (tamien cun l sentido de cuplecidade i solidaridade na zgrácia) siempre zmintiu na zona de la raia.

RESUM³

L'estructuració al territori ibèric de la ratlla "duriense" i les vies de transport: èxits i fracassos, aquest és títol amb el qual vam decidir culminar aquesta tesi, sospesat entre d'altres possibles, entre els quals l'Espai, el Temps i l'Objecte estiguessin des del començament presents: un determinat territori ibèric (des) unit per la ratlla, l'època contemporània i les vies de comunicació. Tot això sota una perspectiva de Geografia Regional, amb profundes incursions en la Història.

El treball s'organitza en dues parts, en la primera d'elles ens apropem al territori sobre el qual se circumscriu l'estudi, en el qual el riu Duero, formant part de la mateixa ratlla es constitueix en l'eix vertebrador. En aquest espai geogràfic, zamorà, salmantí, transmontà-duriense i "beirão" interior i rural, en altre temps ple de gent i avui convertit en un territori de baixa densitat demogràfica s'estudien les vies de comunicació anteriors i posteriors a la construcció de els ferrocarrils, les carreteres i els camins, la navegació del Duero, especialment entre Castella i l'Atlàntic i les barques de passatge. Autovies i les vies fluvials, també són blanc de preocupació i atenció.

La segona part és la més important de tot el conjunt, no només pel nombre de pàgines, sinó també pel protagonisme que acapara el ferrocarril. Hi tractem d'exposar l'inici de tot el procés, la discussió al voltant dels projectes ferroviaris nacionals i l'evolució de la xarxa peninsular, procés on s'emmarquen les negociacions i acords per als enllaços lusità-espanyols i les seves connexions amb la xarxa internacional europea. També cal destacar la important decisió unilateral que per raons òbvies va arrossegar a Portugal, l'anomenat ample ibèric.

Percebut el context general peninsular, aquest es mostra receptiu als ideals de progrés de l'època, impulsats per la revolució industrial iniciada al nord d'Europa, i recolzats en la premissa que el progrés material i benestar social serien el resultat de l'increment de les comunicacions internes i externes, mitjançant creació d'una xarxa de vies, terrestres i fluvials, amb predomini sobre totes elles del revolucionari ferrocarril. L'estudi regional de la seva construcció, ho fem a través de les línies fèrries del Duero i

³ O nosso reconhecimento ao amigo Geólogo catalão Josep M. Mata-Perelló (Universitat Politècnica de Catalunya / Federación de Sociedades Iberoamericanas para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero), pela tradução.

Beira Alta, aquelles en què més es va invertir i en què més confiança es va dipositar ja que en el moment eren comunicacions ferroviàries internacionals.

Un cop finalitzades les discussions sobre els llocs previstos per a travessar la frontera, en alguns casos resultat d'un llarg procés de negociació diplomàtica, estudiem els avantprojectes i els concursos per a la seva construcció i explotació, immers en una època de gran febre constructiva, en ple sistema econòmic capitalista, amb empreses europees pel mig i molts interessos en joc.

Concretats els projectes dels grans eixos ferroviaris nacionals, definits els seus trajectes i iniciada la seva construcció, majorment del costat portuguès, el debat polític sobre els enllaços interregionals comença a entrar en ebullició, tenint la vall del riu Duero com col·lector comú d'una atapeïda xarxa. I ens vam llançar a intentar reconstruir aquesta malla regional pensada. Ens aturem, naturalment, sobretot a la regió situada al nord del Duero i, d'aquesta, principalment la transmuntana-duriense. Són línies ferroviàries d'un metre d'ample amb afluència a la xarxa principal i totes elles amb el punt de mira posat en travessar la frontera a l'empara i defensa d'una possible unió duanera. Les línies de Corgo, Tua i Sabor mereixeran ser destacades, aquesta com ferrocarril miner.

Finalment, després dels èxits assolits per les societats i les nacions-amb grans debats, enceses discussions i suport de la tècnica, la conquesta dels obstacles físics, imposats per la Geografia i per la Història, són salvats pel tren, més he aquí que l'evolució dels temps i les voluntats, a causa d'un nou ordre econòmic internacional, són la causa de trencar l'hegemonia del ferrocarril, que ja amb el seu adveniment havia deprimat la via fluvial, essent substituïda pel transport de carretera, tot i les alertes de la societat civil. Si més no per a la regió en estudi, sagnada de gents i de recursos, deduïm que aquestes mesures constitueixen un fracàs, ja que el model de desenvolupament que es pretén ja ha revelat que en res contribueix a la fixació de poblacions. Aquest és una anàlisi que tractem de fer en les conclusions.

A tot això afegim un apèndix documental constituït pel material manuscrit que trobem a l'Arxiu Històric del Ministeri d'Obres Públiques portuguès, material que ens revela que la discussió per a la introducció del ferrocarril va sorgir més aviat del que es pensava. El "Apèndix" podria ser més extens, si no fos per l'extensió que ja arriba aquest treball.

A aquesta extensió contribuiran les referències bibliogràfiques a les que no ens podem sostreure, constituïdes per fonts escrites i iconogràfiques, manuscrites i impreses,

reunides al llarg de diversos anys d'indagacions en arxius i biblioteques i durant el treball de camp, realitzant la temptativa d'interpretar els palimpsests del paisatge cultural, en una fluïda línia de frontera, ara sense els estrets controls policials.

Vivim avui a la Península Ibèrica un nou rellançament de les relacions entre els dos estats, actitud repetida al llarg dels segles, la qual, a més de justificada, s'entén millor dins l'àmbit de la Unió Europea. A més, la Història ens informa que aquesta Europa de més enllà dels Pirineus, sempre influenciar la manera de convivència entre els governs peninsulars, limitant en major o menor grau, les relacions entre els ratllans, imbuïts d'una forta cultura de proximitat, per la naturalesa i parentiu, parentiu que en un apreciació general de Michel Drain en el seu "Geografia de la Península Ibèrica" és tan fort que els dos pobles fan punt d'honra en accentuar els costums que els separen, el que la pràctica del contraban (que implica complicitat i aquí amb el significat de solidaritat en l'infortuni) sempre va desmentir a la zona de la ratlla.

RESUMO⁴

A estructuración do territorio ibérico da raia duriense e as vías de transporte: éxitos e fracasos, é o título co que decidimos rematar esta tese, entre outros posibles, nos cales o Espazo, o Tempo e o Obxeto estiveran dende o comezo presentes: un determinado territorio ibérico (des)unido pola raia, a idade contemporánea e as vías de comunicación. Todo baixo unha perspectiva de Xeografía Rexional, con profundas incursións na Historia.

Organízase en dúas partes, na primeira delas asomámonos ó territorio sobre o que se circunscribe, no cal, o río Douro, formando parte da mesma raia constitúese no eixe vertebrador. Neste espazo xeográfico, zamorano, salmantino, transmoutano-duriense e "beirão" interior e rural, outrora cheo de xentes e hoxe territorio de baixa densidade demográfica, estúdiáanse as vías de comunicación anteriores e posteriores á construción dos ferrocarrís, as estradas e os camiños, a navegación do Douro, en especial entre Castela e o Atlántico e as barcas de pasaxe. Estradas e *fluivovías*, tamén son branco de preocupación e atención.

A segunda parte é a máis importante de todo o conxunto, non só polo número de páxinas, senón tamén polo protagonismo que acapara o ferrocarril. Nela tratamos de

⁴ A nossa gratidão à colega do Departamento de Geografia, Vanessa Fernández Fernández, pela tradução.

expoñer o comezo de todo ó proceso, a discusión darredor dos proxectos ferroviarios nacionais e a evolución da rede peninsular, proceso onde se enmarcan as negociacións e acordos para os enlaces luso-españóis e as súas conexións coa rede internacional europea. Tamén hai que destacar a importante decisión unilateral que por razóns obvias arrastrou a Portugal, o chamado ancho ibérico.

Percibido o contexto xeral peninsular, este mostrase receptivo aos ideais de progreso da época, impulsados pola revolución industrial iniciada no norte de Europa, e apoiados na premisa de que o progreso material e o benestar social serían o resultado do incremento das comunicacións internas e externas, mediante a creación dunha rede de vías, terrestres e fluviais, con predominio sobre todas elas do revolucionario ferrocarril. O estudo rexional da súa construción, faise a través das liñas férreas do Douro e Beira Alta, aquelas nas que mais se investiu e nas que mais confianza se depositou xa que o mesmo tempo eran comunicacións ferroviarias internacionais.

Unha vez rematadas as discusións acerca dos lugares previstos para atravesala fronteira, nalgúns casos resultado dun longo proceso de negociación diplomática, estudiamos os ante-proxectos e os concursos para a súa construción e explotación, inmerso nunha época de febre constructiva, en pleno sistema económico capitalista, con empresas europeas de por medio e moitos intereses en xogo.

Concretados os proxectos dos grandes eixes ferroviarios nacionais, definidos os seus traxectos e iniciada a construción, principalmente do lado portugués, o debate político sobre as ligazóns interrexionais comeza a entrar en ebulición, tendo ó val do río Douro coma colector común dunha axustada rede. E lanzámonos a intentar reconstruír esa malla rexional pensada. Detémonos, naturalmente, sobre todo na rexión sita ó norte do Douro e, desta, principalmente a transmontano-duriense. Son liñas férreas de un metro de ancho con afluencia á rede principal e todas elas có punto de mira posto en atravesar a fronteira ó amparo e defensa dunha posible unión aduaneira. As liñas de Corgo, Tua e Sabor merecerán ser destacadas, esta como ferrocarril mineiro.

Finalmente, despois dos éxitos alcanzados polas sociedades e as nacións -con grandes debates, encendidas discusións e apoio da técnica- a conquista de obstáculos físicos, impostos pola Xeografía e pola Historia, son salvados polo tren, pero velaí que a evolución dos tempos e as vontades, debido a un novo orden económico internacional, son a causa de quebrar a hexemonía do ferrocarril -que xa coa súa chegada deprimirá a fluviovía- sendo substituído polo transporte de estrada, a pesar das alertas da sociedade

civil. Polo menos para rexión en estudo, sangrada de xentes e de recursos, deducimos que estas medidas constitúen un fracaso, pois o modelo de desenvolvemento que se prentede xa desvelou que en nada contribúe á fixación de poboación. Esta é unha análise que tratamos de facer nas conclusións.

A todo isto engadimos un apéndice documental constituído polo material manuscrito que atopamos no Arquivo Histórico do Ministerio de Obras Públicas portugués, material que nos revela que a discusión para a introducción do ferrocarril xurdiu antes do que se pensaba. O “Apéndice” podería ser mais extenso, se non fora pola extensión que xa acada este traballo.

A esa extensión contribuirán as referencias bibliográficas das que non nos podemos subtraer, constituídas por fontes escritas e iconográficas, manuscritas e impresas, reunidas ó longo de varios anos de pesquisas en arquivos e bibliotecas durante o traballo de campo realizando a tentativa de interpretar os palimpsestos da paisaxe cultural, nunha fluida liña de fronteira, agora sen os apretados controis policiais.

Vivimos hoxe na Península Ibérica un novo relanzamento das relacións entre os dous Estados, actitude repetida ó longo dos séculos, a cal, ademais de xustificada, enténdese mellor dentro do ámbito da Unión Europea. Ademais, a Historia infórmanos que esa Europa de mais alá dos Pirineos, sempre influenciou o modo de convivencia entre os gobernos peninsulares, limitando en maior ou menor grao, as relación entre os raianos, infundidos dunha forte cultura de proximidade, pola natureza e parentesco, parentesco que nunha apreciación xeral de Michel Drain na súa “Xeografía da Península Ibérica” é *tan forte que os dous pobos fan punto de honra en acentuar as costumes que os separan*, o que a práctica do contrabando (aquí co significado de complicidade e solidaridade no infortunio) sempre desmentiu na zona da raia.

RESUMEN⁵

A estrutura d’o territorio ibérico d’a raya duriense y as bias de tresporte: esitos y fracasos, iste ye o tetulo con o que dezidimos rematar ista tesis, sopesato entre otros posibles, entre os cualos l’Espazio, o Tiempo y l’Ojeto estasen dende l’escomienzo

⁵ O noso agadecimento ao Geólogo aragonês Ánchel Belmonte Ribas, Coordinador Científico do Geoparque de Sobrarbe (Boltaña / Huesca), pela tradución.

presens: un determinau territorio ibérico (des)chuniu por a raya, a época contenporanea y as vías de comunicación. Tot ixo baxo una perspeutiba de Cheografía Rexional, con fundas incursions n'a Istoría.

Ye organizata en dos partis, n'a primera d'eras mos asomamos enta o territorio sobre o que se zercunscribe, n'o cualu, o río Duero, sendo parti d'a mesma raya ye l'exe bertebrador. En iste espacio cheografico, zamorano, salmantino, transmuntano-duriense y "beirão" interior y rural, antis más pleno de chens y güei territorio de baxa densidá demografica (I, trestallo 1), s'estudean as bías de comunicación anteriors y posteriors á ra construción djs ferrocarrils, as carreteras y os chamíns (I, trestallo 2), a nabegación d'o Duero, espezialmén entre Castiella y l'Atlántico y as nabatas de pasache (I, trestallo 3). Autobías y "fluviovías", tamén son ocheto de dandalo y ficazio.

A segunda parti ye a más importán de tot o conchunto, no solo por o lumero de paxinas, sino tamén por o protagonismo que acarrazu o ferrocarril. En era tratamos d'esponer l'inizio de tot o proceso, a discusión arredol d'os proyeutos ferroviarios nazionals y a eboluzión d'o rete peninsular, proceso an se cuaternan as negociacions y alcuerdos ta os enlaces luso-españols y as suyas conesions con o rete internazional uropeyp. Tamén cal destacar a importán decisión unilateral que por razons ebidens arrastró á Portugal, o clamato amplo ibérico (II, trestallo 1).

Perzibito o contestu cheneral peninsular, iste s'amuestra rezeptiu á ros ideyals de progreso d'a época, empentato per a reboluzión industrial prenzipiata n'o norte d'Uropa y refirmatos n'a premisa de que o progreso material y bien estar sozial serban o resultato d'o incremento d'as comunizacions internas y esternas, mediante a creyación d'un rete de bías, terrestres y flubials, y con predominio sobre totas eras d'o reboluzionario ferrocarril. L'estudeo d'a suya construción (II, trestallo 2), ye feita per meyo d'as líneas férreas d'o Duero y Beira Alta, aqueras en as que más s'inbirtió y en as que más confitanza estiú depositata ya que a ro tiempo yeran comunicacions ferrobriarias internazionals.

Una begata rematatas as discussions arredol d'os puestos prebistos ta trabesar a muga, en bels casos resultato d'un largo prozesu de negociación diplomática, estudeamos os debán-proyeutos y os concursos ta ra suya construción y esplotación, aintro d'una época de gran fiebre construtiba, en pleno sistema económico capitalista, con interpresas uropeyas de por meyo y muitos intreses en chuego (II, trestallo 3).

Concretatos os proyeutos d'os grans exes ferrobriarios nazionals, definitos os suyos trayectos y prenzipiata a suya construción, mayormén d'o besán portugués, o debate

pulítico arredol d'os enlaces interrechionals prenzipia á dentrar en ebullición, tenindo a bal d'o río Duero como coleutor común d'un preto rete. Y mos lanzamos á prebar de reconstruyir ixe rete rechional pensato. Mos aturamos, naturalmén, sobre tot en a redolada sita á o norte d'o Duero y, d'ista, prenzipalmén a trasmontano-duriense. Son lineas ferrobiarias d'un metro d'amplaria con afluenzia a lo rete prenzipal y totas eras con o punto de mira posato en trabesar a muga á l'amparo y en esfensa d'una posible chunta aduanera. As lineas de Corgo, Tua y Sabor merexerán estar-ie destacatas, ista como ferrocarril minero (II, trestallo 4).

Finalmén, dimpués d'os esitos amanatos por as soziedaz y as nazions –con grans debates, enchegetas discussions y refirme d'a teunica- o presón d'os entrepuzes físicos, imposatos por a Cheografía y por a Historia, son salbatos por o tren, más hete astí que a ebulzión d'os tiempos y as boluntaz, debido á un nuevo orden economico internazional, son a causa de crebar a echemonía d'o ferrocarril –que ya con o suyo adbenimiento eba deprimiu a *fluviavía*- estando sustituyito por o transporte de carretera, á penar d'as alertas d'a soziedá zebil. Por o menos ta ra rexión en estudeo, sangrata de chens y recursos, deduzimos que istas midas constituyen un fracaso, pues o modelo de desembolique que ye pretendito ya ha rebelato que no contribuye guaire ta la fixazión de poblazions. Iste ye un análís que prebamos de fer en as conclusions.

Á tot isto adibimos un apendize documental formato per o material manuscrito que trobamos en o Archibo Istorico d'o Ministerio d'Obras Publicas portugués, material que mos amuestra que a discusión ta ra introduzión d'o ferrocarril surchió más pronto d'o que se prexinaba. “L' Apendize” poderba estar más estendillato, si no estase per l'amplaria que ya alcanza iste treballo.

Á ixa estensión contribuirán as referenzias bibliográficas a ras que no mos podemos sustrayer, constituyitas por fuens escritas y iconográficas, manuscritas y imprentatas, achuntatas á ro largo de muitas añadas de rechiras en archibos y bibliotecas y durante o treballo de campo fendo a tentatiba de interpretar os palimpsestos d'o paisache cultural, n'una fluida linea de muga, agora sin de os pretos controls polizials.

Semos bibindo güé n'a Peninsula Iberica un nuevo relanzamiento d'as rilazions entre os dos Estaus, atitú repetita á lo largo d'os sieglos, a cuala, antimás de chustificata, ye replecata millor aintro d'o ámbito d'a Unión Uropeya. Antimás, a Istoria mos informa que ixa Uropa de dillá d'os Pirinés, perén tenió influenzia en o modo de conbibenzia entre os gobiernos peninsulars, limitando en mayor o menor grau, as rilazions entre os rayencos,

inbuitos d'una zereña cultura de amanamiento, per a natureza y parentesco, parentesco que n'una apreziación cheneral de Michel Drain en a suya "Cheografía d'a Peninsula Iberica" *ye tan zereña que os dos pueblos fan punto de onra en azentuar as costumbres que tos separan*, o que a practica d'o contrabando (que implica complizidá y astí con o significau de solidaridá n'as dificultaz) perén desmintió en a zona d'a raya.

RESUMÉ⁶

La structure du territoire ibérique de la strie du Douro et les voies de transport: succès ou fracas, est le titre avec lequel nous avons décidé de nommer cette thèse, entre une variété possible, mais dans lesquels l'Espace, le Temps et l'Object ont été dès la première heure présents: un territoire ibérique en particulier (des)unis par la strie, l'époque contemporaine et les voies de transport. Tout dans une perspective de Géographie Régionale, comme profondes incursions dans l'Histoire.

Nous l'avons organisée en deux parties, sachant que dans la première nous nous sommes penchés sur le territoire sur lequel nous avons décidé de nous concentrer, où la rivière Douro, sur son passage par la strie, est l'axe vertébré. Dans cet espace géographique, *zamorano* et *salmantino*, *transmontano-duriense* et *beirão*, intérieur et rural, autrefois rempli d'habitants et aujourd'hui région de basse intensité démographique, ont été étudiées les voies de communication avant et pendant l'avènement du chemin-de-fer (CF), les routes et les chemins, la navigation sur la rivière Douro, en particulier entre *Castela* et l'Atlantique, et les barques de passage. Autoroutes et voies fluviales, également sujets de préoccupation et d'investissement.

Dans la deuxième partie, la plus importante de tout l'ensemble -et non seulement par le nombre de pages- est le CF en évidence. En elle nous avons voulu comprendre le début de tout le processus, la discussion autour des projets ferroviaires nationaux et l'évolution du réseau péninsulaire, dans lesquelles s'incluent les négociations et les accords vers les liaisons luso-espagnoles et internationales européennes. Ainsi que la non moins importante décision, unilatérale mais que a traîné le Portugal pour des raisons évidentes, d'écartement ibérique.

⁶ O nosso bem-haja à sobrinha Ingride Ferreira, pela tradução.

Compris le contexte général péninsulaire, réceptif aux idéaux du progrès d'autrefois, motivés par la révolution industrielle débutée au Nord de l'Europe et soutenus sous la promesse que le progrès matériel et le bien-être social seraient le résultat de la croissance des communications internes et externes, par la création d'un réseau de voies, terrestres et fluviales, avec prédominance, entre toutes, par le révolutionnaire CF, nous avons commencé une étude régionale de sa construction, et nous l'avons fait à travers des lignes ferroviaires du Douro e de la Beira Alta, celles dans lesquelles a été investie plus de confiance, pour être CF internationaux.

Après avoir finalisé les discussions sur les locaux pour les traversées des frontières, dans certains cas après un long processus de négociation diplomatique, nous avons examiné les projets et les concours pour sa construction et exploitation, déjà dans une époque de grande fièvre constructive, en plein système économique capitaliste, avec les entreprises européennes et entre de nombreux intérêts en jeu.

Mis en œuvre les projets des grands axes ferroviaires nationaux, définis les trajets et initié sa construction, en particulier du côté portugais, le débat politique autour des liaisons inter-régionales commence à entrer en ébullition, ayant le val de la rivière Douro comme collecteur commun d'un réseau serré. Et nous essayons de reconstruire le réseau régional pensé. Nous avons maintenu, naturellement, surtout sur la région nord du Douro et principalement la *transmontano-duriense*. Ce sont des chemins de fer d'écartement métrique, pour enlacer le réseau principal, mais toutes avec la finalité de venir à traverser la frontière, dans la foulée de la défense de l'union douanière. Les lignes de Corgo, Tua et Sabor, méritent une particulière attention.

Et enfin, après les succès obtenus par les sociétés et les nations – par de grands débats et discussions et soutien de la technique – dans la conquête des obstacles physiques et humains, imposés par la Géographie et l'Histoire, à travers du train, voici que l'évolution des temps et des volontés, due à un nouvel ordre économique international, décide de briser l'hégémonie du CF – qui avait déjà éteint les voies fluviales – et le remplacer par les transports routier, malgré les alertes de la société civil. Du moins pour la région étudiée nous avons veillé à ce que cette mesure constitue un fracas, en effet le modèle de développement prétendu à déjà révéler ne pas contribuer pour la fixation des populations. Et l'analyse que nous avons essayée de faire dans les conclusions.

À tout ça nous avons additionné un appendice documentaire constituée par le matériel manuscrit trouvé dans les Archives Historiques du Ministère des Travaux Publics

portugais, matériel révélateur que la discussion pour l'introduction du CF à surgis plus tôt que prévu. Appendice qui pourrait être plus étendu, si ce n'étais pas l'étendu que ce travail a déjà.

Pour cette étendue ont contribué les référence bibliographiques auxquels nous ne pouvons pas fuir, constituées de sources écrites et iconographiques, manuscrites et imprimées, réunies au long de plusieurs années, en recherches dans les archives et bibliothèques et pendant les travaux de terrain réalisés dans la tentative d'interpréter les palimpsestes du paysage naturel, dans une fluide ligne de frontière, maintenant sans les rigides contrôles policiers.

Nous vivons aujourd'hui dans la Péninsule Ibérique un moment de relancement des relations entre les deux États, attitude répétitive depuis des siècles, qui au-delà de justifiable, se comprend mieux dans le cadre de l'Union Européenne. Par ailleurs, l'Histoire nous informe que cette Europe au delà des Pyrénées, à toujours influencé le mode de relations entre les gouvernements péninsulaires, limitant, en plus haut ou moins haut degrés, les relations entre les *raianos*, marqués par une forte culture de proximité, par la Nature et la parenté, parenté qui, dans une appréciation globale de Michel Drain dans sa «Géographie de la Péninsule Ibérique», est *aussi forte que les deux peuples font un point d'honneur à accentué les traditions les séparent*, ce que la pratique du contrebande (ici aussi avec le sens de la solidarité dans le malheur) a toujours nié dans le domaine de la strie.

ABSTRACT⁷

“The configuration of the Iberian territory of the Douro border and the transportation channels: success and failure” is the title we selected to bring this dissertation to a close. There were other possibilities for the title of the document, but ever since the beginning the concepts of Space, Time and Object were present, i.e. a certain Iberian territory (dis)united by the border line, the contemporary era and the transportation channels. All these aspects are examined from the perspective of Regional Geography, with profound journeys through History.

⁷ O nosso obrigado à sobrinha Isabel Ferreira Matos, pela tradução.

We have organized this document in two sections. The first one is focused on the territory we circumscribed, where the Douro River is the structuring axis in its passage through the border line. We have concentrated our study in that geographical space – including both Zamora and Salamanca, both regions of Trás-os-Montes/Douro and Beira, interior and rural areas once filled with people but having low demographic density in our day– by learning about the communication routes prior to and all through the advent of the railway (RW), that is to say the roads and pathways, the navigation on the Douro River, namely between Castile and the Atlantic, and the ferry-boats. In the same way, roads and river ways were a source of concern and investment.

In the second section, which is the more elaborate of the two –and not only due to the number of pages– the RW is the central character. We endeavoured to understand the beginning of the process, the discussion around the national railroad projects and the development of the peninsular networks, wherein we include the debate and the agreements for the Portuguese-Spanish and the international-European connections. In addition, we discuss the similarly important, although unilateral, decision to introduce the so-called Iberian gauge, which for obvious reasons affected Portugal.

We started out this regional examination of the RW construction only after having understood the broad peninsular context of openness to the existing ideals of progress of that time, motivated by the industrial revolution initiated in northern Europe and supported by the premise that the material progress and social well-being would result from the expansion of internal and external communications by creating a network of terrestrial and river ways, with the predominance of the revolutionary RW. And we did so through the railway lines of Douro and Beira Alta, the ones where more money was invested and more trust was displayed, for the reason that they are international RW.

Subsequently, following the end of the discussion about the specific places for crossing the border, which in some occasions was the product of a long diplomatic process of negotiation, we carefully scrutinized the drafts and tenders for the construction and operation of the RW in a time of great eagerness to build, in line with the fully capitalist economic system of that period, involving European companies and having many interests at issue.

After materializing the projects for the large national railroads, determining its routes and setting off its construction, namely on the Portuguese side, the political debate about the inter-regional connections started boiling, with the valley of the Douro River as

the common collector of a constricted network. And here we attempt to make a reconstitution of the regional mesh planned at that point. We have naturally focused on the region to the north of the Douro, primarily on the Trás-os-Montes/Douro area. These were railroads of metric gauge aimed at connecting to the main network; however all of them were intended to cross the border, in the aftermath of a scheme to defend a customs union. We draw attention to the lines of Corgo, Tua and Sabor, the latter being a mining RW.

Finally, after the success reached by the societies and the nations –by way of great debates, live discussions and technological support– in overcoming the obstacles imposed by the environment and the historical conjunctures, by way of the train, at this point the evolution of time and will settles on breaking the hegemony of the RW by reason of a new international economic order –which had already obliterated the river way– and replaces it with the roads, notwithstanding the civil society’s timely warnings. At least in the region we studied, emptied of people and resources, we believe that these measures represented a failure, given that the intended development model revealed not to contribute for the fixation of the populations. We try to analyze this fundamental problem in our conclusions.

We added a documental appendix composed of unpublished manuscript materials consulted in the Historical Archive of the Ministry for Public Works, pieces of documentation unveiling that the discussion for the introduction of the RW started much earlier than we thought. The appendix could definitely be more extensive, but this document was already too long.

These dimensions are doubtless justified by the rich documental and bibliographical basis that we could not ignore, composed of written and iconographical, manuscript and printed sources, collected during a number of years in archives and libraries and throughout field work, in the attempt to interpret the palimpsests of the cultural landscape, in a permeable border line, now exempted of the strict tax and police monitoring.

In the Iberian Peninsula we are now observing a new phenomenon of resuming the relations between the two States, an attitude which is replicated at a multiseular level and not only justified by, but also better understood within the ambit of the European Union. In fact, History informs us that this Europe beyond the Pyrenees has always influenced the way the peninsular governances lived together, by limiting in greater or smaller extent the relations between the inhabitants of the borders, imbued with a strong culture of proximity marked by the territory and the social and kinship relations, circumstances that, in a general appreciation by Michel Drain in his “Geography of the Iberian Peninsula”, are *so*

strong that the two peoples make it a point of honour to underscore the customs that separate them, which in fact is refuted by the practice of smuggling (also meaning the complicity and solidarity in misfortune) in the border region.

Nota: lamentamos a ausência de uma tradução deste resumo para *Euskera* mas, apesar das diligências nesse sentido, tal não foi possível.



Siglário

- **ACP** – Associação Comercial do Porto
- **ADIF** – Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
- **AECP** – Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses
- **AGAE** - Archivo General de la Administración del Estado (Alcalá de Henares)
- **AHD** (MNE) – Arquivo Histórico-Diplomático (Ministério dos Negócios Estrangeiros)
- **AHMOP** – Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (Lisboa)
- **AHMTM** – Arquivo Histórico Municipal de Torre de Moncorvo
- **AHP** – Arquivo Histórico Parlamentar (Assembleia da República)
- **ANTT** – Arquivo Nacional da Torre do Tombo
- **ATM** – Alto Trás-os-Montes
- **BA** – Barca d’Alva
- **BIN** – Beira Interior Norte
- **BNP** – Biblioteca Nacional de Portugal [ex-BNL e ex-IBNL]
- **BO[P]S** – Boletín Oficial [de la Provincia] de Salamanca
- **BOCG** – Boletín Oficial de las Cortes Generales
- **BOE** – Boletín Oficial del Estado
- **BPMP** – Biblioteca Pública e Municipal do Porto
- **CCFNP** – Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal
- **CCFP** – Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
- **CCFPBA** – Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta
- **CCHNE** – Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
- **CDPCFP** – Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares
- **CF** – Caminho(s)-de-ferro
- **CFA** – Compañía de los Ferrocarriles Andaluces
- **CFMCP** – Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal
- **CFMZA** – Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante
- **CFPPF** – Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão
- **CFSFP** – Compañía del Ferro-carril de Salamanca à la Frontera de Portugal
- **CM** – Câmara(s) Municipal(ais)
- **CNCF** – Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro
- **CNFOE** – Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España
- **CP** – Caminhos-de-ferro Portugueses / Comboios de Portugal, EP
- **CRCFP** – Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

- **CSIC** – Consejo Superior de Investigaciones Científicas
- **CyL** – Castilla y León
- **DG** – Diário do Governo
- **DGCF** – Direcção Geral dos Caminhos de Ferro
- **DGOPM** – Direcção Geral de Obras Publicas e Minas
- **DGTT** – Direcção-Geral dos Transportes Terrestres (e Fluviais)
- **DGV** – Direcção-Geral de Viação
- **DHP** – Dicionário de História de Portugal
- **DR** – Diário da República
- **ED** – Estrada Distrital
- **EM** – Estrada Municipal
- **EN** – Estrada Nacional
- **ER** – Estrada Real
- **FCR** – Figueira de Castelo Rodrigo
- **FEC** - Freixo de Espada à Cinta
- **FFE** – Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Biblioteca y Archivo Histórico, Madrid)
- **FLUP** – Faculdade de Letras da Universidade do Porto
- **FO** – Fuentes de Oñoro
- **GCF** – Gazeta dos Caminhos de Ferro (Lisboa)
- **GCH** – Gazeta de los Caminos de Hierro (Madrid)
- **GEHVID** – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto
- **GM** – Gaz(c)eta de Madrid
- **HD** – Hinojosa de Duero
- **IGC/IPCC** – Instituto Geográfico e Cadastral / Instituto Português de Cartografia e

Cadastro

- **IGeoE** – Instituto Geográfico do Exército [ex-SCE] (Portugal)
- **IGN/IGC** – Instituto Geográfico Nacional / Instituto Geográfico y Catastral (Espanña)
- **IMTT** – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP
- **IN** – Imprensa Nacional / Imprensa Nacional
- **INCM** - Imprensa Nacional - Casa da Moeda
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística / Instituto Nacional de Estadística
- **INTF** – Instituto Nacional do Transporte Ferroviário
- **IPTM** – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
- **IVP (IVDP)** – Instituto do Vinho do Porto (Instituto dos Vinhos do Douro e Porto)
- **JAЕ** – Junta Autónoma de Estradas
- **LF** – La Fregeneda

- **LFSE** – La Fuente de San Esteban
- **MCC** – Ministério do Comércio e Comunicações
- **MD** – Miranda do Douro
- **MF** – Ministe(é)rio de(o) Fomento
- **MOP / MOPCI** – Ministério (ou ministro) das Obras Publicas / MOP Comercio e

Industria

- **MOPTMA** – Ministerio de Obras Públicas Transportes y Medio Ambiente
- **OP** – Obras Públicas
- **PK** – Ponto kilométrico
- **REFER** – Rede Ferroviária Nacional, E.P.
- **RENFE** – Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
- **RO** – Real Órden (diploma legal)
- **ROP** – Revista de Obras Publicas (Madrid)
- **ROPM** – Revista de Obras Públicas e Minas (Lisboa, órgão da AECF)
- **SCD** – Santa Comba Dão
- **SCE / IGeoE** – Serviço Cartográfico do Exército (Portugal)
- **SFP** – Sociéte Financière de Paris
- **SGL** – Sociedade de Geografia de Lisboa
- **SJP** – São João da Pesqueira
- **SP** – Sindicato Portuense
- **TAD** – Trás-os-Montes e Alto Douro
- **TM** – Torre de Moncorvo
- **UP** – Universidade do Porto
- **USAL** – Universidad de Salamanca
- **UTAD** – Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro
- **VF** – Vilar Formoso
- **VFN** – Vila Franca das Naves
- **VN** – Vila Nova
- **VNFC** – Vila Nova de Foz Côa
- **VT** - Vega de Terrón

Língua Fronteira

Na voz maculada de pedra
nasce o som da fronteira
passo de terra vento
alguma água

linha da raia oculta
o centro voado no interior
da raiz do passo espectro do tempo
branco de luz paragens de longe

Fronteira

fronteira de água mar-oceano rio
horizonte largo

fronteira pedra
risco no chão pisado de lume

fronteira do tempo
a história do tempo
demora do gesto
a construção-memória

Olho o olhar identidade
fronteira de corpo
centro de ser
sangue da margem

a fronteira da língua
a palavra som gráfico desenho
musical
ausência de sentido

tenho uma fronteira
rasgada nos olhos

tenho uma fronteira
cavada no peito

uma fronteira
vencida nos dedos

e voo além do traço

Olhada de cima
do cavalo de asas
a terra
não lavra no corpo
o golpe seco
da fronteira

(Jorge FRAGOSO 2007)

0 – INTRODUÇÃO GERAL

Dorium-Duero-Douro

Alarzón, Carrión, Pisuerga,
Tormes, Agueda, mi Duero.
Lígrimos, lánguidos, íntimos,
espejando claros cielos,
abrevando pardos campos,
susurrando romanceros.

Valladolid; le flanqueas,
de niebla le das tus besos;
le cunabas a Felipe
consejas de comuneros.

Tordesillas; de la loca
de amor vas bizmando el duelo
a que dan sombra piadosa
los amores de Don Pedro.

Toro, erguido en atalaya,
sus leyes no más recuerdo,
hace con tus aguas vino
al sol de León, brasero.

Zamora de Doña Urraca,
Zamora del Cid mancebo,
sueñan tus torres con ojos
siglos en corriente espejo.

Arribes de Fermoselle,
por pingorotas berruecos,

temblando el Tormes acuesta
en tu cauce sus ensueños.

Code de Mieza, que cuelga
sobe la sima del lecho.
Escombrera de Laverde,
donde se escombraron rezos.

Frejeneda fronteriza,
con sus viñedos de fresnos,
Barda d'Alva del abrazo
del Agueda con tu estero.

Douro, que bordando viñas
vas a la mar prisionero,
de paso cojes al Támega,
de hondas saudades cuévano.

En su Foz Oporto sueña
con el Urbión altanero;
Soria en su sobremeseta
con la mar toda sendero.

Árbol de fuertes raíces
aferrado al patrio suelo,
beben tus hojas las aguas,
la eternidad del ensueño.

(Miguel de UNAMUNO 1997)

A – Fundamentação

No derradeiro ano do século transacto, propusemo-nos, pela primeira vez, vir conhecer mais de perto Salamanca. Cidade e Universidade e conseqüentemente esse país tão complexo que dá pelo nome de Espanha. Tão próximo e ao mesmo tempo tão distante. Só pouco antes reuníramos as condições para regressarmos ao NE português, após “anos a fio” por vários Litorais lusófonos. Propiciou-o uma transferência de Ministério (através de concurso público), para a cidade da Guarda.

Há vários anos que sentíamos essa atracção pelo outro lado da raia, sobretudo através de antigos conterrâneos, mormente Francisco Botelho de Moraes e Vasconcelos (1670-1747), homem culto ao gosto barroco e que a Salamanca dedicou os últimos trinta anos da sua vida. Como poeta e literato. Torre-moncorvino e salmantino. Ibérico e Universal. Um dos muitos intelectuais portugueses que se relacionou mal com Portugal.

Madrid, Roma, Lisboa e sobretudo a cidade do Tormes -sem perder Torre de Moncorvo (TM) de “vista”-, acolheram-no e por cá foi desenvolvendo a sua arte e penando as saudades da pátria, à qual ia fazendo algumas incursões, sempre com a nobre intenção em ajudar a polir (com as *luzes* do tempo) as mentes dos seus patrícios da nobreza da Vila, que considerava viverem numa *desaplicadíssima inacção* (BOTELHO 1752, 5/17). Investiu parte dos seus cabedais nessa tentativa. Até uma agremiação literária, a “Academia dos Unidos” (tão à moda da Europa da época), lhes criou. Debalde.

Acabava sempre por regressar ao seu auto-exílio agastado pelas intrigas, as invejas, as maledicências, as incompreensões. Foi famoso pelos livros que escreveu, grande parte dos quais dedicados a Portugal. Desconhecido pelos seus paisanos mas ilustre em Espanha, que o elevou a sócio honorário da *Real Academia Española* (da Língua), a castelhana, que cultivou também. Bilingue como qualquer autor do seu tempo. Considerado nativo da cidade de Fray Luis de León, do Maestro Salinas e do Reitor Unamuno, até porque escreveu uma famosa *Historia de las Cuevas de Salamanca*, tema caro à cidade do *Studii* (ABREU 2003f).

E assim, mesmo após termos obtido formação universitária nas áreas das Ciências Históricas, do Património e da Arqueologia e a elas dedicarmos algum do tempo, motivados pela investigação que a formação académica sempre exige, decidimos granjear mais conhecimentos na área da Geografia. Foi esse apenas o *leitmotiv*. Não razões

profissionais, pois a esse nível e para a Administração Pública portuguesa, já teríamos habilitações académicas em “excesso” (pertencemos à carreira técnica superior).

E no dito ano, afigurou-se-nos essa oportunidade, não só por já estarmos ambientados ao território da raia ribacodana, mas porque a Universidade de Salamanca (USAL) “oferecia” um *Doctorado en Geografía*. Candidatámo-nos. Mas o curso não se pôde realizar por nesse ano não ter havido o número mínimo de candidatos exigido.

Remeteram-nos então para o *Departamento de Pre-historia, Historia Antigua e Arqueología*, por virmos desse ramo das Ciências Sociais e aí, o curso efectuar-se-ia.

Nele cumprimos o período de *docencia*⁸ um pouco a contragosto, porquanto os nossos interesses vinham para períodos históricos (e recentes). Sendo neles a Arqueologia (proto)Industrial a área mais do nosso agrado, impensável na USAL, como pela designação do Departamento se perceberá. Razão pela qual nos mudámos no ano seguinte para o *Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea*, contrariando a vontade do nosso *tutor*, pois achava que tínhamos condições para consigo concluir o *tercer ciclo* e até realizar a tese no âmbito da Romanização e especificamente em Epigrafia.

Mas já que o ingresso em Geografia nos continuava vedado, então na História sempre teríamos mais liberdade de prosseguir por temas e áreas mais “nossas”, além de que um projecto arqueológico -não deixando de nos seduzir porque implicaria escavação-, naquela altura era incompatível por variadas razões.

E em História Moderna nos diplomámos em *Estudios Avanzados*, condição *sine qua non* para podermos elaborar um projecto de tese. O que fizemos, vendo-o aprovado e registado e no qual ainda trabalhámos pelo menos durante dois anos. Mas o campo geográfico continuava a atrair-nos.

A feliz coincidência de se ter criado o Centro de Estudos Ibéricos, através de um protocolo entre as Universidades de Salamanca e Coimbra e a Câmara Municipal da Guarda, por proposta desta e sugestão do Pensador Eduardo Lourenço, levou-nos a conhecer mais de perto o Geógrafo Valentín Cabero Diéguez (USAL), um dos membros da sua comissão executiva, professor de *Análisis Geográfico Regional*. E cujas conferências sobre territórios e paisagens de montanha reforçaram o nosso entusiasmo.

Havia pouco, um outro (quase) acaso, fizera com que despertasse em nós, a curiosidade pela “nossa” Linha do Douro em território salmantino. Numa das anuais

⁸ Com uma equiparação a bolseiro fora do país a tempo parcial, todavia, considerando a proximidade entre as cidades da Guarda e Salamanca, foi possível, com algum esforço e muitas viagens.

Expedições Pedestres “À Descoberta do Património do Alto Douro”, iniciativa em que nos metêramos em 1997 com o apoio de algumas associações a que pertencíamos⁹, decidimos descer o Baixo Águeda pelo lado direito da fronteira¹⁰.

Durante a fase do planeamento de mais essa caminhada, com o apoio da cartografia militar, tivemos sérias dúvidas se poderíamos romper pelas ladeiras (mais escarpas do que ladeiras) a partir da zona próxima a Santo André das Arribas (Almofala) e, como qualquer regular programa, sobretudo face a uma situação com este grau de probabilidade, deve possuir um plano alternativo, uma vez no terreno e confirmada essa impossibilidade, tomámos o caminho da vila de Sobradillo, onde dormimos.

Daí continuámos a marcha em direcção ao río Mozárbez, que viemos a transpor no Cachón del Berrido, por um rudimentar pontão, elaborado com materiais metálicos do caminho-de-ferro (CF) que nesse local se nos oferecia, pois no estio a água não corre mas o talvegue é acentuado. Estávamos agora no termo municipal de Hinojosa de Duero (HD), na zona em que uma estreita faixa do seu território se interpõe entre Sobradillo e La Fregeneda (LF) e vai beber ao Águeda.

Atingida a cumeada, começámos a divisar serpenteando ao longe, a ferrovia. Tirámos o azimute à boca S dum túnel (de La Carretera), por ser o ponto mais acessível naquela áspera orografia. Uma vez aí, beneficiámos da frescura do seu interior durante a hora de maior calor e da água dum ribeiro das proximidades (del Morgado). Durante a progressão ao longo da via-férrea, fomos topando com uma notável sucessão de obras de arte (túneis, trincheiras, plataformas, aquedutos, pontes, pontões, viadutos...), tudo enquadrado numa deslumbrante paisagem, sulcada pelo rio Águeda com as encostas escalonadas cultivadas. Atingimos Barca d’Alva (BA) ao fim da manhã seguinte, depois de uma visita atenta ao *mulle* de Vega de Terrón (VT) e travessia da ponte internacional.

Foi de deslumbramento o que pudemos observar, como teremos oportunidade de descrever no lugar determinado pela organização desta tese.

⁹ Associação Cultural e Recreativa da Lousa, Lousa Verde – Associação de Proprietários e Produtores Florestais da Lousa e Freguesias Limítrofes e Associação Cultural e Recreativa de Maçores.

¹⁰ A VI.ª Expedição, de 15-18.VIII.2002. O que também nos permitiu conhecer o notável edifício do antigo convento de Santa Marina La Seca, para o distinguir do de Santa Marina La Verde, este nas margens do Douro, entre Aldeadavila de La Ribera e Lagoaça -proprietário no passado da barca de passagem aí existente- e no qual um antigo conterrâneo nosso (João Hortelão, séc. XV, protagonista da lenda da “Cornalheira Benta”, Silhades - Felgar - TM), havia iniciado a sua vida de frade franciscano, terminando-a nessa mesma Ordem mas no convento de S. Francisco em Salamanca (ABREU ET ALII 2004), cujas ruínas conservadas e integradas na casa dos Agustinos, se localizam hoje, quase contíguas do local onde redigimos este texto.

Com esse facto, heureka! Era este um assunto para integrar num grande projecto de investigação na área da Geografia -regional, de fronteira, da circulação / comunicação, dos (meios e das vias de) transportes-, juntando-o à itinerância e navegação fluvial (complementando estes¹¹), pelos quais o nosso interesse já não era novo, devido ao seu papel na organização territorial das actividades humanas.

Tanto mais que aquele projecto de investigação que vínhamos desenvolvendo na USAL, nos limitava ao território de Trás-os-Montes e Alto Douro (TAD), com incidência no da antiga comarca da TM¹², suficientemente extenso é certo, mas confinado às fronteiras interiores e nacionais. E nós queríamos (continuar a) estudar esse espaço, mas nas suas relações intrínsecas com aqueloutro, contíguo, dito espanhol.

Paulatinamente, a ideia foi tomando consistência. Até porque, logo no início do mês de Setembro seguinte a esse “passeio”, já nos encontrávamos no Arquivo Histórico-Diplomático (AHD) em Lisboa, frente a várias gavetas com a correspondência proveniente da representação diplomática portuguesa em Madrid, relativa ao último quartel do século XIX, na tentativa de começar a perceber as motivações portuguesas para a construção dum CF, fora das fronteiras nacionais.

E aí começou a nossa investigação sobre questões do património ferroviário ligadas ao espaço em questão, assunto que fomos levando a alguns congressos e outros encontros. Percebendo (quase) de imediato o seu bom acolhimento por parte dos investigadores, assim como dum grupo que do outro lado da raia clamava pela reabertura *del ferrocarril*. Fomos ainda descobrindo uma legião de entusiastas / *aficionados* do CF (talvez melhor, dos comboios / *de los trenes*).

Até que a transferência para o programa de doutoramento interdepartamental *El medio ambiente natural y humano en las Ciencias Sociales*, já em funcionamento no Departamento de Geografia se tornou inevitável. Aceitando o Professor Valentín Cabero responsabilizar-se pela direcção da investigação.

Submetido o projecto à *Comisión de Docencia e Investigación del Consejo de Departamento de Geografía* e por esta aceite, foi registado na *Comision de Doctorado* da USAL nos inícios de 2007, após obtenção de uma “equiparação a bolseiro fora do país”

¹¹ O homem novecentista, já tinha essa certeza: *As vias de comunicação dividem-se hoje em tres classes – caminhos de ferro, estradas ordinárias e vias aquáticas (...), não se pode prescindir de nenhuma das tres classes de meios de transporte em um bom systema geral de comunicações* (LEAL 1876-1888, X, 468-469).

¹² *La región transmontano-duriense (Portugal) en la segunda mitad del siglo XVIII – administración, sociedad y economía.*

por parte do Ministério da Educação, durante doze meses. O que nos permitiu vir trabalhar a tempo inteiro como investigador para este Departamento.

Obviamente que esses trezentos e sessenta e seis dias não foram suficientes, até que, uma vez goradas as tentativas de os renovar (após lamentáveis e escabrosas delongas burocráticas), candidatámos esse mesmo projecto a uma bolsa da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (área de Geografia), que no-la atribuiu, por um ano, mas renovável até quatro, o que nos permitiu regressar a Salamanca. “Bastaram-nos” mais dezoito meses de árduo trabalho que agora culmina. Naturalmente que antes e no ínterim das becas, se investi na pesquisa. Mas muito ficou para trás (por dizer), ou talvez para a frente, pois a uma aventura deste tipo tem que se lhe (im)pôr uma culminação (“tudo o que princípio tem fim”). Ainda que nem para todas as interrogações colocadas durante a examinação se tenha obtido resposta, mas talvez um outro desafio se perspetive e a indagação venha a ter continuidade, no âmbito de outros fóruns.

B – Questionamentos e conjecturas

Apesar de termos consciência da nossa falta de formação e de conhecimentos noutras áreas das Ciências Sociais, como a Economia, a Sociologia e a Epistemologia, o que indubitavelmente nos limitou na compreensão e análise, tanto da inúmera documentação consultada nos arquivos e bibliotecas da Península Ibérica, como nas leituras das paisagens e dos vestígios materiais nela existentes durante o trabalho de campo, e nas suas relações intrínsecas, mesmo assim, abalançámo-nos a tentar compreender o papel das três categorias de (vias de) transportes na estruturação dum território atravessado pela fronteira política. A rodovia, a ferrovia e a fluviovia.

E essa região peninsular e transfronteiriça, demarcamo-la *grosso modo* pelos limites orientais das províncias de Zamora e Salamanca e ocidentais de TAD e Beira Alta, ou se quisermos, aqui pelos distritos de Vila Real e Viseu. Mas limites naturalmente e necessariamente permeáveis. Região que o rio Douro estrutura. Cujas paisagens é salpicada por seculares mogos a anunciar extremos administrativos (e políticos), marcos incapazes de cercear as relações de parentesco, atribuindo-lhe porventura algumas matizes, quase diáfanas, nada que nos permita afirmar a existência de diferenças culturais entre ambos os lados.

E do mesmo modo que temos de partilhar o “inexorável” telurismo desse território, teremos de também juntos saber colaborar no seu processo de construção. Desconstruindo e reconstruindo. Mas imprescindivelmente com o fito de idealizar soluções para o continuarmos a usufruir condignamente (nós e os vindouros), almejando-lhe desenvolvimento. Ambiental, económica e sócio-politicamente sustentado. E não aquele que lhe impõem, como produtor de energia eléctrica e coutada de caça para o Litoral.

Ainda que o tentame analítico haja sido realizado com uma postura porventura pouco académica e politicamente incorrecta, mormente nalguns juízos de valor na hora de constatar (alguns dos) factos. Mas “quem não se sente não é filho de boa gente”. E nós pertencemos a esse território, periférico, socialmente abandonado e economicamente deprimido, por ter sido aquele que nos “calhou” para nascermos e (teimosamente) vivermos.

Está pois implícito que a origem desta investigação radica no nosso desassossego relativamente ao futuro desta porção da ecúmena. Por lhe reconhecermos valor regional, social, económico e pessoal.

Vítima de um atraso secular por arrastamento do *status* dos Estados em que se inserem, atraso que eventualmente poderemos fazer recuar a finais do século XVIII, altura em que o sector manufactureiro se não adaptou às inovações técnicas, ou pela escassez de recursos naturais e míngua de fontes de energia (nos conceitos e capacidades da época) ou exagerado protecçãoismo, mas sobretudo pela sua situação periférica e falta de vias de comunicação. Vicissitude tentada superar cem anos depois, quando os governos decidiram apostar fortemente nessa área.

O que de certo modo conseguiram. E se esta afirmação não está preenchida de total certeza, tal deve-se ao caso de se terem privilegiado certas ligações para as novas estradas e os novíssimos CF, descurando o Interior, ao qual chegaram “tarde e a más horas” e mesmo assim de forma incompleta, porque estancaram na fronteira. Além de haverem desleixado as melhorias necessárias a implementar na via líquida, estruturadora da região porque a atravessa pelo centro, desde sempre à sua disposição e que a põe em contacto com o Oceano, ou seja, com o Mundo. Referimo-nos naturalmente ao rio Douro, cuja navegação se abandonou.

Situação que os regimes ditatoriais do século XX empioraram, provocando através da alteração da organização económica o êxodo do campo para a cidade, ao concentrarem a indústria no espaço litorâneo, com a conseqüente “desruralização” e “urbanização”.

E que hoje as mudanças ocorridas nos modelos de transporte impostas pelo neoliberalismo, conduziram a decisões socialmente negativas, economicamente falaciosas e ecologicamente desafortunadas, colocando em risco a sua articulação territorial e conseqüentemente a sua própria sobrevivência enquanto região habitada. Substituiu-se o transporte ferroviário pelo rodoviário. Encerraram-se as vias-férreas¹³ na região e constroem-se estradas rápidas para que os do exterior as possam atravessar rapidamente.

O nossos antecessores novecentistas impulsados pelo liberalismo, consideravam que *o aperfeiçoamento dos meios de locomoção e de transporte liberta a sociedade dos serviços mais pesados, barateia os generos de primeira necessidade, minora as crises alimenticias e presta á humanidade beneficios valiosos, incalculaveis, imensos* (LEAL 1876-1888, X, 468), premissas que continu(ri)am válidas, não fôra a objectividade pernicioso resultante da evolução desse sistema económico-político, actualmente em vigor.

Neste estudo das vias / meios de transporte desta região e dentro da enunciada trilogia apresentada, avulta o comboio, a coqueluche de todo o sistema, considerada no seu advento como a “viação acelerada”, porque ... *acima do cavallo da diligencia está o tramwey, e acima d’este está a locomotiva, e acima de tudo está o progresso*, como afirmou em determinado momento no parlamento, o mentor dos CF em Portugal, Fontes Pereira de Melo (AHP 1865).

E com esse espírito se debateu amplamente o assunto. Fizeram-se estudos, elaboraram-se projectos, rectificaram-se alguns, executaram-se uns poucos, tudo ainda em Oitocentos.

Criou-se uma rede ferroviária nacional, transfronteiriça e internacional, que pouquíssimo se expandiu na primeira metade do século XX. Para esta região foi mesmo a letargia que imperou.

E esse destaque parece-nos justificado por todas estas e variadas outras razões, nas quais se inclui a ferrovia que discorre em Portugal entre a foz do Douro e a foz do Águeda e daí à cidade de Salamanca. Com continuação ao Centro da Europa e da “Civilização”.

O comboio regula a vida das gentes: “parece que vai apanhar o comboio”, ou seja, está com pressa; é o relógio dos lavradores durienses, por lhes indicar a aproximação da hora da merenda, ou aquela em que devem começar a preparar-se para subir as encostas em

¹³ Cujos primeiros estudos de (in)viabilidade se realizaram ainda no tempo das ditaduras.

direcção a casa depois de uma jornada de trabalho no vale; é por exemplo para os loiseiros, mais um indicador empírico da previsão do estado do tempo, pois quando o seu silvo se escuta na aldeia (localizada a N e em quota muito superior à via-férrea), é sinal de chuva.

Enriqueceu a a paremiologia laboral, com provérbios como: *el tren de Arganda, que pita más que anda; el tren d'Olot surt quan vol i arriba quan pot* (o comboio de Olot, sai quando quer e chega quando pode); *ser de tercera clase* (... de terceira categoria), aludindo à tradicional distinção entre passageiros nas antigas companhias ferroviárias; *el Jefe hace a la estación y no la estación al jefe* (MALDONADO 2009), etc., etc.

É tema para a infância, como esta pequenina cantiga no-lo indica e que ouvimos a Magdalena Ramos, menina em idade pré-escolar, cerca da estação de Vitoria (El Bierzo) em 15.VIII.2004: *R com R guitarra / R com R barril / R com R la rueda / del ferrocarril...*

E para os adultos, como neste poema de Fernando Pessoa, celebrizado pela voz de Zeca Afonso, onde nos é descrita uma viagem de comboio:

*No comboio descendente
Vinha tudo à gargalhada,
Uns por verem rir os outros
E os outros sem ser por nada -
No comboio descendente
De Queluz à Cruz Quebrada.*

*No comboio descendente
Vinham todos à janela,
Uns calados para os outros
E os outros a dar-lhes trela -
No comboio descendente
Da Cruz Quebrada a Palmela.*

*No comboio descendente
Mas que grande reinação!
Uns dormindo, outros com sono,
E os outros nem sim nem não -
No comboio descendente
De Palmela a Portimão.*

Foi com locomotivas que a Alemanha pagou a Portugal as indemnizações devidas pelos ataques e ocupações no S de Angola e N de Moçambique, durante a Grande Guerra, locomotivas que entraram ao serviço em 1924 e retiraram em 1977 com o fim da tracção a vapor na via larga, sendo que uma delas (a 0186) ainda hoje faz serviços turísticos sazonais na Linha do Douro.

Foi o CF o meio de transporte por excelência para a debandada de muita gente desta região em direcção à França ou Alemanha na década de 1960. E no *Sud-Express* vinham passar o Natal a casa.

O CF colaborou na humanização da paisagem, criando novas povoações, algumas das quais se vieram a transformar em cidades, como o caso do Entroncamento, em Portugal.

O caminho de ferro pôs em rápido contacto os homens dos fins do mundo, difundindo pelo ecúmeno o poder tecnológico das civilizações ocidentais e mostrando que tal poder poderia vir a ser compartilhado por todas as civilizações que acreditassem na máquina, criação do homem.

E para transmitir, com rapidez até então impensável, provas documentais, simples notícias ou pensamentos escritos logo o caminho de ferro se ataviou com outra característica revolucionária: “o correio” distribuído velozmente por todos os cantos do planeta.

O caminho de ferro fez surgir milhares de cidades das terras sáfaras, ampliou e fez reviver milhares e milhares de outras, esquecidas por montes e vales.

Socialmente foi um poderoso meio para igualizar, como passageiro, o rico e o menos rico.

Politicamente foi unificador de culturas e, até, de nacionalidades.

A indústria, nascente nesses inícios do século passado, corpinho enfezado, tomou volume e botou brotos aos sete ventos. A expansão industrial deve-se à linha férrea que das portas de todas as fabriquetas levava mercadorias onde houvesse compradores para elas. Não há indústria que se preze que não tenha um ramal de caminho de ferro na sua fábrica.

(...) Ainda mais! Foram os caminhos de ferro que fomentaram, no século passado, todas as construções metalúrgicas e as oficinas delas decorrentes. O que se inventava para a melhoria do caminho de ferro era centro de novas indústrias com novas aplicações. Só os caminhos de ferro, com a sua linha continuamente melhorada, com seu material

rolante largamente diversificado e cada vez mais eficiente, com suas locomotivas cada vez mais potentes, só eles garantiram a comodidade e a segurança em viagens de longo curso para passageiros e nos deslocamentos maciços das gentes e das coisas. Por isso se pode afirmar que o caminho de ferro foi o promotor da especialização fabril e, portanto, da melhoria de tudo quanto o engenho humano fez sofrer não apenas aos minérios ferrosos mas a milhentas outras matérias-primas. O caminho de ferro fez novas especializações de Escolas Técnicas, incluindo as de Engenheiros.

O caminho de ferro criou o Turismo (...).

Fausto de Figueiredo, administrador de empresas ferroviárias, criou a Costa do Estoril apoiando-se na linha de Cascais.

O “Sud-Express” um dos símbolos da Civilização europeia chegou a ir até ao Estoril.

Só para servir o caminho de ferro surgiram centenas de grandes e de pequenas indústrias novas (PINTO 1982, 157-158).

C – Estruturação

Pelo que acima foi dito se perceberá que a investigação foi organizada sobretudo em duas partes, nas quais se trataram as três tipologias de vias de transporte em causa neste território. As estradas e a navegação fluvial duriense e os CF, com relevo para estes.

A caracterização do território do ponto de vista geográfico e histórico impôs-se, na tentativa de através dela dispormos de uma panorâmica das condicionantes físicas na ocupação humana desse espaço, explorado e organizado administrativamente. Procurámos de seguida tentar perceber como estavam organizadas as vias e as comunicações, nesse mesmo território, até ao advento do comboio, bem como as transformações operadas ao nível das acessibilidades e dos próprios transportes a partir dele. Tudo na primeira parte e em três capítulos, como esquematicamente abaixo de poderá ver.

Na segunda, a mais volumosa, foi nossa intenção passar em revista a discussão geral sobre a implementação dos CF na Península Ibérica. O início da construção das vias-férreas, a evolução da rede peninsular e as ligações entre os dois Países e destes, à Europa. A questão da bitola ibérica e a criação do *zollverein* peninsular.

Tentámos perceber o comportamento dos Estados face à construção da infraestrutura ferroviária e a forma como captaram o investimento privado, através da

concessão e criação de companhias. Debruçámo-nos sobre alguns desses processos de concessão e sobre algumas linhas-férreas (empresas e empresários), em particular.

A Linha do Douro mereceu o relevo que lhe cabe nesse contexto regional. O avanço da sua construção, algumas das obras de arte do seu percurso e também alguns pleitos com empreiteiros e populações. Bem como a polémica nacional ocorrida no verão de 1882, a propósito da decisão de continuar (ou não) a sua construção na província de Salamanca para a partir daí a ligar à Europa.

Ferrovias essa tida como eixo estruturante, pensando a partir dela desenvolver toda a região, não só ligando-a de forma directa e rápida ao resto do País, como à Espanha e à Europa, escoando as suas riquezas agrícolas e mineiras.

Razão pela qual se projectou uma rede de CF secundários que para ela convergiam, principalmente em TAD, todas pensadas para atravessarem a fronteira (Corgo, Tua e Sabor), o que somente veio a ocorrer com as duas de via larga, as Linhas do Douro e da Beira Alta, entre BA / LF e VF / FO.

Abordámos a importância das comunicações ferroviárias na cooperação entre os dois Estados Peninsulares, nas quais Portugal quase sempre tomou a iniciativa, participando activamente na execução de algumas vias, tomando inclusive a seu cargo a exploração de algumas outras. Situação patente nas ligações das Linhas do Douro e Beira Alta à cidade de Salamanca, que indiscutivelmente contribuíram para o desenvolvimento da sua província.

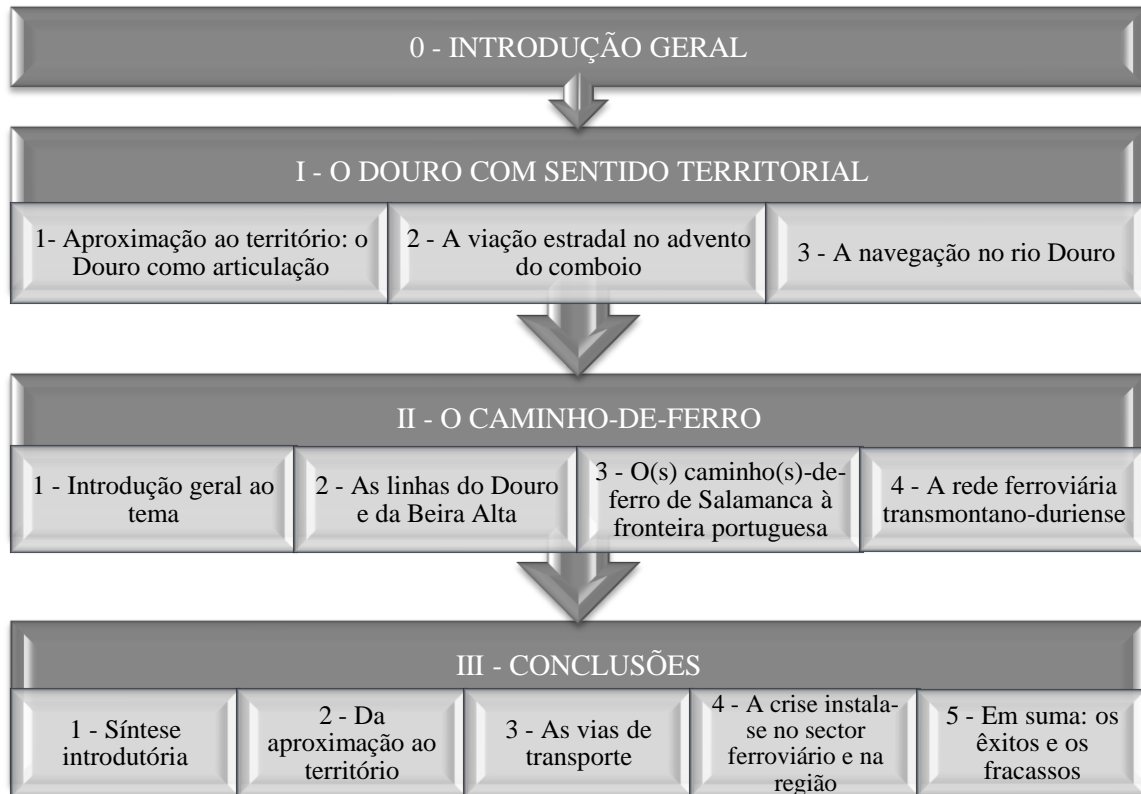
Detivémo-nos pois na construção das ligações a partir de Salamanca à fronteira portuguesa, que no caso da Linha do Douro, pelo menos no seu troço terminal, exigiu um esforço ciclópico, não só pelas dificuldades do terreno (que originou alguns graves acidentes) mas também pelas adversidades do clima, agravadas pelas deficientes condições sanitárias vividas pelos milhares de operários que aí trabalharam, dando origem a epidemias que provocaram elevada mortalidade e chegaram a obrigar a interromper os trabalhos durante o verão de 1884.

No projecto inicial para a investigação, era nossa intenção dedicarmos uma terceira parte à crise instalada no sector ferroviário e na região, a partir da década de 1960. Em que o encerramento de um conjunto de vias-férreas a isolou ainda mais, agravando a sua condição de periferia. Mas este assunto, ainda que brevemente, foi tratado nas Conclusões.

Nela pretendíamos debruçar-nos sobre o futuro do transporte ferroviário (em geral e nesta região em particular). E o que sobre o assunto pensa a União Europeia.

Mas a estas questões não chegámos a poder (desta vez) responder, por limites de prazos.

Esquema da estrutura-base da tese



I – O DOURO COM SENTIDO TERRITORIAL

L Ancanto de las Arribas de l Douro

[...]

“Bou-te a cuntar la mie bida
I l que fago, pa antenderes
Las arribas. Fui squecida
La sue stória. Pa l saberes

Tener respeito i sentir
L sou pulsar i beleza
A la scuola tenes que ir.
Nun mostres tanta straneza

Pus la mie vida ye un libro
Que te puode ansinar muito.“
Cáien de L Miedo, qual cribo,
Palabras limpas, que scuito:

“Era l prencípio de l mundo
Quando parqui me mandórum.
Dezde anton, nin un segundo
Tener çcanso me deixórun.

La mie misson era simples:
Guardar arribas i L Riu.
Para baixo i al pa riba
Corrie todo cumo miu:

Ampeçaba ne l Pocinho;
An Paradela, bolbie;
Çcansaba an Villariño
I na Spada á Cinta drumie;

A Fermeseille iba als touros;
Dende, Bemposta miraba;
Chubie até Mogadouro
I pa ls Galhegos tornaba;

Comie ubas an Sendin
I laranjas an Lagoaça;
I, quando a Miranda bin,
Ls números bi de graça.

Para ber las almendreiras
Bolaba até Barca d’Alba:
Pul camino, oulibeiras
Éran palombas de calma.

Todas las tierras guardei.
Se tube que las deixar,
Fui solo que necitei
De me poner a estudar.

Scapei-me até Salamanca

I an quatro anhos fui doutor.
Trouxe libros, barba branca
I uolhos d’admirador.

La maior sabedorie
Que m’ansinórum alhá
An três verbos la metie
Para ls cunjuar acá:

Scuitar, cheirar i mirar.
La mie bida mudou toda,
A cada dúnia, l guardar
Era más fiesta que sгода:

Chubie al Puio i la bista
Quedaba-me ancandilada:
-Nun hai ateu que rejista
Nesse altar que albanta i smaga;

Dolie-me l cielo, de tanto
Mirar águilas i alcaforros:
Sues alas libres, de spanto,
Todo cubrien cumo gorros;

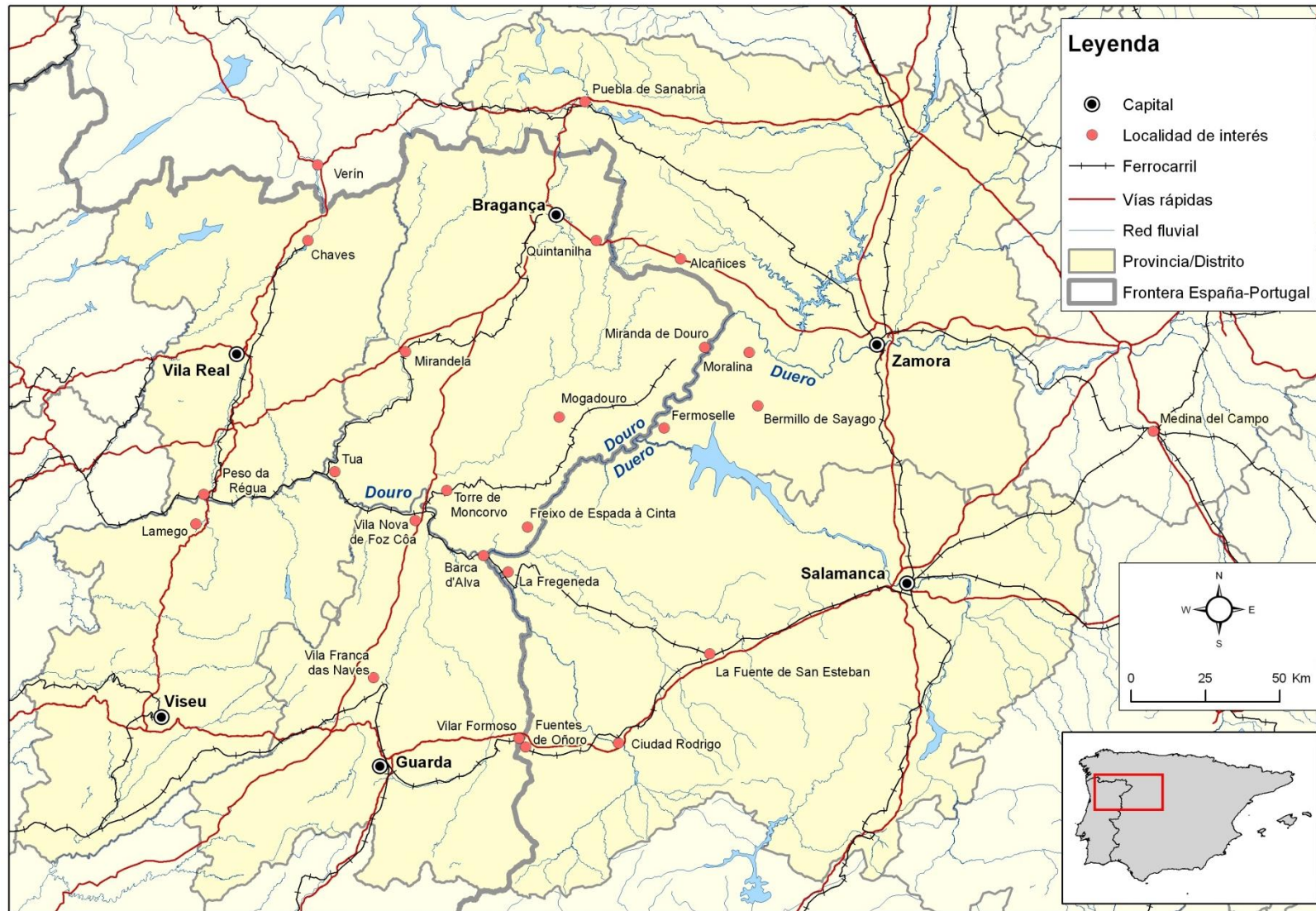
Culs cheiros que s’antranhában
Até la sangre, de spessos,
Meio borrachas, bolában
Las narizes puls cabeços;

Se l silêncio s’albantaba,
You ponie-me an pie ls rigueiros:
I to l bichico cantaba,
Todos éran musiqueiros.”

[...]

(Fracisco NIEBRO 2001, 27-34)

Mapa-base do território em estudo



(ABREU ET ALII 2011)

Fronteira

De um lado terra, doutro lado terra;
De um lado gente; doutro lado gente;
Lados e filhos desta mesma serra,
O mesmo céu os olha e os consente.

O mesmo beijo aqui; o mesmo beijo além;
Uivos iguais de cão ou de alcateia.
E a mesma lua lírica que vem
Corar meadas de uma velha teia.

Mas uma força que não tem razão,
Que não tem olhos, que não tem sentido,
Passa e reparte o coração
Do mais pequeno tojo adormecido.

(Miguel TORGA 1944)

Capítulo 1 – Aproximação ao território: o Douro como articulação

1.1 – Condições ambientais

O território sobre o qual incidirá o nosso estudo, do ponto de vista da divisão administrativa, histórica ou actual, ocupa *grosso modo* uma parcela peninsular constituída pelas províncias ocidentais de CyL e que limitam com Portugal (Zamora e Salamanca) e pelas (antigas) províncias do NE português (TAD e Beira Alta), apesar destas designações, sobretudo para o lado (hoje) republicano, terem sido alvo de várias mutações e ajustamentos quanto aos seus limites, durante a época contemporânea. Mas é a que perdura no imaginário colectivo, não obstante as dificuldades em se ajustarem ao nosso caso, sobretudo na hora de circunscrever melhor “a nossa terra” ou aquela a que mais sentimos pertencer, porquanto ela se localiza numa zona de dupla transição administrativa (interna relativamente a Portugal e externa no que respeita a Espanha).

As dificuldades aludidas, residem no facto de nem sempre as regiões tradicionais ou circunscrições administrativas, coincidirem com as divisões geográficas ou unidades naturais. Pois poderemos também designar esse território constituído pelas regiões de TAD e da “Beira Transmontana”, como o “Norte Transmontano”, uma das 3 *divisões fundamentais da terra portuguesa*, no dizer de O. Ribeiro, aquele que as montanhas isolam das influências marítimas (RIBEIRO 1955, 235).

Mas TAD e Beira (a Alta), províncias tradicionais cuja designação remonta à Idade Média -no Antigo Regime organizadas por comarcas e concelhos-, viram o seu território repartido em dois distritos cada uma pela reforma administrativa empreendida pelo regime liberal (1832-1836), i. e., o de Vila Real e Bragança e o de Viseu e Guarda, respectivamente (ABREU 1996c; ABREU 2007g) e que integrariam em 1969 as regiões-

plano¹⁴ do N e do Centro e, mais tarde, já no âmbito da União Europeia, abrangidas pelas NUT III¹⁵.

No caso de TAD, reparte-se principalmente pelas NUT III designadas por “Alto Trás-os-Montes” (ATM) e “Douro”, se bem que tenha ainda dois concelhos do distrito de Vila Real na NUT III do “Tâmega” (Ribeira de Pena e Mondim de Basto). No caso da Beira Alta, renomeada de “Beira Interior”, espalha-se sobretudo pelas do “Douro” e Beira Interior Norte (BIN), tendo contudo concelhos do distrito da Guarda na da “Serra da Estrela” (Fornos de Algodres, Gouveia e Seia) e na de “Dão-Lafões” (Aguiar da Beira), bem como concelhos do distrito de Viseu na do “Tâmega” (Cinfães e Resende) e boa parte dos restantes na do “Dão-Lafões” (INE 1996).

A NUT III do ATM agrupa os concelhos de Montalegre, Boticas, Chaves, Vila Pouca de Aguiar, Vinhais, Valpaços, Murça, Bragança, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Vimioso, Miranda do Douro (MD), Mogadouro e Alfândega da Fé (= 8.171,7km²); a NUT III do “Douro” inclui, a N do Douro, os concelhos de Vila Real, Santa Marta de Penaguião, Mesão Frio, Peso da Régua, Sabrosa, Alijó, Carraceda de Ansiães, Vila Flor, TM e Freixo de Espada à Cinta (FEC), e a S do mesmo Rio, Lamego, Tarouca, Armamar, Moimenta da Beira, Tabuaço, S. João da Pesqueira (SJP), Penedono, Sernancelhe e Vila Nova de Foz Côa (VNFC) (= 4.108,1km²); a NUT III da BIN integra os concelhos de Sabugal, Manteigas, Guarda, Almeida, Celorico da Beira, Pinhel, Trancoso, Figueira de Castelo Rodrigo (FCR) e Mêda (= 4.062,7km²) (INE 2007a, 26/32; INE 2007b, 26/32).

Ora, a TAD, como foi dito, subtraíram-se os concelhos de Ribeira de Pena e Mondim de Basto que foram integrados na NUT III do “Tâmega”, com 217,5km² e 172,1km² respectivamente (INE 2007a, 32) e, à Beira Alta, retirados os de Seia, Gouveia, Fornos de Algodres (para a NUT III da “Serra da Estrela”) e o de Aguiar da Beira (que integra a NUT III do Dão-Lafões), com 435,7km², 300,6km², 131,5km² e 206,8km² respectivamente (INE 2007b, 26/31-32), o que totaliza uma superfície de 1.464,2km².

¹⁴ Criação baseada na ideia de “Desenvolvimento Regional”, divulgada na Europa do pós-guerra, que um decreto de 1969 instituiu como Comissões de Planeamento Regional (MELO 2009,16-17). Foram estabelecidas para efeitos de “Planeamento Económico” mas devido à ausência das regiões administrativas, funcionam, na prática, como tal. São em n.º de 5 e designam-se actualmente por “Regiões do(e)...” (Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo, Alentejo e Algarve, geridas pelas hoje Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional).

¹⁵ Nomenclatura de Unidades Territoriais para Fins Estatísticos, criada pela União Europeia. Portugal detém 3 grandes NUT 1 (o continente e as 2 regiões autónomas), sendo que a primeira das unidades se desagrega em 5 regiões NUT II (INE 2001).

Temos assim um território repartido por duas NUT II, a do “Norte” e a do “Centro”, sendo que à primeira pertencem as NUT III do ATM, “Douro” e “Tâmega” e, à segunda, as da BIN, “Serra da Estrela” e “Dão-Lafões”.

Quadro da extensão do território em apreço (km²)

Bragança	Vila Real	Guarda	Viseu	Sub-total	Zamora	Salamanca	Sub-total	TOTAL
6.608	4.328	5.518	5.007	21.461	10.561	12.350	22.911	44.372

(INE.pt ...; INE.es ...; DPP 2004, 9)

Por aqui se poderá começar a perceber a complexa estrutura da divisão administrativa portuguesa porquanto, com a constituição democrática (1976) o país dividir-se-ia num primeiro nível em regiões autónomas (Açores e Madeira) e regiões administrativas, num segundo em municípios (actualmente em n.º de 308, tradicionalmente designados por concelhos) e num terceiro em freguesias (na actualidade em n.º de 4.260). Acontece porém que até ao momento as regiões administrativas não foram implementadas, vigorando assim, como previsto na Constituição da República¹⁶, o distrito (em n.º de 18), que constituem uma espécie de *kazumbi*¹⁷, pois o poder que têm é residual e serve apenas para a manutenção da figura do “governador civil” e da sua equipa, onde nem sequer o órgão deliberativo (a assembleia distrital) reúne, sempre por falta de quórum, ou seja, nem os seus membros (autarcas representantes dos municípios e das freguesias), nem ninguém, crê em tal figura, estando todos de acordo quanto à necessidade de lhe fazer o funeral mas, a verdade é que ninguém “atira a primeira pedra... “. A ausência desse poder intermédio entre os poderes central e local leva a que se tenham criado na organização do Estado e coexistam, várias outras divisões, cujo território e competências (muitas vezes) se sobrepõem, como as “áreas metropolitanas”, as “comunidades urbanas”, as “comunidades intermunicipais”, as “associações de municípios de fins específicos”, as “associações de freguesias” e talvez outras que agora nos não ocorre.

Quanto à Espanha, ela organiza-se com base na constituição democrática (1978) em 17 comunidades autónomas (para além das 2 cidades autónomas de Ceuta e Melilla, no N de África), que se dividem em províncias (em n.º de 50) e estas em municípios (em n.º de 8.116). Apesar de casos haver, numa divisão intermédia entre o município e a província, chamada comarca, resultante da definição dos estatutos de autonomia (aprovados até cerca

¹⁶ Enquanto as regiões administrativas não estiverem concretamente instituídas, subsistirá a divisão distrital no espaço por elas não abrangido (CRP 1976, art.º 291.º).

¹⁷ “Morto-vivo” na linguagem angolana e, “alma-penada” na da raia.

de meados da década de 1980). No caso de CyL isso acontece com a comarca de El Bierzo (León). E dizemos comarca enquanto unidade administrativa e não no sentido honorífico, ou geográfico (agrícola, dos solos, turístico, sanitário, educativo, etc.) como muitas vezes acontece¹⁸. Apesar de assistirmos a uma certa “comarcalização”, dum modo geral para efeitos de obtenção dos fundos financeiros europeus, num jogo por vezes de certa criatividade. É certo que também existe o associativismo municipal, através por exemplo das “Mancomunidades...”¹⁹.

Estas diferenças de organização territorial entre os dois Estados, cria naturalmente dificuldades na hora de gerir a cooperação transfronteiriça, apoiada por esses mesmos fundos europeus. Nela, a freguesia corresponde (pelo menos em termos de área) ao município espanhol (ABREU 2007g) e as “regiões-plano” às comunidades autónomas. Tudo o mais não tem correspondência, organizando cada qual o território consoante as necessidades para efeitos da apresentação de projectos de desenvolvimento. Sentimos na pele essas discrepâncias, quando temos por exemplo, de explicar que somos membro de uma “Assembleia Municipal”, optando por dizer “... da Assembleia do Concelho de...”, aclarando ser algo parecido a uma comarca, a um conjunto de municípios, a que chamamos freguesias.

Se os espanhóis debatem hoje a utilidade das *diputaciones* (não das províncias, que são coisas distintas), pois os municípios têm como interlocutor o governo regional e este o central, aos portugueses falta esse “governo regional”. Mas se considerarmos que os “espanholistas” estão sendo no dia-a-dia substituídos pelos autonomistas (independentistas em alguns casos), então aí estaremos equiparados.

Mas abandonemos esta discussão e centremo-nos nesse tal “nosso” território, atravessado pelo rio Douro, um dos maiores rios peninsulares²⁰, que constitui como que a sua espinha dorsal, servindo ao longo de 122km também de fronteira política (desde Castro

¹⁸ Algumas das quais de renome, como é o caso de Campo Charro, La Armuña, El Abadengo, Entresieras (na Província de Salamanca) ou Sanábria, Sayago, Aliste (na Província de Zamora), entre outras.

¹⁹ As últimas movimentações políticas apontam no sentido de potenciar as comarcas, assim o manifestou a Junta de CYL, como se fosse uma nova descentralização dentro das já existentes, que provavelmente virão a coincidir com as actuais mancomunidades municipais, substituindo as *diputaciones*, entes administrativos que se encontram (praticamente) vazios de competências e as que possuem encontram-se solapadas com as inferiores e as superiores. Existe pois neste momento uma interrogação quanto ao presente e futuro das *diputaciones*.

²⁰ Com 927km de curso, dos quais 597km em Espanha, 122km como linha fronteira e 208km em Portugal (CADC 2007); tem a maior bacia hidrográfica da Península, ocupando uma área de 97.603km², sendo que 78.960km² (80,9%) pertencem à Espanha e 18.643km² (19,1%) a Portugal (INAG 1999).

de Alcañices à confluência do Águeda na BA), dos quais, os primeiros 57km da margem Oriental correspondem à província de Zamora e os 65km restantes à de Salamanca, enquanto que a margem Ocidental pertence toda ela a TAD. Este extenso espaço natural de 191.255ha (106.105ha de Espanha e 85.150ha de Portugal), comumente designado por “Arribas do Douro / Arribes del Duero”, deu recentemente lugar a uma das maiores áreas protegidas da Europa, com a designação de Parque Natural do Douro Internacional / Parque Natural de Arribes del Duero (1998 / 2002).

Mas o Douro é apenas a referência e o tronco comum duma malha geográfico-histórica que origina contrastes e afinidades paisagísticos derivados da rede fluvial²¹ que compõe a sua bacia e concomitantemente os seus interflúvios, distinguindo-se entre as *Terras Quentes* de cariz mediterrâneo e as *Terras Frias* de feição continental, entre os profundos vales encaixados e as altas montanhas, entre as veigas ubérrimas e os cumes rochosos (vd CABERO 2006).

A riqueza geomorfológica que daí resulta, caracteriza o relevo do enclave fronteiriço que sobressai neste estudo, ou seja, duas unidades facilmente distinguíveis, como o planalto e o vale (serra e ribeira), também reveladas pelo repositório toponímico e pela acção humana (meroçadas / socalcos / *bancales*) e que constituem belas paisagens culturais²² (vd CABERO 2005).

O que também tem, naturalmente, implicações no clima e conseqüentemente na vegetação e no aproveitamento e uso do solo, apresentando o vale (de altitude inferior a 200m) invernos mais curtos e suaves e verões mais longos e quentes do que no planalto (de 700m e mais de altitude), com valores de temperatura e precipitação mais continentais e

²¹ Sobressaindo de entre aqueles que cruzam ou marcam a fronteira nesta região, o Tâmega, Corgo, Pinhão, Rabaçal e Tuela (estes dois dão origem ao Tua), Sabor, Angueira, Maçãs / Manzanas, Tormes, Uces, Huebra, Yeltes, Camaces, Águeda, Tourões / Turones, Aguiar, Côa...

²² Que tem o seu máximo expoente nos socalcos durienses, *a mais vasta e imponente obra humana do território português* (RIBEIRO 1986, 72), sendo no entanto a exploração agrícola vinhateira comandada à distância e a partir do Porto pelas grandes casas comerciais (algumas delas multinacionais), proprietárias das quintas do Douro, o que contribuiu para a ausência de estruturas urbanas na região (RIBEIRO 1972). Sendo nós também aí lavrador, mesmo que a tempo parcial, não nos cansamos, confessemos-lo aqui, quando obsequiamos os amigos do lado de cá (Salamanca) com “vinho fino” ou “vinho generoso” e que eles perguntam se *es vino de Oporto?*, de os esclarecer que não, que a designação é errónea, pois porto significa “puerto” e por isso *no es vinho de Oporto pero vino de puerto*, ou seja de embarque, de exportação, produzido ali bem perto.

rigorosos (“nove meses de Inverno e três de Inferno”²³). As geadas são raras no fundo das depressões enquanto que frequentes nos altos (vd SÁNCHEZ 2010).

Esta zona, assim como a do “Douro Transmontano” em geral, detém nitidamente um microclima, pois aqui encontramos espécies mediterrâneas (algumas) economicamente muito relevantes como a *Vitis vinífera*, a *Olea europaea*, a *Prunus dulcis*, a *Quercus suber*, a *Citrus sinensis*, a *Ficus carica* e até um vetusto exemplar de *Pistacia lentiscus* (ABREU ET ALII 2004), em que algumas delas sobem até ao alto das ladeiras e aí se misturam com a vegetação própria da *Terra Fria*, dando origem a uma curiosa consociação florística que pode ser observada, por exemplo, no miradouro de Santa Bárbara (Lousa), onde o sobreiro e a castinzeira (*Castanea sativa*) espontâneos competem pelo espaço (ABREU 2011a).

Digamos que o epicentro simbólico desse território *grosso modo* objecto do nosso trabalho, se localiza na BA (anexa de Escalhão), pequena aldeia cada vez mais empobrecida porque despovoada, encruzilhada de factos geográficos e históricos, localidade charneira entre o planalto castelhano e a terra transmontana. Afinal, também o centro do nosso próprio universo, em cujo telurismo bebem as nossas mais profundas raízes familiares, mas também por se interpor com bastante frequência nas nossas andanças.

Daí dizermos da nossa dificuldade em aceitar as catalogações gentílicas tradicionais. Não somos completamente transmontanos, assim como não seremos somente durienses -transmontano-durienses na melhor das hipóteses mas somente enquanto portugueses²⁴-, porquanto nos encontramos numa faixa influenciada pela vasta depressão existente entre as montanhas a N e a sua continuação a S, numa secção do seu curso bem definida nos mapas, entre os denominados “Bajo Duero” (Zamora) e o “Baixo Douro” (Portugal)²⁵, o que nos leva a rejeitar os epítetos de “Alto Douro” ou de “Douro Superior” e muito menos a de “Douro Internacional”.

Sentimos assim a necessidade de renomear esse território -sobre o qual foi em determinado momento traçada uma linha que se pretende divisória-, com uma significação mais abrangente e que tivesse em consideração o *Durius* na sua totalidade. Dessa dialéctica interior resultou “**Douro Transmontano**”, cujas bordaduras unem no sentido dos quatro

²³ O calor abrasador e a secura durante o Estio a par com as águas estagnadas, favoreceram nos vales a criação do mosquito anófeles, conhecendo a região o sezonismo endémico (as “maleitas”) até há meio século atrás (ABREU 2008c).

²⁴ A antiga divisão provincial (TAD) individualizava a sub-região duriense.

²⁵ O que é um contra-censo, pois como poderemos pertencer ao “Alto Douro” se nos encontramos a jusante do “Bajo Duero”? No terzo final do curso deste Rio?

pontos cardeais, na nossa lógica raiana²⁶, ou iberista, claro está, porque o território de um povo não é um simples dom da natureza, mas uma porção de espaço marcado pelas pegadas das gerações que, no decurso do tempo, sofreu os embates das mais variadas influências, uma combinação original e fecunda de dois elementos: território e civilização, no dizer de Orlando Ribeiro (RIBEIRO 1955, 9). E aqui, apesar de estarmos na presença da mais antiga e mais extensa fronteira política interior da Europa Comunitária²⁷, ela é demasiado recente e permeável (por não ser fronteira natural) para poder provocar rupturas na caldeada civilização que aqui se desenvolveu ao longo de milénios²⁸ (expressa na Arte Paleolítica²⁹, na Cultura Castreja, na Romanização, nas Invasões Germânicas, nas Invasões Árabes...), bastando ver o exemplo de Rio de Onor / Río de Honor, aldeia comunitária, com dialecto próprio³⁰, cuja linha de fronteira que pelo meio lhe fizeram passar não impede os laços comuns (vd DIAS 1954).

É certo que o direito internacional nos considera português, pertencendo pois a esse rectângulo alargado no sentido N-S, na faixa ocidental da Península Ibérica de cuja superfície [493.515km² + 453km² relativos a Andorra e 6km² a Gibraltar (VILÀ 1989, 24)] ocupa pouco mais de 1/5 (88.967,1km²), com uma linha de costa de 1.411km e de fronteira terrestre internacional de 1.319km (INE 2007b, 30)³¹, tendo no caso do NE e segundo a actual divisão administrativa do multinacional Estado espanhol, como vizinho, o país leonês-castelhano³², cuja palavra composta por justaposição revela em si alguma hibridez

²⁶ Não olvidando o percurso do *Durius* nesta região: E-O em direcção à zona que serve hoje de fronteira política (atravesando Zamora); N-S servindo de linha entre os dois Estados (banhando TAD, Zamora e Salamanca); E-O a camino do Mar (atravesando a Beira Transmontana), região onde a rede hidrográfica secundária reforça a proximidade.

²⁷ Com os limites fixados em 1297 pelo Tratado de Alcañices -que radica no Tratado de Badajoz de 1267 (MENDONÇA 1972)- e com minúcia particularizados nos Tratados de Lisboa de 1864 e de 1926 (LARANJO 2008).

²⁸ V.g. *a sobrevivência de elementos identitários comuns*, [como] *as mascaradas e as danças dos pauliteiros*, [que] *revelam uma origem comum e a mesma simbologia, que se encontram acima das pontuais variantes na sua realização; são vestígios suficientemente fortes para a afirmação dos povos zamorano e bragançano como integrantes de uma só região* (TIZA 2010, 439).

²⁹ Com o caso maior dos conjuntos arqueológicos do Vale do Côa (Beira Transmontana) e de Siega Verde (Salamanca), cuja classificação de “Património da Humanidade” do primeiro (1998) foi agora oficialmente alargada ao segundo, como sua extensão “natural” (2010).

³⁰ O rionorês, que juntamente com vários outros (o falado por *ls de Dues Eigreijas*, o sendinês, o guadramilês, o mirandês...), formam hoje a Língua Mirandesa, *esa lengua fósil de clara raigambre asturleonés* (CABERO 2006, 3), co-oficializada em 1999 (DR 1999a) e cujos primeiros estudos científicos foram realizados no séc. XIX (vd VASCONCELOS 1882; VASCONCELOS 1900-1901).

³¹ Com as dimensões máximas: comprimento N-S = 576km; largura E-O 281km, com o seu extremo E no Marco de Fronteira 494/R. Douro, Longitude -6° 11' 24'' (INE 2007, 29-30).

³² Apesar do poder político, ou talvez melhor “dos políticos do poder”, se esforçarem para consolidar este “país”, falta-lhe a pátina para que isso seja possível. O “País Llionés” subsiste (León, Zamora e Salamanca) e

cultural. Aliás, tanto Castela como Portugal, são herdeiros da cultura leonesa, comemorando-se em 2010 os 1.100 anos da criação do Reino de León.

Esta comunidade autónoma espanhola (CyL), composta por 9 províncias (León, Zamora e Salamanca a O, Ávila, Palencia, Valladolid, Burgos e Segovia ao Centro, e Soria a E), ocupa uma superfície (um pouco) superior à de Portugal (94.223km²) mas tem apenas ¼ da sua população (2001 = 2.456.474hab) e foi muito marcada pela emigração de que resultou um acentuado envelhecimento, fenómeno aliás comum aos dois lados da raia (INE.es ...).

1.2 – A ocupação humana

A – População

As alterações sociais e económicas provocadas pela chamada revolução industrial - também agrícola, mercantil, científica, cultural, tecnológica...-, introduziram modificações no modelo geodemográfico ibérico, modificações essas que começam a insinuar-se na segunda metade do século XIX e cujo ciclo se desenvolveu durante uma centúria, com fortes repercussões no nosso tempo. E esta tese abarca precisamente esse período conhecido por ser de transição demográfica, durante o qual o incremento dos transportes e das comunicações em muito colaborou nessas transformações, sendo até, em boa medida, delas causa e efeito.

Esse modelo demográfico caracterizou-se inicialmente por uma modesta densidade populacional, predominantemente rural, com uma forte proporção de jovens e um débil ou nulo crescimento numérico por razões da alta taxa de mortalidade dificilmente superada pela igualmente alta taxa de natalidade. E no seu final, não obstante apresentar também um crescimento débil, ou até negativo, mas agora num contexto radicalmente distinto, caracterizado por altas densidades com claro predomínio urbano e uma débil proporção de jovens, devido a um novo empate entre a natalidade e a mortalidade, mas em níveis muito mais baixos.

Ora, entre estes dois momentos, facilmente se depreende que houve um forte crescimento populacional, que se deveu ao *superavit* dos nascimentos sobre os óbitos, no entanto com duas fases muito diferenciadas. Na primeira, a mortalidade desceu de modo

a prova disso é a existência de partidos regionalistas que reivindicam a sua (re)criação, subtraindo-a à hegemonia de *Castilla-la-Vieja*.

sustentável, enquanto a natalidade se mantinha elevada, mas a partir de certo momento a natalidade começou a descer a um ritmo superior à mortalidade, tendendo ambas as curvas para a convergência. Na primeira fase da transição, deu-se um crescimento cada vez maior, acelerado mesmo, mas na segunda sucedeu o contrário. Na primeira, a população jovem foi a mais beneficiada, pois as melhorias sócio-económicas reduziram principalmente a mortalidade infantil e a pirâmide etária alargou-se na base. Na segunda fase aconteceu precisamente o inverso, a proporção de crianças baixou progressivamente, uma vez que nasciam proporcionalmente cada vez menos e, em segundo lugar, os mais velhos eram cada vez mais longevos, de modo que a pirâmide minguou na base e alargou-se no cume (VIDAL 2001, 228).

Temos então por finais de Oitocentos uma distribuição da população na Península Ibérica muito diferente da actual. A Meseta, ou seja o centro, estava muito mais povoada relativamente à periferia. O campo em geral encontrava-se pejado de lugares, aldeias e vilas, enquanto as cidades eram escassas (pelo menos em Portugal e com esse estatuto) e possuíam uma modesta população. Conservava-se de certo modo um povoamento mais acorde com o meio, no sentido em que havia uma maior relação entre os espaços cultiváveis e as densidades humanas. No entanto os habitantes alimentavam-se do que se produzia no *hinterland*, sendo que muitos comiam da sua própria produção, num regime praticamente de auto-suficiência.

Só que a revolução dos transportes veio alterar tudo isto. Os alimentos começaram a chegar com rapidez e a preços competitivos, de modo que a agricultura tradicional em boa parte policultivo de subsistência, foi dando lugar a uma agricultura comercial, com tendência para o monocultivo. Mas as dificuldades que o agro continuou a oferecer -relevo acidentado, solos esqueléticos e secura climática e conseqüentemente baixo nível de rendimentos *per capita* (não olvidando alguns contrastes regionais)-, somadas à atracção da cidade e de novos países, reforçaram a endémica emigração de camponeses - aumentando assim o grau de dependência económica do estrangeiro-, que em alguns casos extremos levou mesmo ao despovoamento de comunidades rurais. A distribuição da população seguiu pautas cada vez menos ecológicas, os campos esvaziaram-se e a gente concentrou-se em núcleos urbanos cada vez maiores e desordenados (VIDAL 2001, 232-235; DRAIN 1975, 16-17; ARROTEIA 1985, 58).

Quadro da evolução da população nos dois Estados Peninsulares

	Espanha Peninsular	Portugal Peninsular	Península Ibérica
1900	17.924.000	5.446.760	22.940.000
1930	22.643.000	6.802.429	29.003.000
1960	29.643.000	8.889.392	37.298.000
1981	35.487.000	9.833.014	44.824.000
2007	41.324.099	10.126.880	51.450.979

(INE 1973; INE 1984; VILÀ 1989, 140; INE 1996; INE 2001; INE 2008a, 8)

Mas apesar da acusada diminuição da natalidade e forte emigração, a Península apresentava em inícios do oitavo decénio do século XX, o dobro da população relativamente ao início dessa mesma centúria.

Sendo que no território aqui em apreço, a densidade da população segundo os dados dos censos de 1960, correspondia nos distritos de Bragança e Guarda³³ e província de Salamanca, entre 30 a 60 hab/km² (enquanto que nos de Vila Real e Viseu esse valor aumentava para 60-100 hab/km²), apresentando a província de Zamora, entre 20 e 30, correspondendo a média peninsular a 77 hab/km² e com o predomínio populacional na periferia. Todas as 11 províncias espanholas com mais de 100 hab/km², à excepção de Madrid, são costeiras e, no caso de Portugal, todos os oito distritos dentro destes valores encontram-se igualmente no litoral.

Por outro lado, surgem no interior amplos sectores com uma escassa densidade de população, não alcançando os distritos de Évora e Beja e 13 províncias espanholas os 30 hab/km² para além das outras cinco que apresentavam uma população relativa inferior aos 20 hab/km² (VILÀ 1989, 141-142). Sendo certo que essa tendência se tem vindo a agravar desde então para cá.

Vistas assim as coisas no conjunto da Península e considerando que Portugal é em grande parte periferia peninsular, percebe-se melhor a irregular distribuição da sua população.

E as causas poderão ser encontradas na decadência paulatina das (proto)indústrias artesanais e da circulação comercial, reduzindo-se a actividade económica a uma agricultura de sequeiro de baixo rendimento e escassa produtividade. Claro está que nalguns casos certas características físicas (relevo acentuado e secas prolongadas) agravaram as dificuldades, que perduram. Foi nestas zonas onde a emigração mais se fez sentir.

³³ O mesmo sucedendo com os distritos de Castelo Branco e Portalegre, também raianos e nessa corda fronteiriça.

Até porque dum modo geral *la población humana es termófila, hidrófila (potamófila y talasófila) y platófila*, no dizer de Tomás Vidal (VIDAL 2001, 235), ou seja, revela preferência por lugares temperados, húmidos (com acesso ao mar e aos rios) e planos.

Quadro da evolução da população na região em apreço

	Bragança	Vila Real	Guarda	Viseu	Sub-total	Zamora	Salamanca	Sub-total	TOTAL
1864	161.459	218.320	214.507	365.781	960.067	218.502 ³⁴	262.383 ³⁵	480,885	1.440.952
1878	171.802	232.362	233.203	388.766	1.026.133	252.604 ³⁶	288.884 ³⁷	541,488	1.567.621
1890	180.130	238.717	261.940	398.966	1.079.753	275.122 ³⁸	318.796 ³⁹	593,918	1.673.671
1900 ⁴⁰	185.162	242.196	261.630	402.259	1.091.247	275.545	320.765	596.310	1.687.557
1911	192.081	245.699	274.372	422.181	1.134.333	272.976 ⁴¹	334.377 ⁴²	607,353	1.741.686
1920	170.188	234.940	259.386	410.884	1.075.398	266.215	321.615	587.830	1.663.228
1930 ⁴³	185.164	253.994	267.614	431.473	1.138.245	280.148	339.101	619.249	1.757.494
1940	213.679	291.297	295.663	469.024	1.269.663	298.722	390.468	689.190	1.958.853
1950	228.358	319.423	307.667	494.628	1.350.076	315.885	411.963	727.848	2.077.924
1960	233.441	326.358	282.606	482.416	1.324.821	301.129	405.729	706.858	2.031.679
1970	181.239	266.382	212.287	412.067	1.071.975	258.531	380.130	638,661	1.710.636
1981	184.252	264.381	205.631	423.648	1.077.912	227.773	364.315	592,088	1.669.000
1991 ⁴⁴	158.809	236.294	188.164	401.821	985.088	213.668	357.801	571,469	1.556.557
2007	142.089	217.338	172.304	387.510	919.241	197.237	351.326	549,563	1.469.904

(INE.pt ...; INE.es ...; DGEPN 1906; DGE 1934; INE 1964; INE 1973; INE 1981; INE 1984; INE 1996; INE 2007a; INE 2007b)

³⁴ Recenseamento relativo a 1860.

³⁵ Idem.

³⁶ Recenseamento relativo a 1877.

³⁷ Idem.

³⁸ Valor aproximado resultante da média dos dois recenseamentos realizados em 1887 e 1897.

³⁹ Idem, este arredondado.

⁴⁰ Na publicação do INE relativa ao recenseamento da população de 1960 refere, no Quadro 2 – “População residente nos Recenseamentos de 1864 a 1960, por freguesias”, para os distritos de Bragança 184.662 hab, de Vila Real 240.515, Guarda 264.531 e Viseu 410.231 (INE 1964, 11), cujo sub-total revela mais 8.699 hab.

⁴¹ Recenseamento relativo a 1910.

⁴² Idem.

⁴³ Na publicação do INE relativa ao recenseamento da população de 1960 refere, no Quadro 2 – “População residente nos Recenseamentos de 1864 a 1960, por freguesias”, Bragança 186.984 hab, Vila Real 266.961 hab, Guarda 269.604 e Viseu 441.579 hab (INE 1964, 11), cujo sub-total revela mais 26.883 hab.

⁴⁴ A partir desta data o INE de Portugal passou a organizar os dados segundo as NUT III.

Duma análise rápida do quadro, ressalta desde logo a homogeneidade do comportamento demográfico do território estudado, apesar dele se repartir por duas soberanias distintas, mas contíguas, todo ele afectado pelos efeitos da interioridade.

Recorde-se que a superfície das duas regiões é equiparada, contribuindo a portuguesa com 21.461 km² e a espanhola com 22.911 km², havendo contudo disparidades na população, porquanto a metade ocidental revela, em geral, quase o dobro de habitantes do total, contribuindo para o facto os valores mais elevados do distrito de Viseu, o menos interior de todo o território. No caso espanhol a província de Salamanca detém durante todo o período em apreço a primazia em população, quiçá por se localizar numa zona de tradição vial (estradal e fluvial) transfronteiriça, não estando isenta de alguma influência a existência da velha Universidade. Aliás, só no município da capital, que ocupa apenas 0,31% da superfície provincial, vivem mais de metade dos salmantinos (vd CABERO 1995, 5).

Assim, durante a segunda metade do século XIX e primeira da centúria seguinte, a região revela um crescimento contínuo só excepcionalmente contrariado pela elevada mortalidade provocada pela pandemia de gripe (gripe “espanhola” ou “pneumónica”) de 1918⁴⁵, com repercussões bem assinaladas no censo de 1920, mas cujos efectivos foram rapidamente recuperados.

O aumento da natalidade e consequente juvenilização duma população essencialmente rural e a pobreza dos recursos, aliados ao desenvolvimento dos transportes (mormente ferroviário), garante duma muito maior mobilidade tanto na chegada de alimentos produzidos noutras regiões (pondo em causa o policultivo de subsistência), como no escoamento de mão-de-obra para as cidades (fixando-a nos subúrbios desordenados das grandes cidades do Litoral onde se localiza(va)m as indústrias), conduziu a movimentos (e)migratórios intensos a partir de 1950.

Entre 1950 e 1970 a emigração⁴⁶ (legal e clandestina) e a diminuição da taxa de crescimento natural, teve grande responsabilidade na retracção do aumento populacional (MEDEIROS 1991, 120) ao nível nacional e, à sua redução nesta região em concreto.

⁴⁵ As baixas resultantes da participação portuguesa nos campos de batalha da Grande Guerra, contribuíram certamente para estes resultados.

⁴⁶ Em Portugal na década de 1960 e até ao processo de descolonização (1975), a guerra colonial fez dezenas de milhares de mortos e estropiados. O declínio da emigração e o regresso das colónias de cerca de 600.000 cidadãos nacionais desencadeou um surto demográfico que, na região estudada, apenas alterou a tendência negativa nos distritos de Bragança e Viseu, revelando logo de seguida o censo de 1991 que os “retornados” se não fixaram.

Situação bem visível no quadro, verificando-se a partir desta data uma diminuição progressiva da população⁴⁷, revelando ainda que na actualidade os valores demográficos, dum modo geral, são inferiores aos de há século e meio atrás.

O processo de despovoamento deste território unido pela fronteira mostra que ele contém actualmente dois aspectos a considerar relativamente às migrações, ou seja, a população das aldeias desloca-se para as vilas e cidades (capitais de concelho, de distrito e de província que crescem à custa do termo) e para as cidades do Litoral⁴⁸ (não exactamente para toda a Costa).

B – Aproximação às bases económicas

A organização humana de um território é fruto da evolução de vários elementos inter-relacionados, nos quais a política económica através do comportamento dos agentes económicos e sociais se vai alterando com o tempo. Essa evolução económica provoca modificações nas funções produtivas do espaço e no seu povoamento, que somados aos contrastes naturais, históricos e culturais dos diversos povos, produzem elementos que consequentemente os distinguem (aos povos) entre si, dando origem a desequilíbrios sociais e regionais. No que à Península Ibérica respeita e principalmente para as últimas décadas, não poderemos perder de vista que estas alterações do modelo económico estiveram sujeitas à articulação da economia mundial, particularmente da europeia.

Contudo a realidade económico-social dos países ibéricos distingue-se das outras nações da Europa, por ter sido a sua evolução distinta, desde há vários séculos, mas acentuada ao longo do século XIX e nos anos quarenta do século XX (VILÀ 1994, 289-290), não obstante o esforço por parte daqueles em apanhar o “comboio do progresso”, leia-se “industrialização”, como por toda a extensão da tese se verá.

Desde Setecentos que se levaram a cabo relevantes realizações económicas através do incremento da indústria, mas a exiguidade dos recursos naturais (aspecto que à Espanha se aplica muito menos) e a escassez de fontes de energia, somadas sobretudo ao protecçãoismo e à falta de adaptação do sector manufactureiro às inovações técnicas, não permitiram que tivessem continuidade (ARROTEIA 1985, 90), situação que a instauração

⁴⁷ A taxa de natalidade passou de 24% em 1960 para 11% em 2002 (SACCO 2005, 114).

⁴⁸ No caso português, a faixa atlântica entre os distritos de Viana do Castelo e Setúbal -que representa apenas ¼ da superfície total do país-, concentra cerca de 2/3 da população e a ela correspondem os maiores índices de desenvolvimento económico e industrial, que correspondiam a 4/5 do produto total e 9/10 da produção transformadora já em 1980 (ARROTEIA 1985, 76).

das ditaduras no século XX agravou, pois estes regimes somente nos finais do quinto decénio se começam a abrir à iniciativa e aos capitais estrangeiros.

O que originará a partir dos anos sessenta (séc. XX) uma alteração estrutural da economia, com o êxodo do campo para a cidade, o crescimento dos núcleos urbanos, a concentração espacial da indústria e o desenvolvimento de novos modos de vida, ou seja, a “desruralização” e a “urbanização”.

A partir dessa época, os países ibéricos, essencialmente agrários, avançaram para a industrialização (sobretudo em Espanha), fortalecendo esse sector. Concomitantemente ocorre o processo de “terciarização”, ao qual o desenvolvimento das actividades turísticas não é alheio, sobretudo e outra vez em Espanha. Repare-se que a crise de meados dos anos setenta retraiu essa tendência de desenvolvimento económico, continuando a agricultura a perder peso (de forma moderada) em ambos os países, é certo, mas quanto à indústria ela desce ligeiramente em Espanha e sobe em Portugal (equiparando-se agora o valor percentual em ambos os países) -começando contudo a diminuir o seu protagonismo enquanto sector impulsor do emprego-, situação que proporcionalmente favorece os serviços.

Esse sector dos serviços, registará a partir de então, um aumento constante, quer em termos de emprego, quer em termos de quota-parte do PIB, evidenciando na sua estrutura que os índices mais consistentes de trabalho se concentram no grupo que reúne o comércio, a restauração e hotelaria, os serviços pessoais e os serviços públicos. Sendo o turismo o sector-chave de todo o sistema terciário (SACCO 2005, 214).

Estas alterações foram promovidas pela queda dos ditadores na década de 1970 e a instauração de regimes democráticos, permitindo que essas sociedades, tradicionais e cerradas próprias de um sistema económico autárquico, passassem a sociedades modernas e abertas, agora em conformidade com o modelo económico vigente (que se pretendia socialista), o que permitiu romper com o isolamento político.

Os fundos resultantes da adesão à CEE, formalizada em 1986, aceleraram a dinâmica da liberalização e internacionalização da economia e consequentemente o crescimento económico da segunda metade dessa década e da seguinte (SILVA 1994).

Ora, considerando que as actividades sociais e económicas duma região são determinadas pela morfologia e estrutura do seu espaço geográfico, e que essa estrutura se vem transformando profundamente desde meados do século XX, pois desde então CyL

manifesta um menor crescimento na produção e na renda relativamente a Espanha, perdendo paralelamente empregos e população, mas mantendo no entanto taxas de população activa no sector primário mais elevadas que o conjunto nacional, sendo menores as do sector terciário.

As actividades agrícolas e pecuárias tiveram nesta região, desde sempre, um grande peso na produção e no trabalho, determinando nela o domínio das paisagens agrárias. Hoje em dia, após as profundas transformações de que foram alvo, a região produz mais com menos activos e no entanto a superfície cultivada é menor, devido à modernização da agricultura⁴⁹, dirigida agora para os mercados, numa concepção mais empresarial (SÁNCHEZ 2008, 71-95).

Esta renovação agrícola, acompanhada por um acentuado crescimento industrial, provocou efeitos no emprego, assim como na especialização sectorial, na localização das fábricas, nos desequilíbrios territoriais e no aumento da população urbana em detrimento da rural. Operou-se em três etapas, sendo que a primeira corresponde à segunda metade do século XIX e às três primeiras décadas do seguinte⁵⁰, tendo como motor o desenvolvimento das vias de transporte, mormente o CF, mas com uma industrialização débil e de capitais regionais. A segunda decorre durante a autarcia e até finais da década de 1950, com as instalações tradicionais mais racionalizadas e a implantação de novas indústrias, agora com capital de fora. E por último uma terceira etapa, desde a década de 1960 e de grande crescimento industrial, de capitais tanto nacionais como estrangeiros, com investimentos selectivos, nos sectores da energia, da mineração, da alimentação, da metalurgia (ligada aos transportes) e da indústria química (SÁNCHEZ 2008, 97-112).

Mas como as instalações industriais se localiza(ra)m no âmbito urbano e onde dum modo geral o CF oferecia vantagens, esse facto atraiu a população rural, contribuindo para o despovoamento de algumas zonas.

No que toca a Portugal, já observámos que até à década de 1960 foi também um país essencialmente rural (e agrícola⁵¹) e ainda em 2001 o sector primário era dos mais elevados da Europa (11%) ainda que com um contributo mínimo para o PIB (3,7%). A agricultura absorvia naquela década cerca de 40% da população activa, percentagem esta

⁴⁹ Aumentando a dimensão da empresa agrícola, incrementando o regadio e expandindo a pecuária, sobretudo gado vacum e porcino para a produção de leite e carne respectivamente.

⁵⁰ Não olvidar que para a Espanha os anos de 1936-1939, os da guerra (in)civil, são marcantes em todos os aspectos (sociais, políticos, económicos, culturais...).

⁵¹ A partir de então o "rural" começa a ser sinónimo de "paisagem cultural", como suele decir el Geógrafo Valentín Cabero.

que decaiu em 1972-1973 para 28%, graças à emigração⁵², que se fez sentir essencialmente nas zonas rurais (SACCO 2005, 116-120; DGD 1978, 62).

Está bom de ver que estas apreciações generalistas também correspondem ao nosso transfronteiriço território, com pequenos matizes. Porque formado por províncias periféricas viu alguns dos problemas agravados e menos desenvolvidos os aspectos positivos.

Se o lema “unidade na diversidade” se aplica bem ao caso ibérico, também se encaixa no espanhol⁵³ e no português, assim como à região unida pela linha divisória e sobre a qual nos temos vindo a debruçar, por todas as razões acima afloradas.

C – As vias de transporte: da tradição à modernidade

Às variadas paisagens naturais, acrescentou a acção antrópica ao longo de milénios, ainda mais contrastes, arquitectando / transformando / construindo o território⁵⁴, de cujo processo resulta uma paisagem cultural, evolutiva e viva.

Com efeito, as rotas naturais percorridas pelos mais antigos em perseguição da caça e posteriormente nas deslocações com os rebanhos em busca de pastagens entre os vales e as montanhas, converteram-nas em rotas de transumância, logo aproveitadas pelos fenícios para o seu comércio, pelos cartagineses para as suas expedições e pelos (hispano)romanos para as grandes vias militares, estes pavimentando-as com calçadas, que os medievais e os modernos reutilizaram quase sem inovação e só a revolução industrial ampliou, sem nunca fugirem nos seus eixos principais, àquela determinação da Natureza.

Nestes caminhos naturais e lógicos, ora seguindo o curso dos rios e os próprios rios, ora percorrendo os planaltos, através de portos / portela(o)s (secos e molhados), se foi urdindo a trama de um conjunto de vias de circulação que evoluiu com o aperfeiçoamento dos meios de transporte e estes com a exigência de cada época, sempre na tentativa de encurtar distâncias, minimizar o desconforto da viagem, aproximar as áreas de maior

⁵² Os 4 distritos aqui em apreço, contribuíram no período de 1900-1974 com 32% (656.918 indivíduos) do total de emigrantes do território continental, assim distribuídos: Bragança 6,0%, Guarda 7,4%, Vila Real 6,8% e Viseu 11,8% (ARROTEIA 1983, 104).

⁵³ Sobretudo a este, onde as acentuadas particularidades regionais são marcadas inclusivamente pelas diferenças linguísticas.

⁵⁴ *El gran protagonista del territorio, es la obra pública. Por ello, la lectura analítica del Territorio y de la Obra Pública nos proporciona una evidencia de las diversas formas de organización del espacio en relación con la utilización y explotación de la naturaleza, y su grado de desarrollo social y técnico siempre será reflejo de la sociedad que lo ha construido y diseñado* (AGUILAR 2010, 326).

densidade populacional, promover o desenvolvimento das outras e responder a planos de (re)ordenamento do(s) território(s).

Caminhos de pé-posto (ou “carreiros” / *senderos* ou “atalhos” / *trochas*), por vezes definidos pelos bichos-monteses, veredas de azémolas ou de bestas de tiro, caminhos carreiros (ou “rodeiras”) com a invenção da roda. Estradas em terra-batida ou calçada, calçada de técnica romana ou medieval, estrada / *carretera* a paralelepípedos do Sr. Mac Adam ou em carris-de-ferro. Para servirem pesados carros de bois, leves charretes e mais recentemente veículos automóveis, a vapor ou a motor de explosão.

Vias que enriqueceram a toponímia⁵⁵ (e a própria linguística), como por exemplo:

- Entrecarreras, Navacarros, Calzada, Calzadilla, Cuatrocalzadas; Calzada de la Plata, C. de Valdunciel, C. de Medina, C. de Media Fanega, C. de Vieja de los Arrieros; Cordel, Cañar, Cañada, Cañedo de Casablanca, Cañedo de las Dueñas; Carretera de Ledesma, C. de Vitigudino, C. de Ciudad Rodrigo; Aldeanueva del Camino, Iruelos del Camino, Congosto, - mormente para o caso da província de Salamanca (vd entre outros MORAN 1950);

- Camino de Argujillo, Rabanal de Camino, Carremañueco (ant.: *camino hacia Mañueco*), Carcabellino (ant.: Carre Carbellino, i. e., *Camino de Carbellino*), Riego del Camino, Bercianos del Camino, Carrevidaianes (*Camino hacia Vidayanes*), Carrosanillas, Arroyo La Carrozal, Fuente de Peña La Carrozal – principalmente para o caso da província de Zamora;

- Carril (ant.: caminho, FEC; termo apropriado pelo CF), Carreira (ant.: *carraria*, caminho para carros, ou mais recentemente o próprio veículo que habitualmente realiza esse trajecto e sinónimo de “autocarro”), Caminho Velho, Estrada Real (ER), Estrada de Ferro (este no Brasil para designar CF), Avelãs de Caminho (Anadia), Vereda, Caminho dos Álamos (Funchal), Via de Cintura Interna (região do grande Porto), Caminho do Farrobo (Vila Franca de Xira), Estrada dos Espanhóis (Moita / Seixal), Congosta do Abade (Leça da Palmeira / Matosinhos), Viela, Quelha, Travessa - e tantos outros para o caso português.

Neste território de milhentos cursos de água a quem o velho *Durius* serve de colector comum e é um dos principais elementos articuladores do conjunto ibérico, cedo os nossos antepassados perceberam a sua utilidade enquanto vias de transporte, primeiro através de rudimentares jangadas elaboradas com troncos de árvores ou odres cheios de ar,

⁵⁵ v.g. o caso de Estraburgo (Strasburg > Cidade das Estradas).

depois com embarcações mais elaboradas, para neles vencer distâncias ou tão-somente os vadear e prosseguirem viagem. Relativamente ao contributo toponímico da fluviovia e respectivos meios de transporte, a ele nos referiremos no local devido.

De facto, são os rios que articulam todo este território e o Douro é a sua espinha dorsal. A montante e a jusante, para Setentrião ou o Meio-dia, para o Levante ou o Poente, ao longo dessa rede de caminhos com as estruturas inerentes para o suporte da mobilidade, se foi fixando as gentes que, a pouco e pouco, levantaram povoações, cujo desenvolvimento os recursos naturais do seu aro condicionaram em maior ou menor medida. Lindes mais curtos ou mais extensos, conforme a importância das vias com que se comunicavam, pois se uns foram bafejados com solos mais aptos para a agricultura, outros viram na mineração a sua riqueza. Se as alfaias agrícolas metálicas ajudaram o lavrador, a produção agrícola alimentou os mineiros e os metalúrgicos. E dessa e outras trocas e cooperação, nasceu a própria Civilização.

Em CyL as estradas apresentam hoje em dia uma posição hegemónica no sistema geral das vias de transportes, com uma *red de carreteras* hierarquizada e integrada nas várias administrações (Estado, Comunidad Autónoma y Diputaciones Provinciales), cuja malha apresenta uma estrutura espacial e radial que incorpora um grande número de ligações inter-regionais e muitas outras com os espaços rurais, sobretudo por ser uma região de passagem, nas relações internas (SÁNCHEZ 2008, 128) e internacionais, por se interpor entre Portugal e o resto da Europa.

Quanto ao transporte ferroviário e apesar da região no seu conjunto apresentar (ainda hoje) um alto nível de equipamento, as províncias que aqui e agora nos interessam, foram no passado recente melhor servidas, uma vez que o CF convencional -com agora sói dizer-se por contraposição- será brevemente “substituído” por AVE / TGV, como se este pudesse ajudar no desenvolvimento da raia, uma vez que serve apenas para unir os grandes centros mais distantes. Dizemos “substituir” (entre aspas) por duas razões, a primeira porque o convencional já praticamente não existe -ou não existe mesmo (pelo menos na raia)- e depois porque estes dois sistemas se deveriam complementar.

No que ao aspecto rodoviário respeita, vêm (aparentemente) sendo supridas⁵⁶ as deficiências do passado recente da rede transfronteiriça, não tanto pela vontade dos governos centrais mas por força da determinação (dos agentes) das gentes locais, rompendo por vezes -numa primeira fase pós-ditaduras- a fronteira, sem que para tal tivessem necessidade da(s) diplomacia(s) ibérica(s)⁵⁷ e, numa segunda, já com o *agrément* (e subsídios) da União Europeia.

A rede estradal rápida (A25 – A62 = E80 / A4 – A11 = E82)⁵⁸ já construída em parte no território constituído pelas quatro províncias ibéricas aqui em causa, funciona(rá) mais como suporte infra-estrutural do que agente dinamizador dos recursos económicos regionais, pelas mesmas razões que o TGV, porquanto nela predominará o movimento de automóveis entre regiões distantes e desta região para com o exterior, sendo que as *carreteras autonómicas* / itinerários principais comunicam⁵⁹ os principais centros funcionais da região com as capitais provinciais / distritais e revelam uma bastante baixa frequência de uso, enquanto que a fatia mais substancial do tráfego discorre pela densa rede de estradas locais que unem os diferentes núcleos populacionais -precisamente as de tipologia mais baixa na classificação tradicional das rodovias- (APARICIO 2008, 116; APARICIO 2009, 136), faltando no entanto as ligações internas ao nível dos transportes públicos.

Temos assim uma estrutura viária raiana muito parecida, de ambos os lados, que se comunica por uma série de passagens na linha divisória⁶⁰, sendo as principais as de Vila

⁵⁶ Algumas vias já se encontram executadas, outras com obras em curso, alguns casos ainda sem projectos (como a travessia do IP 2 no Douro), tudo numa lógica dos grupos de pressão, os famosos lóbis do capitalismo, na defesa do betão e do alcatrão, com muito poucas preocupações ambientais e sociais.

⁵⁷ Existem vários exemplos sobretudo na “raia seca”, entre o Sabugal e Almeida, mas meras extensões da rede local, como mais um elemento de reforço da identidade de fronteira.

⁵⁸ Ou seja, a auto-estrada portuguesa A25 liga o Litoral de Aveiro á fronteira terrestre de VF / FO e a A62 comunica CyL com essa mesma travessia fronteiriça, integrando ambas a E80 (na denominação da rede de estradas europeias); a A4 ligará Matosinhos – Amarante – Vila Real - Bragança – Quintanilha / San Martín del Pedroso (em construção entre a fronteira e Amarante) e terá continuação para CyL pela A11 em Zamora (cuja celeridade na execução a região defende); o IP4 que atravessa TAD e o une à província zamorana por Alcañices (N122 até à capital; defende-se ainda uma *autovía* / auto-estrada a ligar León e Bragança, com percurso próximo da actual CL622 e com travessia fronteiriça em Rio de Onor, tendo já a Junta de CyL elaborado o *Estudio Informativo* relativo ao traçado entre León e La Bañeza (PIENSOS & DOMPABLO 2011). Estas atravessam o território no sentido E-O, enquanto que a A24 (Viseu – Vila Real – Chaves / Vila Verde da Raia) que enlaçará com a A52 (Vigo – Madrid), o fará no sentido N-S.

⁵⁹ E ainda não na totalidade no caso português, porquanto o IP 2 entre a Guarda e Bragança (Macedo de Cavaleiros) anda em construção (meados de 2011).

⁶⁰ Na 1.ª metade do século XX, este sector fronteiriço da Meseta, registava mais de centena e meia de vias transfronteiriças “tradicionais” (que exceptuam as estradas), ou seja, uma média de um atravessamento em cada 2,5km (CABO 1996, 32), dado que revela uma grande permeabilidade da fronteira (CAMELO 2007, 401).

Verde da Raia / Feces de Abaixo, San Martín del Pedroso / Quintanilha, MD / Moralina de Sayago, e Fuentes de Oñoro (FO) / Vilar Formoso (VF) -entre estas duas últimas situam-se as de Picote, Bemposta e Saucelle que aproveitam, bem como a de MD, as infra-estruturas hidroeléctricas-, para além dum agora sem número de travessias na raia seca.

Mas estando nós em presença de uma região pouco povoada (ou em franco despovoamento) e envelhecida, os movimentos / deslocações interterritoriais são escassos, o que coloca em risco a sua articulação territorial. Apesar das promessas (em meados do século XX) de criação de emprego e de progresso através da construção de barragens no Douro e seus afluentes⁶¹ para a produção hidroeléctrica -que curiosamente (ou talvez não) não evitou a sangria das suas gentes, que se iniciou precisamente na mesma época-, esse desenvolvimento vê-se frustrado uma vez que a riqueza gerada “foge” directamente para o Litoral.

Outro factor que contribuiu para o grave problema do despovoamento, reside na falta de investimento no CF convencional, que conduziu ao encerramento da maioria das vias-férreas, havendo paradoxalmente povoações que se encontravam muito melhor servidas por finais do século XIX ao nível das vias de transporte, bastando dar como exemplo todo o *hinterland* de BA / LF.

Isto para não falar da multicientenária idealização da fluviovia duriense para o transporte de mercadorias e nunca concretizada, sendo apenas utilizada no lado republicano e (somente) para fins turísticos, hoje muito apreciada mas cuja economia local somente “vê passar os barcos”, pois enquanto canal internacional de navegação aí operam navios-hotel de companhias estrangeiras, ou seja, nem a hotelaria nem a restauração tiram proveito dessa demanda, exceptuando talvez o Porto e Salamanca, cidade esta para a qual se deslocam em autocarro que os espera no cais, não fazendo os passageiros uma única compra na povoação da BA, a não ser selos de correio que as companhias operadoras encomendam a um comerciante local, para daí enviarem aos familiares nas terras de origem a prova de que estiveram no sítio mais longínquo do Douro vinhateiro navegável.

⁶¹ Durante as ditaduras franquista e salazarista assiste-se a um espectacular crescimento da produção (hidro)eléctrica, através da construção das presas no baixo vale do Tormes (Almendra) e das Arribas do Douro (MD, Picote, Bemposta, Aldeadávila de la Ribeira e de Saucelle) que, com as pré-existentes no *Bajo Duero* zamorano (Ricobayo, Castro e Villalpando), mais as restantes no Douro português, representam tanto em potência como em produção, quase 25% da produção hidroeléctrica nacional espanhola e mais de 60% da nacional portuguesa (SÁNCHEZ 2008, 106; SÁ 2001; REN 2006, 11). Elevados rendimentos estes, mas que se não repercutem na economia da região. O que nos permite formular a seguinte questão: como é que uma região que produz tanta riqueza pode ser tão pobre?

Fotografia de um navio de cruzeiro no Douro (visto do Bezerral, Lousa). Na outra margem a ferrovia (concelho de VNFC)



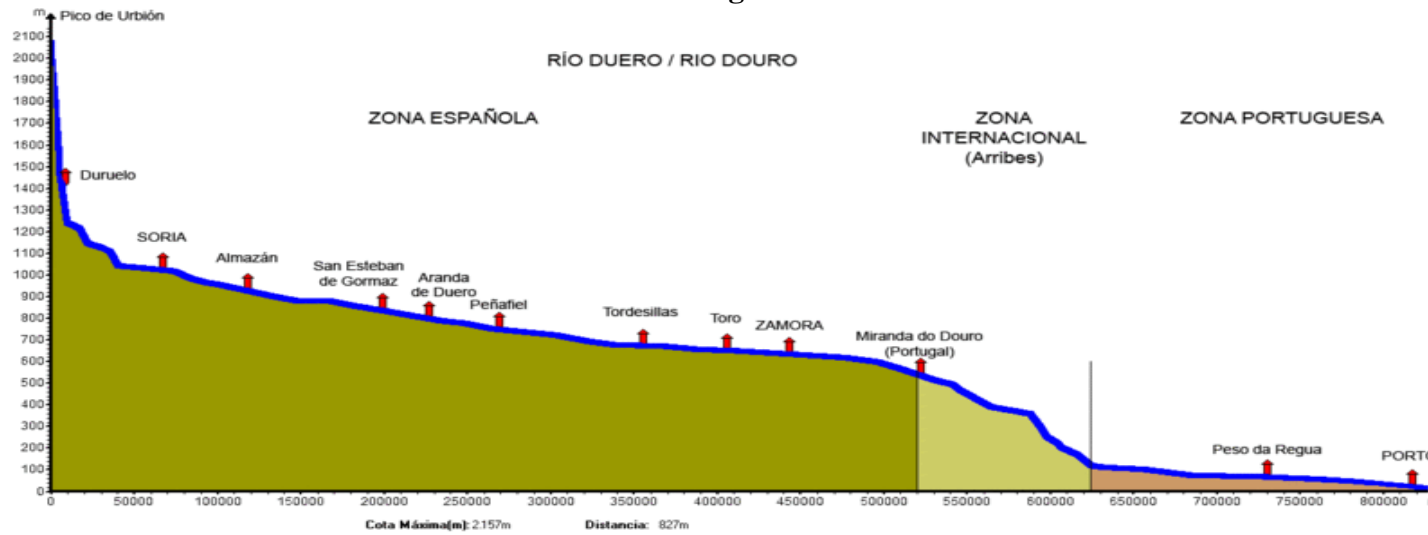
(ABREU 2006g)

Fotografia da passagem de uma embarcação turística na eclusa da barragem do Pocinho



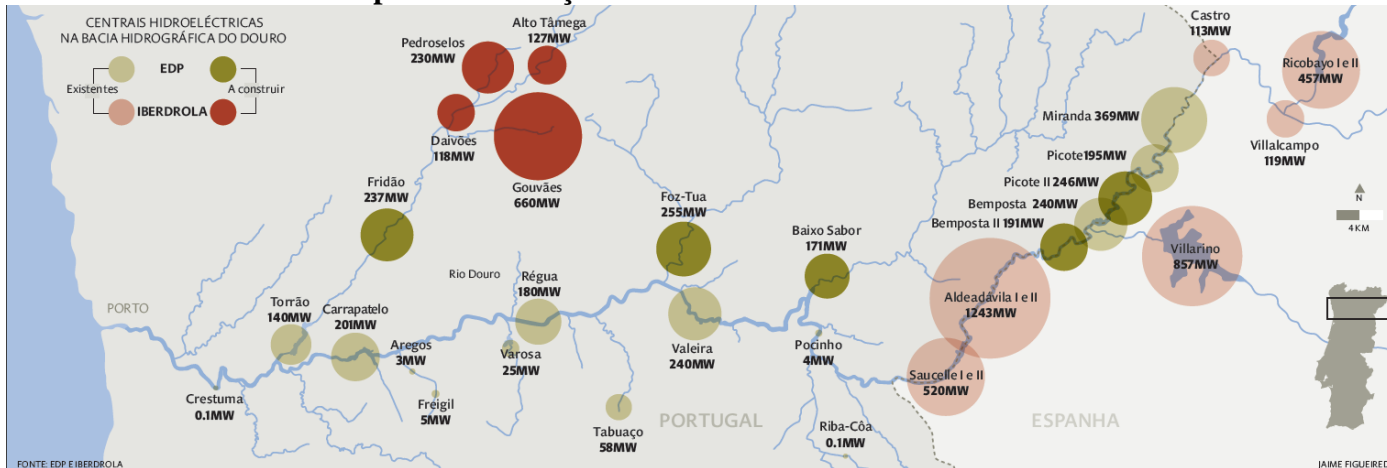
(ABREU 2008d)

Perfil longitudinal do rio Douro



(CABERO 2010)

Mapa da localização das centrais hidroeléctricas no Baixo Douro Ibérico



(FIGUEIREDO 2009)

Capítulo 2 – As viação estradal no advento do comboio

2.1 – As estradas e os caminhos em Portugal

Parece ser opinião unânime entre os estudiosos da itinação em Portugal que as vias terrestres na Idade Média, nas suas linhas gerais, continuavam a ter por base as redes traçadas durante a Romanização; naturalmente que novos percursos se foram abrindo, encontrando-se o País no final de Quatrocentos coberto por estradas e caminhos (MARQUES 1987, 124), se bem que tudo indique representar este período *o ponto da situação quanto ao estado de desenvolvimento das vias de comunicação* (MORENO 1982, 5), assistindo-se a partir daí, a uma certa estagnação neste domínio, até ao último quartel do século XVIII, época em que a preocupação do poder central nesta matéria se começa a fazer sentir, através da publicação de vários diplomas legais, *ainda que o alcance das mesmas não fosse tão amplo como seria necessário* (MENDES 1981, 103).

A carência de estradas começa então a indignar a opinião pública sobretudo ao longo do segundo quartel do século XIX, altura em que o País inicia a discussão do problema, constituindo em 1841 a Sociedade Promotora dos Interesses Materiais da Nação e divulgando as inovações tecnológicas devidas a Mac-Adam (1756-1836), iniciando-se a construção da primeira estrada com pavimento em paralelepípedos entre Vendas Novas e Elvas em 1849 (PEREIRA 1908, 261), criando-se no ano seguinte a primeira lei sobre a moderna rede de estradas e a sua construção (Lei de 22.VII.1850).

Este diploma legal classificou as estradas nacionais em 1.^a e 2.^a ordem e os caminhos em municipais e vicinais; considerava as estradas de 1.^a as que ligassem Lisboa às capitais de distrito e *a pontos importantes do reino vizinho*, e as de 2.^a as que unissem as capitais de distrito entre si, com cidades e vilas importantes ou portos (ALEGRIA 1990, 104).

Por 1854 achava-se em construção a estrada de Lisboa a Badajoz e da qual um troço de 44km se encontrava *quasi* concluído, avançando igualmente a bom ritmo a estrada de Coimbra. A par com as preocupações ao nível das rodovias, promovia também o governo a construção das ferrovias e estudava então, ou a melhoria da barra do Douro, ou a construção de um porto artificial⁶² a uma légua daquele (ROP 1854, 281).

⁶² Em 1852 o Governo decidiu *proceder aos trabalhos necessários para a formação de um porto artificial ao norte do rio Douro, na localidade mais conveniente* todavia, só em 1883 aprovou o projecto definitivo e

Volvidos uma dúzia de anos da publicação daquela lei (1850) e porque era omissa em alguns aspectos e de interpretação duvidosa noutros, nomeadamente por não definir o n.º de km a construir e consequentemente o prazo para a sua conclusão, para além dos traçados imprecisos, foi aprovada a lei de 15.VII.1862⁶³ em sua substituição, colmatando aqueles aspectos e, desde logo, adoptando uma nova classificação das estradas: as reais ou de 1.ª ordem (divididas em directas e transversais); as distritais ou de 2.º ordem (as anteriores reais de 2.ª ordem); e as municipais⁶⁴ (ALEGRIA 1990, 116).

Durante este período e paralelamente à construção de vias a ligar sítios distantes, investiu-se também nos acessos às estações de CF⁶⁵, até pela imposição das companhias privadas que os construíam e exploravam (ALEGRIA 1990, 120).

Em 1887 é mais uma vez revisto o plano das estradas nacionais (decreto de 21.VII) fixando-se a sua vasteza em 18.427km⁶⁶ e definindo-se novas directrizes para a sua construção, por sua vez alterado pelo decreto de 30.IX.1892 que reduz em 2.047km a ampliação das estradas que passariam a municipais (ALEGRIA 1990, 135-139), bem como a lei interpretativa de 24.IX.1893 e o decreto de 6.X.1898 que define a elaboração de um plano de viação acelerada para as regiões a N do Mondego e a S do Tejo conjugado com a rede ferroviária (construída ou planeada) nessas zonas do País (MARTINS ET ALII 1998, 28).

Foi pois a *regeneração* e o *fontismo* (1851 – 1890) quem proveu à resolução da falta de vias de transporte, tendo os seus políticos a percepção de que a chave para o desenvolvimento estava no fomento das obras públicas virada sobretudo para a “viação moderna” e “viação acelerada”, uma vez que essa área sofria uma profunda revolução na Europa de meados do século.

abriu concurso para a empreitada (ALVES 2004). Segundo um analista espanhol, *el Portugal marcha hacia adelante, y hace cuantos esfuerzos le son posibles para el mejor y mas pronto desarrollo de sus obras públicas. Piegue á Dios que no nos quedemos atras* (ROP 1854, 282).

⁶³ Nesta lei, a construção e conservação das estradas de 1.ª ordem era da responsabilidade do Estado, ficando as de 2.ª ordem a cargo dos Distritos; fixava a sua largura entre 6 a 8m.

⁶⁴ Estas estradas foram pela lei de 6.VI.1864 classificadas em caminhos concelhios e vicinais, considerando caminhos concelhios os que ligassem municípios entre si, e vicinais se fizessem apenas ligações internas. Para a sua construção contava-se com a contribuição das comunidades (ALEGRIA 1990, 118), expediente que vinha sendo utilizado desde a Idade Média.

⁶⁵ Investimento este que prosseguiu porquanto, num relatório apresentado pelo conde de Paçô-Vieira em nome do Governo à Câmara dos Deputados em 10.III.1904, referem-se entre outros assuntos, a conclusão das estradas de acesso às estações de Ourique, Odemira, Pinhão e *caminhos de ligação de varias estações com os caes do Douro*, a construção do primeiro lanço até à estação da Ferradosa (Valeira) e autorização para a construção dos lanços das estações de Aregos e Ermida à ER n.º 34 e *aguarda-se o projecto definitivo da ligação da ponte de Mosteirô com a estrada do mesmo nome* (DG 1904a, 949).

⁶⁶ Fora a sua extensão determinada pela lei anterior (1862) em 6.000km.

A itinação moderna, i. e., com estradas *macadamizadas*, contava 218km em 1852 [criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria⁶⁷ (MOPCI)], 437km em 1853, 678km em 1856, 1.537km em 1863, 2.888km em 1869, 3.967km em 1874⁶⁸, 5.105km em 1884, 8.535km em 1890, 10.473km em 1900 e 1.000km em 1910; em 1851 inicia-se a execução da rede básica de CF que se completa em 1890; estas redes viárias são complementadas com a instalação do telégrafo e o desenvolvimento dos portos e transportes fluviais (ALEGRIA 1990, 101; MARQUES 1978, II, 14; TELO 2004, 129; MACHADO 1990, 225; PAGE 1876, 22).

Não obstante as dificuldades financeiras e técnicas, a rede de estradas (a par com a ferroviária) ainda em execução veio contribuir *poderosamente para alterar o sistema tradicional dos transportes e das comunicações internas*, sendo as diligências as grandes novidades de então (SERRÃO 1992b, 201).

Não será aqui despidendo mencionar as extraordinárias medidas de salvaguarda do Património Arqueológico empreendidas pelo ministro Manuel Francisco de Vargas através da sua Direcção Geral de Obras Publicas e Minas (DGOPM), em 10.IV.1901, desconhecendo nós neste momento as repercussões de tais inovações legislativas (DG 1901e).

Mas a expansão da rede rodoviária viria a estagnar após o *fontismo* -não obstante as preocupações manifestadas pelo MOPCI através de dois diplomas legais datados de 1901⁶⁹- e só com o aparecimento do trânsito automóvel é que se volta a colocar o problema da sua insuficiência e falta de conservação (MACHADO 1990, 225), aprovando-se provisoriamente em 1926 o plano geral de estradas nacionais (HENRIQUES 1999, 684) e criando-se no ano seguinte a Junta Autónoma de Estradas (LOPES 2007, 4)⁷⁰ o que

⁶⁷ Do qual Fontes Pereira de Melo foi o seu primeiro ministro, cargo que ocupou durante quatro anos e ao fim dos quais se encontravam construídos como se viu, 678km de estradas, estando mais 120km em construção (MARQUES 1978, II, 14).

⁶⁸ Dos quais, 3.136km correspondiam a ER, 701 a distritais e 130 a municipais; destas, encontravam-se em construção, por aquela ordem, 206, 104 e 1.972km respectivamente, ou seja, um total de 2.282km (PAGE 1853, 22).

⁶⁹ Criando dois tipos de comissões distritais para que propusessem, uma delas *a preferencia das construcções dos lanços de estradas a iniciar, a continuar e a concluir, no proximo futuro anno economico*, e a outra *a verba annual necessaria para realizar em curto periodo as reparações mais urgentes das respectivas estradas* (DG 1901d).

⁷⁰ Foi a JAE criada pelo Decreto n.º 13.969, de 20.VII.1927 (assim como a Direcção Geral de Estradas), em substituição da Administração Geral das Estradas e Turismo; em 1929 foi a DGE extinta (Decreto n.º 16.866, de 22 de Maio), integrando-se assim num só organismo todos os serviços relacionados com o assunto (LOPES 2007, 4).

acontece paralelamente com o desenvolvimento da camionagem (MACEDO 1992, 494) e curiosamente com o início da Volta a Portugal em Bicicleta.

Incrementou o governo da “ditadura nacional” (1926-1933) o desenvolvimento da rede viária adoptando como pavimento o paralelepípedo, período durante o qual deu *especial atenção às ligações da rede geral com as estações ferroviárias* (HENRIQUES 1999, 684), codificou num só diploma toda a legislação existente sobre trânsito na via pública (Código da Estrada) e publicou o Regulamento Especial de Transportes em Automóvel Pesado (ALMEIDA 1999, 523).

A.1 – Mapa estatístico das estradas construídas entre 1852 a 1880

Quadro com as estradas construídas em Portugal (1852-1880)

Distritos	Extensão construída de estradas em km				N.º de km p/ 10.000ha	N.º de km p/ 10.000hab
	reais	distritais	municipais	total		
Aveiro	120,5	206,3	241,6	568,4	19,7	21,0
Beja	126,9	59,6	114,7	301,2	2,9	19,8
Braga	345,4	65,0	110,2	521,3	19,4	15,8
Bragança	127,3	48,1	51,4	226,8	3,4	12,9
Castelo Br	300,0	23,6	115,2	438,8	6,6	24,4
Coimbra	236,0	171,1	161,2	568,3	14,6	18,4
Évora	189,8	38,0	134,3	362,1	5,1	31,5
Faro	178,5	90,1	172,3	440,9	8,8	21,4
Guarda	235,1⁷¹	81,3	14,6	331,0	5,9	13,9
Leiria	179,3	87,9	54,5	321,7	9,3	16,1
Lisboa	182,7	500,2	168,2	851,1	10,5	16,3
Portalegre	191,9	37,7	159,7	389,3	6,2	36,0
Porto	286,4	147,9	147,5	581,8	25,2	12,3
Santarém	215,8	108,4	102,4	424,6	6,2	18,6
Viana Cast	238,6	35,0	31,5	305,1	13,6	14,3
Vila Real⁷²	241,9	22,6	29,8	294,3	6,7	12,7
Viseu	373,3	59,5	82,0	514,8	10,4	13,1
TOTAL	3.767,4	1.783,0	1.891,1	7.441,5⁷³	---	---
média distrital	221,6	104,8	111,2	437,7	8,3	17,1

(a partir de LEAL 1876-1888, X, 485⁷⁴)

⁷¹ Foi este valor no ano económico de 1875-1876, de 14,1833km (AECF 1877, 59).

⁷² No ano económico de 1875-1876 construíram-se 4,5695km de estradas reais e 3,0303km de estradas distritais (AECF 1877, 59).

⁷³ Duplica este n.º se considerarmos o período de 1849 a 1910 e exceptuarmos as estradas municipais (ALEGRIA 1990, 101).

⁷⁴ Cita como fonte para este mapa estatístico de 1881, a Repartição Geodésica.

Aparentemente o esforço realizado na construção de um sistema de viação a *macadam* durante o período em análise, é notório, pois desde a criação do MOP até 30.VI.1880 foram acrescentados à rede viária nacional 7.441,5km dos quais, 3.431km até ao período homólogo de 1877 (LEAL 1876-1886, X, 469/485).

A.2 – Estado (aproximado) da viação municipal em 1886

Quadro do estado (aproximado) da viação municipal portuguesa (1886)

Distritos	Estradas municipais de 1. ^a e 2. ^a classes, em km		
	construídas	classificadas	por construir
Aveiro	328,854	1.146,500	817,646
Beja	165,808	956,997	791,189
Braga	125,532	1.304,500	1.178,968
Bragança	64,502	1.451,000	1.386,498
Castelo Branco	164,316	603,063	438,747
Coimbra	240,214	1.539,000	1.298,786
Évora	188,156	849,000	660,844
Faro	223,589	723,000	499,411
Guarda	64,063	906,000	841,937
Leiria	83,588	476,970	393,382
Lisboa	311,996	2.031,996	1.720,000
Portalegre	215,640	1.304,493	1.088,853
Porto	148,124	797,801	649,677
Santarém	188,616	1.101,134	912,518
Viana do Castelo	62,503	828,500	765,997
Vila Real	53,518	1.156,441	1.102,923
Viseu	184,322	1.993,664	1.809,842
TOTAL	2.813,341	19.170,059	16.357,218

(a partir de NAVARRO 1887, 115)

Comparando os quadros supra no que respeita ao n.º de km de estradas municipais construídos nesse lapso de tempo de 6 anos, verificamos ter-se avançado 13,1km no distrito de Bragança, 49,4 no da Guarda, 23,7 no de Vila Real, 102,3 no de Viseu e 922km no total nacional, quedando-se 16.357km por construir.

Calculou um técnico da altura que, a manter-se este ritmo, *só d'aqui a cento e vinte e quatro annos, lá para a primeira década do seculo XXI é que havemos de ter a rede da viação municipal acabada. É esperançoso!* (NAVARRO 1887, 115). Não andou longe da verdade.

B – A realidade em Trás-os-Montes e Alto Douro

B.1 – Na Antiguidade Clássica

Em TAD, a via romana que ligava *Bracara Augusta* a *Asturica Augusta*, serviu de base para a abertura de outras estradas durante o período medieval. Essa via atravessava a região com o seguinte percurso (MORENO 1982, 5):

- Braga, margem esquerda do Cávado, Salamonde, Ruivães, cruzava o Rabagão, inflectia para Vila da Ponte, Cruz de Leiranque, Gralhós, Antigo de Arcos, Seara Velha, Soutelo, Vale de Anta, Chaves, ponte sobre o Tâmega, Monforte, Vinhais, Soeira, Cova da Lua e daqui para Puebla de Sanabria;

- com os ramais de Chaves por Boticas (?) até às minas de Paço das Freitas;

- de Chaves para Verin;

- de Vinhais para território espanhol por Soutelo, Bouça, Gustei, Castro de Avelãs, Gimonde e Babe.

Através da análise dos itinerários régios se poderá constatar a existência, nesta mesma região, de outras vias, nomeadamente (MORENO 1982, 13):

- de Guimarães a Bragança, por Vila Pouca de Aguiar, Carrzedo de Montenegro e Valpaços;

- do Porto a Vila Real, por Paço de Sousa e Amarante;

- de Vila Real a Bragança, por Murça, com ramal próximo de Murça, para Linhares (Ansiães) e daqui para TM, ligando-se esta vila a Bragança, através de Alfândega da Fé;

- eventualmente de Bragança pelo planalto mirandês em direcção a BA e daqui para a Beira;

- de Vila Real para Lamego, através de Poiães (Régua), via que seguia depois para Coimbra, por Viseu, e para a Guarda, por Sernancelhe e Trancoso.

B.2 – Na Idade Média

Durante os séculos XIV e XV, encontrava-se essa região ligada a Castela, por três vias principais (MARQUES 1987, 125):

- uma que partia de Amarante, por Campeã, Lamas de Orelhão e Bragança, com variante de Lamas para TM e FEC;

- outra, de Guimarães por Carrazedo, Valpaços e Bragança;
- e ainda uma de menor circulação que seguia de Braga a Bragança, por Chaves.

Calcula-se que nesta mesma época, a distância-tempo por terra, de Lisboa ao Porto fosse na ordem de 1 semana, de Lisboa a Évora de 3 dias e de Lisboa a Bragança de 10 dias, demoras estas que não tinham a ver só com problemas de ordem física mas por ser a circulação *alvo de apertada regulamentação* com restrições de toda a ordem, proibindo ou obrigando a determinados percursos (MARQUES 1987, 132/137). Tal é o motivo de uma queixa da Câmara Municipal (CM) de TM a D. Afonso V, em virtude de os viajantes que entravam em Trás-os-Montes através da barca do Douro, não cumprirem o determinado numa postura municipal, ou seja, seguirem pelo *camjnho pubrico que vay pera a dita uilla* em vez de subirem directamente o Vale da Vilarça, como faziam, naturalmente por ser este caminho muito mais directo e com a vantagem de não ter portagem (ALVES 1975/90, IV, 297).

Estes percursos barravam muitas vezes com cursos de água, pelo que, para os transpor, era necessário construir pontes ou criar barcas de passagem. A construção e manutenção de pontes, constituiu uma nítida preocupação durante a Idade Média, preocupação esta atestada por inúmeros documentos, nomeadamente testamentos (ABREU & TORRE 1998).

O caudaloso e de curso arrebatado rio Douro que só no século XIX veio a conhecer a primeira ponte (no Porto), teve um projecto que se começou a executar para esse fim já no século XII, ao tempo de D. Afonso Henriques, para ligar a estrada que vindo do Porto para Lamego e que atravessava o Tâmega em Canaveses, cruzava o Douro em Vila Nova⁷⁵ (VN), ou seja, entre os portos das barcas do Bernardo e Porto de Rei, onde ainda se visionavam em época anterior à albufeira da barragem de Carrapatelo, vestígios dos pilares que aí se construíram⁷⁶, ponte por cuja conclusão se pugnava ainda nos séculos XVI e XVIII (PINTO 1998, 5)⁷⁷.

⁷⁵ Concelho de Resende, no percurso entre S. Gonçalo da Ribeira a Porto de Rei, um pouco antes de Vilar de Barrô. Da margem direita acedia-se ao Rio, nesse sítio, através da costa ou calçada de Porto de Rei, calçada apenas em 1916, também por disposição testamentária como sucedera com a Barca *de por Deus* na Idade Média (OLIVEIRA 1998, 142).

⁷⁶ Em número de quatro e parte do arco na margem esquerda, no sítio sugestivamente conhecido por Piores (de pilares).

⁷⁷ Não existe unanimidade entre os autores no sentido de esclarecer se a dita ponte se chegou ou não a concluir, havendo todavia referências à *ponte do Douro* em documentos de inícios do século XIII (OLIVEIRA 1998, 145).

O problema do encargo da aposentadoria, motivou durante a Idade Média, muitas queixas aos monarcas que, repetidamente ordenavam aos viajantes que se hospedassem nas estalagens, para o que promoveram a sua construção e reparação.

Ao longo dos séculos XIV e XV, porque o aboletamento em casas particulares chegou mesmo a contribuir para o despovoamento de algumas terras, foram criadas muitas hospedarias por todo o País, quer seja por iniciativa dos concelhos, quer por particulares. A partir do estudo da concessão de cartas de privilégio aos estalajadeiros, é possível localizar as respectivas estalagens, permitindo afirmar que se concentravam maioritariamente nas regiões de Lamego e Riba Côa (aqui só Vilar Torpim, termo de Castelo Rodrigo, possuía 4) e que eram numerosas nas zonas de Trancoso e Guarda e mais dispersas em TAD, contando por exemplo TM com 3, FEC com outras 3 e Fornos (termo de FEC) com igual número (GONÇALVES 1967, 143-144/154).

Julga-se que o aumento do número de estalagens particulares, está intimamente relacionado com o progressivo crescimento da circulação interna, por acção dos almocreves (MORENO..., 17).

Sabemos através do relato de Leão de Rosmital⁷⁸ (1466) que TM através de FEC, certamente por Mós, era *acessível por pedregoso e embaraçoso caminho* (CAVALHEIRO 1942), situação que melhora na centúria seguinte, pois por volta de 1549, outro relato nos informa que da *Villa da Torre athè Mos vão duas legoas, onde està hua calçada toda de ferro* (BARROS 1919, 120)⁷⁹, sendo-o provavelmente também a partir desta antiga sede de concelho para FEC (com outros materiais geológicos), pois ainda tivemos oportunidade de conhecer uma calçada medieval nesse percurso, entretanto destruída.

Também por 1564, o arcebispo de Braga D. Fr. Bartolomeu dos Mártires, na sua viagem de regresso do Concílio de Trento e após ter estado 3 dias em Salamanca (Convento de San Esteban), cumpre a sua 60.^a jornada entre esta cidade e Alvito Godino (Vitigudino) e a jornada seguinte entre esta vila castelhana e o termo de FEC já em território bracarense, o que indicia haver já nessa época uma ligação directa entre a cidade do Tormes e aquela zona das Arribas (ABREU 2003b, 36).

⁷⁸ Que entra em Portugal, proveniente da Província de Salamanca, através da fronteira de FEC, atravessando o Douro numa barca (CAVALHEIRO 1942), como em I, 2.3. se dirá.

⁷⁹ Ou seja, pelo menos o percurso de Mós a TM era calcetado / empedrado com pepitas hematíticas (mineral abundante), pois atravessava o jazigo de ferro de TM (MATA & ABREU 2002).

Uma via que merece referência é a chamada Estrada d'O Mourisco (ou de la Reina, das Domnas ou Dueñas)⁸⁰, alvo da atenção de vários historiadores e que, provindo de Castela passa por Moveros (Zamora) e penetra em terras de Portugal no concelho de MD, entre Cicouro e Constantim, no sítio da Cruz da Canina, proximidades do Cabeço da Luz, segue pelo sítio da Chana em direcção ao serro de S. Martinho de Angueira (imediações da Senhora do Nazo), continua pela Lagoa Grande entre as freguesias de Malhadas e Genízio e dali ao termo de Duas Igrejas, à direita da Quinta da Taça (Fonte da Taça), cruzando com o caminho que vai de Vilar Seco a MD, continuando para S em direcção ao Douro (ALVES 1975-1990, IX, 212).

Nesta secção meridional não sabemos se esta via seguia por um percurso afim da actual EN 221 (MD – Guarda)⁸¹ vadiando na zona da BA, se flectia para TM através dum trajecto próximo daquele que percorre a EN 220 (entroncamento com a EN 221, lugar da antiga estação ferroviária de FEC) e neste concelho cruzava o Rio.

B.3 – Na Época Moderna

O panorama das deficientes vias haveria de manter-se, pois em 1609 o chantre da Sé de Évora, na sua viagem até MD, depois de passar o Douro na barca de TM, queixa-se de ter percorrido a légua até esta vila, por *asperrimo, e trabalhoso caminho por cima de picos de montes mui estreitos, e perigosos de modo que em muitas partes he necessario ir a pé*, i. e., deixar as andas em que viajava (SERRÃO 1974, 112/114). Todavia a nível nacional há indícios de melhoramento da viação terrestre entre os fins do século XV e princípios do século XVII (MAGALHÃES 1993, 323).

No termo de TM, construiu-se a expensas do concelho, no reinado de D. Manuel I, a imponente ponte da Portela, sobre o rio Sabor, alvo de referência especial, por parte de João de Barros, pois cerca de 1549 afirma que *Na Derruida* [vila morta de Santa Cruz da Vilariça] *està hua ponte de mais de cem couados de alto* (BARROS 1919, 120), ponte esta que continua ao serviço nos dias de hoje⁸².

⁸⁰ Em terras de Zamora, para além de *Morisco* conheciam-na também por *La Vereda*. É referenciada num documento de D. Afonso Henriques (1172) relativo a Palaçoulo: *deinde quomodo vadit recta via ad carril morisco et per ipsun moriscum sicut vadit ad lacunam de fenaes* (GÓMEZ-MORENO 1927, 56-57).

⁸¹ A seguir este itinerário pode muito bem fazer parte desta via a Calçada de Alpajares que liga a vila de FEC, por Poiares, ao Douro, atravessando a Ribeira do Mosteiro numa ponte de um só arco, construída em piçarra e ainda bem conservada, próximo da Quinta da Ribeira (ou de Santiago), da família de Sarmento Rodrigues.

⁸² A menos que os *barragistas* venham a construir os mega-empresendimentos hidroeléctricos do Baixo Sabor. No nosso auto-exílio de Salamanca tivemos que a esta nota voltar porquanto, ao escutarmos o

Continuam as queixas sobre a falta de vias de comunicação em Portugal, ou o seu mau estado de conservação, durante o século XVIII, encontrando-se várias referências ao assunto na chamada literatura de viagens, elaborada por estrangeiros, registando aqui por exemplo Link, que *a Portugal, só o que falta são estradas e canais* (CHAVES 1987, 46).

A análise ao mapa de TAD de 1762, permite referir a existência de várias estradas principais (CARPINETTI 1762):

- uma que provinha da província do Minho, passando por Vila Pouca de Aguiar, Mirandela (próx.), Bragança e daqui para Espanha;
- duas provenientes da Galiza, em direcção a Bragança;
- uma via de Bragança a Miranda, por Outeiro e Vimioso;
- e uma estrada de TM para o entroncamento de Mirandela, por Vila Flor.

A preocupação com este assunto da viação a partir do último quartel do século XVIII, está patente, como se disse, em vários documentos, fazendo-se aqui referência a alguns deles.

i) – *Informação sobre as providências que parecem necessárias para a abertura e conservação das estradas reais*, Lisboa, 12.VIII.1781 (MATOS 1980, 491), onde se descrevem os traçados das várias estradas reais, dizendo respeito ao NE português:

- a 4.^a, que deveria principiar no fim da Rua Bela da Princesa, em Lisboa, seguir para Chaves, por Santarém, Golegã, Tomar, Figueiró, Viseu, Lamego e Vila Real;
- a 6.^a ER que deveria começar no fim da Rua do Bonjardim (Porto) e seguir para Chaves, por Guimarães e Barroso;
- a 7.^a que deveria começar no fim da Rua das Patas (Porto) até Bragança, por Penafiel, Amarante, Vila Real e Mirandela;
- um ramal a partir da 4.^a ER, para Torres Novas, Tancos, Covilhã, Guarda e Almeida e também ligação a S. Pedro do Sul;
- uma ramificação a partir da 7.^a estrada em Vila Real, em direcção ao rio Douro, seguindo o curso do Ceira até Goiães, *ramificação que será só de doze milhas, será de uma utilidade infinita para a condução dos vinhos e outros frutos para o Porto e do que vier desta cidade para o centro da província de Trás-os-Montes*.

ii) – Alvará de 13.XII.1788 que determina a construção de estradas no Alto Douro, lançando ali um imposto durante 10 anos, de 200 réis por pipa de vinho de embarque e 100

noticiário das 18h na RDP-Antena 2 de 29.VIII.2007 soubemos da escandalosa decisão de se autorizar o referido projecto (Portugal assumira a Presidência da União neste semestre).

por pipa de vinho de ramo que fosse carregado, assim como 2 réis por cada quartilho⁸³ de vinho que se vendesse avulso, em Lamego, Vila Real, SJP, Barqueiros, Mesão Frio e Teixeira, contribuindo também a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro e os moradores do Porto, uma vez que se reconhecia, *não haver na longitude daquele districto huma estrada, que sirva de auxílio à navegação dos barcos, que sobem, e descem pelo Rio Douro* (MENDES 1981, 103-104).

iii) – *Instruções para a administração das estradas do Alto Douro, com as obrigações das pessoas encarregadas na mesma administração*, Queluz, 12.X.1789 (MATOS 1980, 501).

iv) – *Descrição do Rio Douro para Cima do Cachão de: Sam Salvador denominado no Paíz = Cachão da Baleira = com o Mappa das Freguezias superiores ao mesmo Cachão, e outro das Freguezias confinantes com Castella, rezumo das Estrádas, e Itinerário da Digressão que fizêrão os Commissarios encarregá-dos d’esta averiguação*, Jan-Fev de 1790 (MAGALHAENS & GARCEZ 1790, 215); julgámos resultar este levantamento, directamente das obrigações decorrentes do Alvará de 13.XII.1788, regulamentado em 12.X.1789, pois nele se percebe claramente que a entidade financiadora das obras é a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (MATOS 1980, 501)⁸⁴.

v) – *Método da construção de estradas no Douro*, Lamego, 6.XII.1816 (MATOS 1980, 528).

⁸³ Uma pipa = 550 litros e um quartilho = a meio litro, i. e., um quarto da canada.

⁸⁴ Analisando o capítulo III desta *Descrição...*, relativo às estradas e caminhos *tanto das que se achão vadiáveis de carro, como das que se devem compor, para poderem vadiar*, permite-nos afirmar que para a Companhia, são consideradas 23 freguesias na margem direita, correspondentes a 5 Concelhos (o de Vilarinho da Castanheira entretanto extinto) e, na margem esquerda, consideradas 19 freguesias, correspondentes a 8 Concelhos (Almendra, Freixo de Numão, Ranhados, Sedovim e Valongo dos Azeites, também suprimidos); estas são servidas na sua ligação com o Rio por 27 estradas e caminhos que conduzem a 18 cais, no caso do território da margem N e, 19 estradas e caminhos que conduzem a 9 cais, no caso do território na margem S (MAGALHAENS & GARCEZ 1790, 252-255).

Naturalmente que a maioria destas vias eram muito rudimentares, não sendo, em alguns casos sequer transitáveis por carro, ou então, dificultosas para o trânsito de veículos carregados, o que se percebe, tendo em conta que todas as sedes destas freguesias se localizam a cotas relativamente elevadas do vale do Douro.

B.4 – A rede viária transfronteiriça transmontano-duriense cerca de 1762

Quadro da rede viária transfronteiriça transmontano-duriense (1762)

de Monterrey	Léguas	de Puebla de Sanabria	Léguas	de Zamora	Léguas
a Chaves ⁸⁵	3	(rio Tera) a Bragança	4	(rio Douro) a Miranda ⁸⁶	10
S. Lourenço	1	(rio Sabor)	---	Sendim	2
(rio Tâmega)	---	Sortes	2	Vila d'Ala	3
Ervões	2	Fernande	1	Mogadouro	2
Valpaços	1	Quintela de Lapaças	1	Carviçais	4
Rio Torto	1	Vale de Prados	1	e a TM	2
(rio Torto)	---	Grijó	1	---	---
Eixos	1	Vale Benfeito	1	---	---
Mirandela	1	Bornes	1	---	---
(rio Tuela)	---	Trindade	1	---	---
Frechas	1	Santa Comba	1	---	---
Meireles	2	(ribeira da Vilarica)	---	---	---
Vila Flor	---	Junqueira	2	---	---
Portela	2	Portela	1	---	---
(rio Sabor)	---	(rio Sabor)	---	---	---
e a TM	1	e a TM	1	---	---
TOTAL	17	TOTAL	18	TOTAL	23

(a partir de RODRÍGUEZ 1762)

Através da *Noticia Geográfica del Reyno y Caminos de Portugal* publicada em Madrid em 1762 pelo conde de Campomanes, com o claro objectivo de facilitar a invasão espanhola desse mesmo ano⁸⁷ ficamos a saber que os principais caminhos na província de TAD para qualquer viandante que a partir de Espanha entrasse em Portugal por essa região, eram sobretudo três, todos eles confluindo para TM como no quadro supra se poderá verificar:

Naturalmente que a partir das principais praças da província de TAD uma rede de estradas e caminhos interligava-as entre si, unindo-as por sua vez ao restante País (RODRÍGUEZ 1762, 252-256):

- i) de TM a Vila Real numa distância de 14 léguas, por Vila Flor, Abreiro, Monfres, Murça, Perafita e Justes; e de Vila Real ao Porto na distância de 14 léguas;

⁸⁵ Com ligação a Vila Real por Vila Pouca de Aguiar e daquela cidade a Lamego.

⁸⁶ Daqui com ligação a Bragança por Vimioso e Outeiro.

⁸⁷ Sobre as operações nos actuais distritos de Bragança e Guarda vd (SEIXAS 2001; CRUZ 2000).

- ii) de Vila Real a Lamego em 4 léguas, através de *Conveira* (Cumieira?), Santa Marta de Penaguião e Peso da Régua;
- iii) de Vila Real a Chaves em 9 léguas, indo por Escariz, *Amecio* (?), Vila Pouca de Aguiar, Sabroso e Vilaverde de Oura;
- iv) de Vila Real a Mirandela ao longo de 10 léguas, por Justes, Perafita, Cadaval, Murça⁸⁸, Palheiros, Franco e Lamas de Orelhão;
- v) de TM a Lisboa, será descrito mais adiante, em B.8;
- vi) de TM a FEC em 5 léguas por Mós;
- vii) de Bragança a Chaves em distância de 12 léguas⁸⁹, através de Castrelos, Vilaverde, Vinhais, Sobreiro, Valpaços ou *Curopos* (?)⁹⁰, Vale de Armeiro, Vilartão, Lebução, Monforte do Rio Livre e Faiões;
- viii) de Bragança a MD ao longo de 9 léguas, passando pelas fortificações de Outeiro⁹¹ e Vimioso;
- ix) outro caminho de Bragança a Miranda, na mesma distância, por Paradinha, Quinta de Vale de Pena, S. Joanico e Malhadas, sem vantagens adicionais diremos nós.

Desde Salamanca acedia-se directamente ao Douro desde a Idade Média como acima se viu, possuindo pois esta província portuguesa ligação às províncias espanholas com quem limita, a galega de Ourense a N e as castelhano-leonesas de Zamora e Salamanca, a NE e SE respectivamente.

⁸⁸ Aqui bifurcava o caminho, seguindo-se pelo da esquerda para Mirandela e pelo da direita para TM.

⁸⁹ O autor da *Noticia Geográfica...* previne que *estas doce leguas se andan en tiempo de verano, porque en el invierno se rodean tres leguas, para pasar el río Tuela en el puente de Vale de Telhas, que es sobre la izquierda de Bragança a Chaves* (RODRÍGUEZ 1762, 256).

⁹⁰ Relativamente a Valpaços poderá haver um equívoco, pois seria um desvio demasiado grande; quanto a Curopos, não identificámos por ora este topónimo.

⁹¹ Campomanes refere que em *frente de Outeiro está Alcañizas, plaza de poca consideración en la frontera de Castilla, que distará de Outeiro cinco léguas, y hay que pasar el río de las Mazas [Maças], y los lugares de Nuez, y Quintanilha, que están en la frontera* (RODRÍGUEZ 1762, 256).

B.5 – As estradas que conduziam ao Douro em 1790

Quadro das estradas que conduziam ao Douro (1790)

Comarca	Concelho	Freguesia	léguas	preço do carreto	observações
TM	Ansiães ⁹²	Marzagão	1 grande	900 réis	pelo Vale de Marzagão
TM	Ansiães	Marzagão	1 e 1/2	1\$200	por Selores aos cais dos Canais e Síbio
TM	Ansiães	Ansiães	1 grande	1\$000	ao cais dos Canais e desta 1 desvio p ^a cais do Síbio (1/4 lég)
TM	Ansiães	Selores	1 grande	1\$000	idem
TM	Ansiães	Fontelonga	---	1\$200	idem, pelas Selores
TM	Ansiães	Fontelonga	---	1\$200	idem, pelo Seixo e Beira Grande
TM	Ansiães	Seixo	1	900	ao cais de Arnozelo pelo <i>Serro do Comparádo</i>
TM	Ansiães	Beira Grande	1	800	ao cais dos Canais
TM	Ansiães	Beira Grande	---	800	ao cais de Arnozelo
TM	Vilarinho ⁹³	Vilarinho	1 e 1/2	1\$000	ao cais do Lobazim
TM	Vilarinho	Lousa ⁹⁴	1 grande	1\$000	à Barca de Vilarinho

⁹² Foi a sede do Concelho transferida em 1734 para Carrazeda, designando-se a partir de então Carrazeda de Ansiães (FERREIRA 1932, 28).

⁹³ Vilarinho da Castanheira; Concelho extinto em 6.IX.1836, restaurado em 27.IX.1837 e definitivamente extinto em 31.XII.1853 (ABREU 1996a).

⁹⁴ Esta Freguesia pertenceu ao Concelho de Vilarinho da Castanheira até à supressão deste, passando então para o de Carrazeda de Ansiães (1836 -1837) e em 1.I.1854 para o de TM (ABREU 2002, 155; ABREU 2003b; 26).

TM	Vilarinho	Lousa	1	1\$000	ao Saião
TM	Vila Flor	Vila Flor	3	1\$000	à Foz do Sabor
TM	Vila Flor	Nabo	1	2\$000 (?)	idem
TM	TM	Cabeça Boa ⁹⁵	1	1\$000	<i>Estráda bastantemente violenta</i> ao cais das Cabanas
TM	TM	Cabeça de Mouro ⁹⁶	1 grande	1\$000	<i>debaixo, hé violenta, vai entestar</i> à anterior
TM	TM	Horta	1/2	480	Horta da Vilarça; à Foz do Sabor
TM	TM	TM	1	600	idem
TM	TM	Açoreira	1	600	ao cais da Barca da Torre
TM	TM	Peredo ⁹⁷	---	600	à Barca de Foz Côa
TM	TM	Urros ⁹⁸	1/2	400	ao cais das Pariças
TM	FEC	Ligares	2	1\$200	à Barca d'Alva
TM	FEC	Poiars	1 e 1/2	---	<i>ao Cães dos Uzidos de Sancto Estêvão; invadiavel de carros</i>
TM	FEC	Poiars	1 e 1/2	800	<i>Bárca da Fiolhoza (Hinojosa de Duero)</i>
TM	FEC	FEC	1/2	480	<i>Cães da Bárca do Sauzelho (Saucelle)</i>
TM	FEC	Mazouco	1/2	500	ao cais do Porto de Pandeira

⁹⁵ Esta Freguesia pertenceu sempre ao Concelho de TM e não ao do Vilarinho da Castanheira como aí se diz (ABREU 1998).

⁹⁶ Idem; foi anexada à Freguesia da Cabeça Boa em 30.X.1884 (ABREU 2007g, 727).

⁹⁷ Peredo dos Castelhanos de seu nome completo.

⁹⁸ Foi Concelho, com foral atribuído em 1182 (ABREU 2007g, ABREU 2009c, 52).

TM	FEC	Fornos	1/2	---	estrada <i>invadiavel de carros</i>
TM	FEC	Fornos	1 e 1/2	1\$200	ao Porto de Pandeira
TM	FEC	Lagoaça ⁹⁹	1/2	500	ao cais do Pélagio de Lagoaça
Trancoso	FCR	Escalhão	1 e 1/2	1\$000	ao cais da Barca d'Alva
Trancoso	Almendra ¹⁰⁰	Almendra	1 e 1/2	800	ao cais da Foz do Côa
Trancoso	Almendra	Castelo Melhor ¹⁰¹	1	500	ao cais da Foz do Côa
Trancoso	VNFC	VNFC	1	600	ao cais da Barca da Torre
Trancoso	Freixo de Numão ¹⁰²	Vale de Boi ¹⁰³	1	600	ao cais da Quinta do Saião ¹⁰⁴
Trancoso	Freixo de Numão	Mós	1/2	400	ao cais da Foz de Murça
Trancoso	Freixo de Numão	Murça	3/4	600	ao cais da Barca de Coleja (Seixo de Ansiães)
Trancoso	Freixo de Numão	Seixas	1	800	ao cais da Quinta das Figueiras
Trancoso	Freixo de Numão	Vila de Numão ¹⁰⁵	1	600	ao cais de Arnozelo
Trancoso	Freixo de	Custóias	1	800	idem

⁹⁹ Nesta altura e até 1842 pertenceu ao Concelho de Mogadouro e não ao de FEC, como aqui se refere (ABREU 1999b, 21).

¹⁰⁰ Concelho extinto em 1855 e anexado ao de VNFC (COIXÃO & TRABULO 1999, 144).

¹⁰¹ Foi sede de Concelho medieval, integrada em meados do século XV no de Almendra; pertence hoje também ao de VNFC (COIXÃO ET AL 1995, 32).

¹⁰² Autonomizou-se de Numão e foi elevada a Vila em 1372; Concelho extinto em 1853 e anexado ao de VNFC (COIXÃO & TRABULO 1999, 244-245).

¹⁰³ Designação entretanto suprimida, ostentando ao presente a de Santo Amaro (o seu padroeiro).

¹⁰⁴ A barca que aqui cruzava o Douro, pelo menos desde 1818, pertenceu à Lousa (ABREU 1996b, 16).

¹⁰⁵ Antiga sede de um velho Concelho alçado em 1130, pertencendo hoje ao de VNFC (ABREU & TORRE 1998).

	Numão				
Trancoso	Freixo de Numão	Freixo de Numão	2	1\$000	ao cais da Barca de Coleja
Trancoso	Freixo de Numão	Sebadelhe	2	1\$000	ao cais da Quinta das Figueiras
Trancoso	Freixo de Numão	Horta	1 e 1/2	1\$000	Horta do Douro; ao cais de Arnozelo
Trancoso	SJP	Vale de Figueira	1/4	300	p/ Estrada de S. Xisto ao cais c/ mesmo nome ou Canameiras
Trancoso	SJP	Olas	1	---	anexa de Vale de Figueira; estrada invadiável
Trancoso	SJP	Vilaroco	1	600	ao cais das Canameiras
Trancoso	SJP	Pereiros	2	1\$200	ao cais das Canameiras
Trancoso	Cedovim ¹⁰⁶	Cedovim	3	1\$600	idem
Trancoso	Valongo dos Azeites	Valongo dos Azeites	2	1\$920	idem
Pinhel	Ranhados ¹⁰⁷	Poço do Canto	3	1\$920	ao cais da Quinta das Figueiras

(a partir de MAGALHAENS & GARCEZ 1790)

¹⁰⁶ Concelho criado em 1271, extinto em 1836 e integrado no de Freixo de Numão e posteriormente com a supressão deste, no de VNFC (COIXÃO & TRABULO 1995, 57).

¹⁰⁷ Concelho extinto em 1836 e integrado no da Mêda (RODRIGUES 2002, 317).

B.6 – A conjuntura Moderna na Comarca de Torre de Moncorvo

Sendo no Antigo Regime a comarca de TM um território relativamente extenso e raiano, pois atravessava toda a província de TAD de N a S, limitando com as províncias espanholas de Salamanca e de Ourense através dos concelhos de FEC e de Monforte do Rio Livre respectivamente, possuindo 20 vilas, 236 freguesias e 27 povoações anexas (SÁ 1795), tomamo-la como referência para o lado português (ABREU 2001).

Por finais de Setecentos confirma-se a multiplicação das preocupações com a rede viária também nesta comarca, através das correições e respectivos provimentos do corregedor José António de Sá, em 1790. Numa *Memoria dos abuzos...* por si elaborada, descreve a análise que havia feito às irregularidades das Câmaras Municipais e prepotências dos numerosos magistrados e oficiais, com as respectivas propostas de solução (SOUSA 1974, 8).

No capítulo referente às estradas, pontes e fontes, diz o Corregedor que *achei toda a comarca no estado mais lamentavel a este respeito principalmente as estradas, as quaes não se tendo concertado em tempo algum estavam cheias de fragas, e penedia com descidas precepitadas denegando tranzito às carroagens, e dando o perigozissimo aos viajantes de cavallo, tudo com grave damno da agricultura, e comercio. Igualmente havia falta de pontoens para a passagem de rios, e regatos caudellosos; e pontes notaveis que noutro tempo se construirão a grande custo, se hião arruinando por falta de concerto (...) Provi que se consertassem, e reedeficassem todas as estradas pela forma melhor que fosse possivel, começando primeiro pelas mais realengas, e de maior passagem (...), Tem-se deixado nalgumas partes o trilhado antigo, e aberto montes para evitar descidas, e em outras altos paredoens para concervar o nivel, e direitura possivel. Provi tambem que se fizessem fontes nas mais precisas, e nos citios de passagem; e os pontoens, e concertos de pontes; o que igualmente se tem executado, e vay executando regular, e ordenadamente (...) Para a obra de ponte Seca de Moncorvo tão precisa, e da primeira necessidade, pelo grande perigo e precepicio dos passageiros. Fis aplicar todas as propinas que levavão os officiaes da camera e ministros, e custou 200.000 reis. Para a estrada da Barca destiney 300.000 reis de liquido da receita e despeza, e Sua Magestade me fes a merce de pensionar o rendimento da Barca com 50.000 reis annuaes para a sua reedificação, e conservação (SOUSA 1974, 71-73).*

No concelho de TM, foram ainda objecto de obras, as estradas reais da barca (Pocinho), da ponte do Sabor, de Lamelas (que seguia para Mós) e da fonte dos Chibos (para a foz do Sabor), a própria ponte do Sabor, bem como as fontes do Carvalho, da Praça, de Santo António e das Azeleiras (SOUSA 1974, 93/96).

Refira-se que, na estrada da fonte dos Chibos, hoje denominada do Rego da Barca, se podem observar alguns troços de antigos traçados, nomeadamente no sítio da Fonte do Velho, aqui bem conservados¹⁰⁸.

Nos dois primeiros anos de exercício do cargo de corregedor, J.A. de Sá, através dos seus *provimentos de correição*, colocou *toda a comarca em revolução para as referidas obras*, como ele próprio comenta, pois em 1790, contabilizou obras em 68 estradas, mais de 141 fontes, e 35 pontes (SOUSA 1974, 73/93-98).

Segundo o *Mappa thopografico* do mesmo J.A. de Sá (1795) - elaborado a partir do *Mappa do Reino de D. Thomas Lopes* estampado em 1778 - com proposta de nova demarcação para a comarca de TM, poderemos constatar a existência das seguintes estradas, a partir da vila de TM (SÁ 1795):

- i) – para S, atravessando o Douro no Pocinho (Estrada da Barca);
- ii) – para a BA, certamente por Maçores e Ligares;
- iii) – para FEC, por Mós;
- iv) – para MD, passando próximo de Estevais e Mogadouro;
- v) – para a foz do rio Tua, através da Vilariga e Ansiães;
- vi) – para Mirandela (com continuação para Bragança), passando próximo de Sampaio, por Vila Flor, Vilas Boas e Frechas;
- vii) – esta com ramal, próximo de Sampaio, para Castro Vicente, passando nas proximidades de Valdasnes e Vale Benfeito e daqui ainda com desvio para Alfândega da Fé;
- viii) – de Vilas Boas saía também uma variante para Vila Real, passando por Abreiro e Murça;
- ix) – a N da comarca, registam-se ligações a Chaves, através de Mirandela, bem como a Bragança, pelas proximidades de Sezulfe e Nozelos;

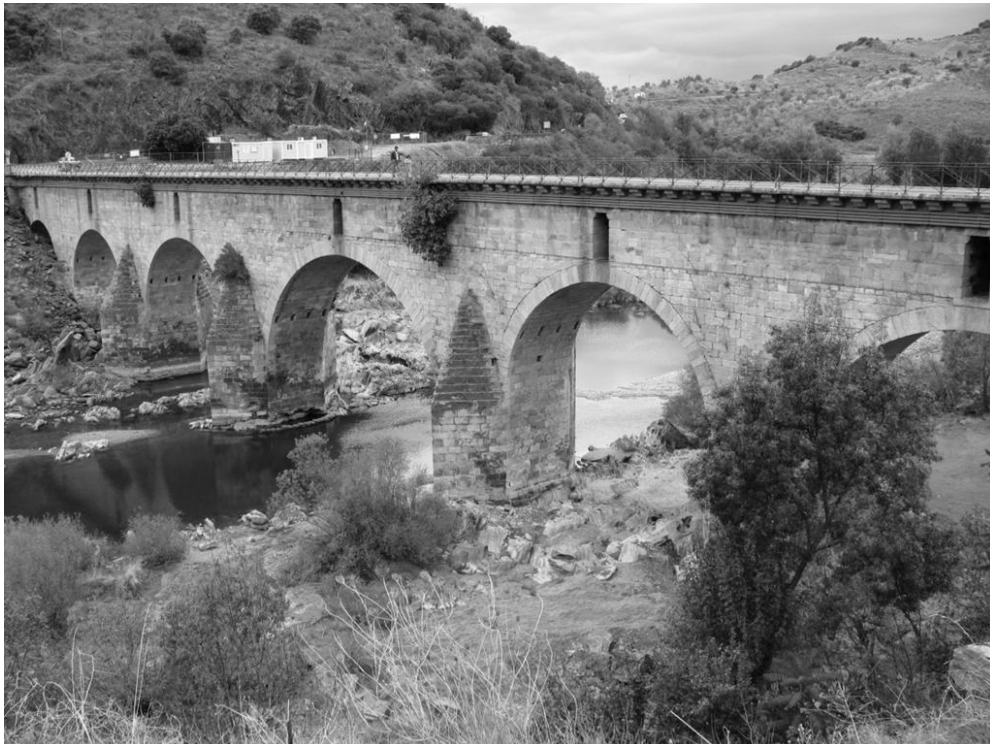
¹⁰⁸ Deixou esta estrada praticamente de ter movimento com a inauguração da variante do IP 2 à Vila de TM, inaugurada em inícios de 2005, vindo também a substituir (porque mais rápida) a EN n.º 220 (antiga ER n.º 9) no troço Pocinho – TM; a ER n.º 9 foi aberta nos inícios do século XX aquando da construção da ponte ferro-rodoviária do Pocinho (ABREU & RIVAS 2006), apesar de remontar essa via (pelo menos) à Idade Média (ABREU & TORRE 1998).

x) – da zona de Chaves parte uma via para Monforte que liga a Lebução e daqui certamente para Vinhais e Bragança, por Vale das Fontes.

Uma das estradas propostas para o Alto Douro pelo alvará de 13.XII.1788 e já considerada como de muito importante pela *Informação...* de 02.VIII.1781, que provindo do Porto, passava por Mesão Frio, ligava ao Douro e seguia para Lamego, já se encontrava executada em 1796, como nos refere o Juiz Demarcante da Província de Trás-os-Montes, Columbano Pinto Ribeiro de Castro (MENDES 1981, 104).

Para o estudo da viação no Portugal do Antigo Regime, conhecemos ainda duas cartas militares, publicadas no início do século XIX. A *Carta Militar das Principais Estradas de Portugal*, de 1808, indicando a partir de TM, uma estrada para S (Pocinho), outra para O (Portela) e outra para NE (Carviçais) (ALMEIDA 1808) e, a *Nova Carta Militar do Reyno de Portugal. Com estradas montanhas e rios. Levantada sobre os lugares*, de 1810, indicando as mesmas vias, pelo menos nesta região (FORTES 1810).

Fotografia da ponte da Portela do Sabor vista da margem esquerda, a jusante (TM)



(ABREU 2007c)

B.7 – Relação das estradas, pontes e fontes (por Concelho) na comarca da Torre de Moncorvo objecto de obras por finais do século XVIII

Quadro das estradas, pontes e fontes da comarca da Torre de Moncorvo (excepto TM) intervencionadas no séc. XVIII

	ÁGUA REVÉS	ALFÂNDEGA DA FÉ	ANSIÃES	CASTRO VICENTE	CHACIM	CORTIÇOS	FRECHES	FEC	MIRANDELA	MONFORTE DO RIO LIVRE
ESTRADAS REAIS	da Serra do Rio Torto	de TM	para o porto de Foz Tua	da Alfândega da Fé	de Chacim a Olmos	para Bragança	para Mirandela	para Miranda	de Carvalhais a Bragança	da Bouça a Rebentão
		de Bragança	da barra da Sobreira	de Remondes	Do Peredo a Miranda	de Miranda do Douro		de TM	da Pontinha da Pedra	
	de Santa Maria de Emeres	de Miranda do Douro	da Fonte Longa	para Chacim	de Gebelim a TM	de Mirandela e Porto	de TM	de Saucelle	Ponte de Cantaria	de Chaves
						da Fiolhosa ¹⁰⁹ (Castela)		para TM		
		de Vila Flor ao Porto	da Alagoa			de TM		da Barca d'Alva	para Torre D. Chama	de Lebução a TM
								de Vale de Telhas à ponte da Barca	de Lebução a Vinhais	
PONTES	da Ribeira das Relvas	da Ribeira de Alvês	do Ribeiro Largo	---	do Bairro do Bairro	---	---	do Ron	ponte Grande	do rio do Gorgoço
	de Fonte Mercê	do Corno do Cervo	do Ribeiro de S. Pedro em Foz Tua	---	do Bairro da Ribeira	---	---	da Matança da estrada de Saucelle	da Pontinha para Chelas	do Calvo
		Várias (x 10)								

¹⁰⁹ O mesmo que Hinojosa.

A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos

FONTES	na Vila (x 2)	<i>ficarão para consertar todas as do conselho</i>	em todo o termo (x 43)	---	---	na Vila por baixo do chafariz	na Vila	---	Junto ao Rio Feca	por todo o termo (x 18)
	em Brunhais (x 2)						em Vale de Sancha		nos Aciprestes <i>se bebia do rio por não haver huma so fonte</i>	
	em Fonte Mercê (x 2)									
	em Carreiro Martinho									

	MÓS	MURÇA	PINHO VELHO	SAMPAIO	SEZULFE	TORRE D. CHAMA	VALDAS-NES	VILA FLOR	VILARI-NHO DA CASTA-NHEIRA	VILAS BOAS	TOTAL
ESTRADAS REAIS	de Carviçais a Miranda	para Mirandela	para Bragança a Miranda	para Vila Flor	de TM	para Chaves	para Mirandela a Chaves	para TM	por Valtorno a TM	para Mirandela a Chaves	64
		Para TM	para Torre D. Chama a Chaves	para Alfândega da Fé		de Bragança	de Bragança a Miranda	para Mirandela a Chaves	para Mirandela a Chaves		
		da barca da Sobreira a Pegarinhos			para Braga					para TM	
	para o Porto	para Chaves									
PONTES	---	Pontão da Ribeira de Noura	da Ribeira de Macedo	---	---	da Pedra	na Ribeira que vai para Cedães	---	na Osseira	---	34
		no ribeiro do Carvalhal				do Arquinho					
		das Tábuas				dos Vilares					
FONTES	da Eira	nas Carvas	---	---	do Cachão	na Vila	---	em	no Pinhal	---	137

	do Velho				(x 6)		Benlhevai			
					em Guide (x 2)					
					Ribeirinha (x 2)					
		na Adega Velha (x 2)			Vale de Maior					
					Vale de Gouvinhas (x 3)					
					Ferradosa					
					Frasidela (x 2)					
		depois da ponte na estrada do Porto (x 3)			Ervideira (x 2)					
					S. Pedro Velho (x 2)					
		em Castorigo (x 4)			Vilar Doiro (x 2)					
					Fornos					
					Argana					
	na Vila (x 2)	em Pegarinhos (x 3)			Lamalonga (x 2)		do Olmo, na entrada da Vila			
					Vila Nova (x 3)					
		em Palheiros (x 3)			Melhes (x 3)					
					Regudeira					
		em Monfobres			Vilares (x 2)					
					Murias					
					Mosteiro					
					Gandaricas					
					Couços					

(a partir de SOUSA 1974, 93-98)

B.8 – Itinerários a partir de Torre de Moncorvo entre 1750 e 1850

Quadro dos itinerários a partir de Torre de Moncorvo (1750-1850)

direcção LISBOA	LÉGUAS	direcção BRAGANÇA	LÉGUAS	direcção FREIXO ESP. C	LÉGUAS	direcção MIRANDA DO DOURO	LÉGUAS	direcção CHAVES	LÉGUAS	direcção VILA REAL	LÉGUAS
Pocinho	1	Portela	1	Mós	2	Carviçais	2	Portela	1	Carrascal	2
Marvão (?)	2	Junqueira	1	FEC	3	Mogadouro	4	Vila Flor	2	Vila Flor	1
Rabaçal	3	Santa Comba	2			Viladala	2	Meireles	1	Vilas Boas	1
S. Martinho	2	Trindade	1			Sendim	3	Frechas	2	Abreiro	1
Celorico da Beira ¹¹⁰	3	Burga	-			Miranda do Douro	2	Mirandela	1	Monte de Febres	2,5
Tomar	28	Bornes	1					Eixes	1	Murça	1,5
Santarém ¹¹¹	8	Vale Benfeito	1					Rio Torto	1	Parasita	2
Lisboa ¹¹²	14	Grijó	1					Valpaços	1	Justes	1
		Vale de Prados	1					Ervões	1	Vila Real	2
		Quintela de Lampaças	1					S. Lourenço	2		
		Fernande	1					Chaves	1		
		Bidofo	-								
		Sortes	1								
		Rebordões	-								
		Bragança	2								
TOTAL	61¹¹³	TOTAL	14	TOTAL	5	TOTAL	13	TOTAL	14	TOTAL	14

(a partir de MATOS 1980)

¹¹⁰ Entre Celorico e Tomar passava de permeio esta estrada por Cortiçô da Serra, Carrapichana, Vila Cortês da Serra, S. Paio, Vinhó, Pinhanços [todas estas povoações pertencem ao actual Distrito da Guarda], Maceira, Zaragoza (?), Chamusca, Galices, Venda do Porco, Venda do Vale, Moita, Poços, Sobreira, Ponte de Morcela, S. Miguel de Poiães, Foz de Arouce, Miranda do Corvo, Espinhal [estas do actual Distrito de Coimbra, apesar de não termos identificado alguns dos topónimos], Venda das Figueiras, Venda de Maria, Cabaços, Pereiros e Ceras (a partir de RODRÍGUEZ 1762, 254, com correcção da toponímia e itinerário).

¹¹¹ Entre Tomar e Santarém, por Guerreira, Vale de Tancos, Ponte de Pedra, Golegã, Azinhaga, Alviela e Cruz da Entrada (RODRÍGUEZ 1762, 254-255).

¹¹² E entre aquela última localidade à capital do Reino, por Cartaxo, Azambuja, Vila Nova, Castanheira, Povos, Vila Franca de Xira, Alhandra, Alverca do Ribatejo, Póvoa de Santa Iria e Sacavém (RODRÍGUEZ 1762, 255).

¹¹³ O conde de Campomanes soma 62 léguas mas refere que *se reputan estas leguas por setenta y siete* (RODRÍGUEZ 1762, 255).

B.9 – A conjuntura regional Contemporânea

A região continuou no século XIX a oferecer dificuldades à implementação das acessibilidades, situação motivada pelos elementos naturais (acentuada orografia), por interferências sócio-culturais, económicas e institucionais. Essas acessibilidades eram sobretudo constituídas por caminhos pedonais que ziguezagueavam as mais das vezes por declivosas encostas e as estradas escasseavam e interligavam apenas as localidades mais importantes, sendo geralmente de terra batida e só raramente calcetadas. Era pois um território isolado com uma economia de cariz endógeno (PINA 2003).

Só a partir de meados da centúria e com o consulado de Fontes Pereira de Melo à frente das Obras Públicas (OP) se iniciam as condições para dotar o País com uma rede de vias de comunicação, como acima se aflorou. Nesse contexto, começa este território a vislumbrar também o progresso que, como sempre, chegará tarde e a más horas, pois como se vê no quadro supra (A.1), a média da extensão de estradas construídas nos distritos raianos de Vila Real, Bragança e Guarda é bastante inferior à média nacional, registando mesmo os dois primeiros os valores mais baixos, com Bragança à cabeça, situação que desde então se tem mais ou menos mantido¹¹⁴.

Este declínio económico dos distritos fronteiros do NE português resulta certamente da conjugação de dois factores, a deficiente rede de transportes e a falta de industrialização¹¹⁵ (CEPEDA 1999, 45).

Como vimos, na primeira classificação das estradas (22.VII.1850) foram criados os caminhos “municipais” e “vicinais”, continuando essa classificação na legislação seguinte (15.VII.1862) e definindo a lei de 06.VI.1864 a distinção entre eles, i. e., considerava caminhos concelhios os que interessassem a mais do que um concelho e vicinais os que tivessem apenas interesse interno (ALEGRIA 1990, 118), contando-se para a sua construção, entre outros meios, com a *prestação de trabalho até 3 dias de todos os habitantes com idades compreendidas entre 18 e 60 anos* (art. 17.º, 1.º).

Esta obrigação dos povos contribuirá directamente para a construção e reparação das vias (calçadas, caminhos e pontes), as mais das vezes através do pagamento de fintas para o efeito lançadas -a menos que dessa obrigação estivessem isentados por qualquer

¹¹⁴ Um corógrafo atento descreve o *estado de abandono* da região relativamente à “viação moderna” em 1906 (PEREIRA 1908, 261-265).

¹¹⁵ Se bem que tivesse possuído diversas (proto-)indústrias, nomeadamente a da seda e da metalurgia do ferro no distrito de Bragança (ABREU 2000).

mercê- está bem presente na região, conforme se pode ler na obra do abade de Baçal (ALVES 1975-1990, p/ ex. v. IX p. 213).

Uma das vias que por esta época se constrói é a ER n.º 9¹¹⁶ (ER 9) entre Celorico da Beira e MD, com o itinerário seguinte: Celorico, entroncamento da ER 11, ponte nova sobre o rio Mondego, cruzamento do CF da Beira Alta, ponte sobre a ribeira das Olgas, pontim sobre a ribeira do Marrão, pontim do Seixo sobre a ribeira de Freches, entroncamento da Estrada Municipal (EM) para Freches, cruzamento na ER 53 no Chafariz do Vento [lanço de Trancoso à Cruz da Galega], ponte sobre a ribeira do Alcaide, S. Martinho, entroncamento no lanço de Trancoso à Cruz da Galega, ponte sobre a ribeira das Moitas, Cogula, ponte sobre a ribeira do Baraçal¹¹⁷, ponte sobre a ribeira de Marialva, ponte sobre a ribeira de Centieira, ponte sobre a ribeira de Longroiva, ponte sobre a ribeira da Veiga, pontim sobre o ribeiro de vale de Navalho, pontim sobre o ribeiro das Taipas, pontim sobre o ribeiro do Fojo, VNFC, Pocinho (ponte sobre o Douro), TM, Mogadouro, portela da Devesa, Sendim, Fonte de Aldeia, lameiro das Vinhas, ribeiro do Cércio, vale de Mira, ribeiro do Juncal, entroncamento da EM para S. Martinho de Angueira, ribeira do Fresno e MD (SEQUEIRA 1886, 38-39).

Os documentos do concurso público e pareceres da Junta Consultiva de OPM relativos aos processos respeitantes ao lanço entre a Ribeira da Centieira e o Pocinho indicam que as obras decorreram entre 1883 e 1887 (aprovação dos autos de recepção definitiva das empreitadas parciais, tanto de terraplanagem e obras de arte como de pavimento¹¹⁸), tendo sido objecto de um projecto para uma variante compreendida entre os perfis 929 e 1001 na extensão de 3.598,18m no ano de 1900 e de um outro (entre VNFC e o Pocinho) para uma grande reparação do pavimento e muros entre o km 61,440 e o km 67,978 (estação ferroviária do Pocinho), sendo a do pavimento entre os km 64,900 e a

¹¹⁶ Continuação da Estrada da Beira, que provinha de Coimbra, motivada pela chegada do comboio ao Pocinho. Em Outubro de 1902 estava próxima a conclusão do troço entre a Estação do Pocinho e Trancoso, por Marialva, ao qual faltava abrir 7km, encontrando-se por empedrar numa extensão superior a 20km (Transmontano 1902b), e em Dezembro de 1903 encontrava-se suspenso o rompimento *no lanço dentro da villa de Moncorvo* (Transmontano 1903c). Já em 1888 a CM de MD se queixava ao Parlamento que *Da moderna viação temos apenas como specimens, em nada utilisaveis, 4 kilometros da estrada que se dirige a Mogadouro e 3 de estrada municipal a Malhadas* (DG 1888b).

¹¹⁷ Em 30.VI.1884 encontrava-se construída até este ponto, numa extensão de cerca de 30km (SEQUEIRA 1886, 39).

¹¹⁸ Perfis 1298 a 1359 e 1219 a 1358 respectivamente.

estação ferroviária do Pocinho¹¹⁹ na extensão de 3.140m, reconstrução do muro ao km61.440 e das guardas de vários muros, em 1912 (EP... ER9).

O lanço seguinte, ou seja, do Pocinho a TM inicia-se com os inevitáveis pareceres da Junta Consultiva de OPM sobre os pedidos do Director Distrital das OP de Bragança relativas à declaração de utilidade pública administrativa para as expropriações de terrenos necessários à sua construção, entre 1886 e 1901, correndo paralelamente o concurso público da empreitada parcial de terraplanagens, obras de arte e muros naquela primeira data (DG 1886c; EP... ER9; DG 1887b; DG 1887c; DG 1901p), iniciando-se porém a sua construção em 1903 com o *lanço do ramal para a margem direita do rio Douro... compreendido entre as proximidades do Areal Grande e a Canada dos Canamelães* (DG 1903f), presumivelmente a ligar ao sítio da ponte aí projectada (ABREU & RIVAS 2006) e que será objecto de análise mais adiante.

Conhecemos também a decisão da CM de TM em construir entre 1885 a 1888, uma estrada a ligar a sede do concelho ao lugarejo anexo do Rêgo da Barca¹²⁰, na desembocadura do rio Sabor, e que no início do século XX possuía este concelho apenas 35km de *viação moderna*, i. e., de estradas a *macadam*, neles se incluindo a ER n.º 38 a Vila Flor, a ligação à estação ferroviária do Pocinho e a referida do Rêgo da Barca (PEREIRA 1908, 47/67-68).

Foi a ponte da Junqueira (ou da Vilariça)¹²¹ na ER n.º 38, na ligação ao N do Distrito, substituída por uma outra em betão, algumas dezenas de metros a montante, pela

¹¹⁹ O projecto para a construção do ramal da ER n.º 9 à estação ferroviária do Pocinho (Linha do Douro), na extensão de 178,39m e com um orçamento de 839\$000 réis, foi elaborado pela Direcção da Construção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; a sua execução coube à Direcção das Obras Públicas do Distrito da Guarda, através da autorização do ministro Emídio Júlio Navarro de 8.X.1886, objecto de 2 publicações na folha oficial (DG 1886b). A preocupação com os acessos ao CF está patente, entre outros, pelo Aviso publicado em 1904, no DG, para o concurso sobre a construção dessas estradas, nas Linhas do Minho e Douro (Transmontano 1904a).

¹²⁰ A portaria de 24.II.1885 atribuiu ao Senado torre-moncorvino um subsídio superior a 8 contos de réis para a sua construção (DG 1885b), todavia em Agosto de 1902 havia ainda 3.500\$000 desse valor em falta, prometendo agora o Conselho de Ministros abonar mais 2.500\$000 (Transmontano 1902a); em Outubro deste mesmo ano é posta a concurso uma empreitada para o seu reempedramento nos sítios do Paraíso, Rebentão e Chibos (Transmontano 1902c); e em Dezembro de 1903 faltava ainda *o resto do subsídio* no valor de 884\$010 (Transmontano 1903a; Transmontano 1903b).

¹²¹ Localiza-se esta antiga ponte sobre a ribeira da Vilariça, actualmente designada por EN 102 (km 46), nos limites dos termos de Vila Flor e TM, próximo do entroncamento da EN 215 (Vila Flor – Alfândega da Fé), tendo aqui (km 13) que atravessar, a escassas centenas de metros, uma outra ponte (pétrea), sobre um ribeiro afluente da Vilariça nessa zona; a travessia desta última serve hoje apenas os utentes da EN 215. Em Dezembro de 1903, desta estrada (então ED n.º 58) estava ainda por construir o lanço *compreendido entre a povoação dos Nozellos e a ponte da Junqueira* (Transmontano 1903c) e no Verão de 1908 ainda corriam éditos no *Juízo de Direito da Comarca de Moncorvo* a propósito das expropriações nas Freguesias da Cardanha e Junqueira e lugar de Nozelos (DG 1908a; DG 1908b).

Junta Autónoma das Estradas em 1967, obrigando à rectificação do itinerário nessa zona. Esta antiga ponte, objecto da nossa curiosidade há dezenas de anos mas sem que alguma vez a tivéssemos analisado, foi agora alvo de atenção, permitindo-nos a observação da estratigrafia murária afirmar ser mais antiga do que supúnhamos, pois nela se detectam pelo menos três fases distintas de intervenção, a saber:

– a primeira, a da construção, em alvenaria granítica, provavelmente com 3 ou 4 arcos, dos quais subsiste apenas o da margem esquerda, com o pavimento de rodagem imediatamente acima dos silhares do referido arco; poderá ser contemporânea da ponte da Portela (TM), sobre o rio Sabor (poucos km para S e na sua continuação), ou seja, dos alvares da Idade Moderna;

– a segunda, em obras de reestruturação, sendo alteada cerca de 3m, acrescentando-se-lhe a cornija decorada com uma cachorrada simples que subsiste em parte; foi a ponte da Portela, atrás referida, objecto de obras similares, certamente para fazer face à altura das águas aquando das maiores cheias, sendo a Vilariça tributária do Sabor (ocorre a sua confluência a jusante da ponte da Portela);

– a terceira, indica uma grande intervenção, posterior à ruína da parte central, zona esta que foi completamente demolida e reconstruída com novos materiais, nomeadamente o betão para consolidação das paredes entre o vão agora aberto e uma estrutura composta por vigas metálicas. A estrutura pétreo poderá ter-se arruinado na década de 1920 porquanto, possuímos a indicação de que em 1929 não havia ponte alguma nessa zona (GOMES 1960, 96)¹²².

Foi substituída pela nova ponte por já não corresponder às necessidades do tráfego por 1967, como vimos, uma vez que o seu tabuleiro é bastante estreito, apesar de sólido.

Através da gravação existente nas vigas de aço transversais (pelo menos em algumas delas), sabemos terem sido fundidas pela empresa metalúrgica e de construção industrial DORMAN LONG & C^O. L^D MIDDLESBROUGH ENGLAND; esta firma que existe desde 1875, está representada (entre 1926 e 1997) em cerca de 25 grandes pontes disseminadas pelo planeta, algumas das quais famosas; construiu em 1951 a de Vila Franca de Xira (Portugal), sobre o Tejo (DORMAN...).

¹²² Aliás, a estrutura desta ponte terá sido afectada pelas várias cheias notáveis do séc. XX. Já depois de termos tratado este assunto, encontrámos uma fotografia, apresentada a seguir, que revela a destruição que motivou a colocação do tabuleiro metálico na zona central, como solução de recurso, e que o conterrâneo Arqueólogo Rui Leonardo data de Junho de 1955, informação que agradecemos.

Foi esta última grande interferência na ponte da Vilariça realizada por esta empresa e por conseguinte em data posterior a 1929? Talvez não, considerando tratar-se não duma construção *ex novo* mas sim duma reutilização/adaptação e de pequeníssima envergadura (para os créditos da Dorman Long), tendo-lhe sido no entanto adquiridas para esse efeito as aludidas vigas de aço, para essa e certamente outras estruturas similares.

Fotografias da antiga ponte da Junqueira e zona de implantação



(SILVA... b)



(MACHADO 2007c)



A morosidade na execução das obras viárias nesta região é um assunto recorrente, é a dedução natural ao consultarem-se as folhas oficiais relativas ao 3.º quartel do século XIX, porquanto a decisão, por exemplo, de construir uma ER desde o Peso da Régua a Bragança, por Vila Real, Murça e Mirandela, decidida em 1850, é iniciada no Distrito de Bragança em 1854, em 1863 obrara-se nela apenas ½ légua, em 1867¹²³ os trabalhos encontravam-se inactivos e *deve ter chegado a esta cidade [Bragança] e entrar em circulação pelos anos de 1876* (ALVES 1975-1990, IX, 218-221).

É neste período que se definem outros percursos (alguns dos quais através duma portaria de 22.X.1866), de cujos estudos resultarão mais tarde, entre outras, a ER 39 a ligar Vila Real a FEC¹²⁴, por Sabrosa, Favaio, Alijó, S. Mamede de Riba Tua, Carrazeda de Ansiães, Vila Flor (a ligar próximo de Samões à estrada de Mirandela a TM, por Vila Flor) e TM. Assim como as estradas de Chaves a Vila Real por Mirandela, de Chaves a MD por Bragança, de MD a TM por Mogadouro, a raiana do Peredo de Bemposta a Mogadouro e a defesa da abertura duma ER *entre o Porto das Cabanas na foz do Sabor e Quintela de Lampaças*, a entroncar na ER entre Bragança e o Porto, por Mirandela (FERREIRA 1932, 88; ALVES 1975-1990, IX, 223-224).

Rede viária do concelho de TM no final da 2.ª Guerra Mundial (COSTA 1948, 757):

Estradas Nacionais de 1.ª classe

N.º 102, de Macedo de Cavaleiros (prox.) a Celorico da Beira, por Podence, Macedo, [ponte da Portela], Pocinho, VNFC e Celorico¹²⁵;

N.º 108, do Porto a TM (prox.), por Entre-os-Rios, Régua, Pinhão, Tua e Portela (EN 102), próximo da Ponte do Sabor¹²⁶;

¹²³ Neste mesmo ano foi proposta a abertura de uma estrada internacional entre Bragança e Puebla de Sanabria (ALVES 1875-1990, IX, 221), que se concretizou, uma vez que em 1904 se solicitou o seu calcetamento (Transmontano 1904b).

¹²⁴ Foi esta estrada iniciada em 1868 (sentido O – E), aprovando-se o lanço entre o rio Sabor e TM em 1874 (ALVES 1975-1990, IX, 223). Neste mesmo ano se iniciou também a construção da ER 38 entre Chaves e Vila Flor, por Mirandela; concluído o troço Vila Flor - Mirandela, nele se estabeleceu em 1874 a primeira carreira de diligências (SALES 1983, 109).

¹²⁵ A ligação entre as pontes da Portela e do Pocinho somente se construiu nos finais da década de 1980, já no tempo do plano dos Itinerários Principais (constituindo um troço do IP 2), quando a ponte do Pocinho já havia sido substituída por uma via sobre o coroamento da barragem hidroeléctrica edificada em finais da década de 1970, se bem que tivesse sido concebida para essa (eventual) futura ligação, conforme se pode verificar pela bifurcação no topo N do tabuleiro inferior (rodoviário), aberto para ambos os lados, tendo sido utilizado apenas o da estrada para a vila de TM (sobre esta ponte veja-se II, 6.6.).

Estradas Nacionais de 2.ª classe

N.º 220, do Pocinho à estação ferroviária de FEC, por Carviçais;

Estradas Nacionais de 3.ª classe

N.º 324, de Vila Flor (prox.) ao Sabugal (prox.), por Carvalho de Egas, Vilarinho da Castanheira, estação ferroviária de Freixo de Numão¹²⁷, Touça, Meda, Marialva, Pinhel, Aldeia Nova, Amoreira, Seixo e EN 233 (Sabugal);

N.º 325, de TM (prox.) a BA, desde a Ponte do Sabor, por TM e Maçores [e Ligares]¹²⁸;

Estradas Municipais

N.º 1, de TM ao Vale de Arroio [Ribeiro do Arroio], pela [Quinta da] Ventosa [/ S.ª da Esperança], Açoreira, Maçores, Vale de Arroio; com um ramal para Urros;

N.º 2, da ponte do Pocinho à ponte da Portela¹²⁹;

N.º 3, da [Quinta da] Portela (EN 102) à Lousa, pela Horta [da Vilarça], Vide, Castedo, [Alto das Feiticeiras /] Cabeça de Mouro¹³⁰;

N.º 4, do Carvalhal (EN 220) à Portela de Silhades¹³¹;

¹²⁶ A continuação desta estrada marginal ao Douro pela margem direita, paralela à via-férrea (até à ponte da Ferradosa), desde a Régua à Portela (EN 102), apesar de prevista num dos planos rodoviários, nunca se rasgou (CEP... , folhas 8 e 9) e ainda bem, pois o impacto ambiental mormente desde o Saião à Foz do Sabor (meandro do Douro), seria tremendo.

¹²⁷ Com o Douro de permeio, no sítio da Barca, cujas margens nunca chegaram a estar ligadas por qualquer ponte, se é que alguma vez se projectou alguma. Ainda hoje subsistem nesta rodovia (a N e a S do Douro) os marcos quilométricos que a identificam.

¹²⁸ Corresponde à EM n.º 1 da aludida lista que, entre a vila de TM e a Açoreira somente se executou na década de 1980 e desta aldeia a Maçores nos inícios da década seguinte, fazendo-se até então a ligação através duma EM entre a EN 220 (no Carvalhal, zona das minas de ferro) e Maçores, passando por Felgueiras, numa distância total de 10km. Esta última estrada vicinal foi rasgada por meados do século XX, porquanto uma portaria de 11.XII.1950 concede à CM a comparticipação complementar total do Estado de 239.000\$00, escalonada, para esse efeito (FERNANDES 1996^a, 538). Aliás, a ligação de TM a BA pela Açoreira – Maçores – Ligares já vinha de muito atrás, pois o deputado Ferreira Margarido em 1903, alude que, quando era procurador à Junta Geral (do distrito?) conseguiu que se fizessem os estudos para essa ED, estudos esses que chegaram quase à Açoreira (Transmontano 1903d, 1).

¹²⁹ Faz parte da EN 102.

¹³⁰ Daqui se abriu uma nova ligação (pois existe uma via antiga que ligava a vila de Vilarinho à aldeia sua sufragânea do Castedo) à EN 324 nas proximidades daquela antiga vila.

¹³¹ Concretizada apenas até à aldeia do Felgar, apesar de em 1915 se ter orçado em 8.000\$00 a construção de uma ponte com um vão de 56m sobre o rio Sabor que lhe daria continuidade, cujo contrato de empreitada para a construção dos pilares foi assinado em 15.V.1916 e concluída a 26.I.1917; da fábrica dos 4 pegões levantados em alvenaria de xisto, restam hoje 3 (2 na margem esquerda e 1 na direita), pois o do meio do rio ruiu por volta de 1969; no dia da conclusão dessa empreitada ocorreu um tristemente célebre naufrágio no qual pereceram 5 obreiros e 6 lavradores; este nefasto sucesso somado às dificuldades económicas da época e à falta de vontade política estará na razão pela qual se não concluiu; o projecto previa que os pilares fossem unidos por um tabuleiro metálico; por volta de 1936 houve vontade de concluir essas obras mas a ideia não vingou; estes informes devemo-los ao nosso conterrâneo e velho amigo Advogado C. Seixas, o que agradecemos (SEIXAS 1996); corresponde ao sítio da Barca de Silhades [normalmente este topónimo surge escrito com “C” (talvez a sua grafia não esteja fixada), parecendo-nos no entanto que etimologicamente

N.º 5, de Nozelos (EN 215) à Portela (EN 102), pela Adeganha, Cardanha, Estevais¹³²;

N.º 6, de TM à Foz do Sabor, com ligação ao Rêgo da Barca, proximidades da Foz do Sabor¹³³.

Para cerrar este item e apenas a título de exemplo, apresentam-se algumas antigas pontes (e vias) da zona fronteiriça, umas arruinadas, outras mais ou menos conservadas, outras ainda em uso, sobre os rios Douro, Sabor e Côa, nomeadamente na Régua, Remondes (Mogadouro), Portela (TM), Quinta da Barca (Almeida) e Cinco Vilas (FCR), em parte por serem (muito) pouco conhecidas.



provirá de “silhar”, i. e., pedra aparelhada, com o sentido (castelhano) de “silha” (cadeira) e não de “cilha” (correia, cinto para as cavalgadas)].

¹³² Foi o troço entre a Portela e a Adeganha executada na década de 1960 como EM n.º 611 e só posteriormente a 1974 entre esta última aldeia e Gouveia (Alfândega da Fé), comunicando-se daqui à EN 215. Esta estrada veio substituir um antigo caminho, talvez de origem medieval, que ligava a ponte do Sabor à Adeganha e Cardanha, pois 500m antes desta aldeia, bifurca; alguns troços foram sobrepostos pela via actual.

¹³³ Construída entre 1885 a 1888 como acima se viu, por um traçado anterior, rectificado.

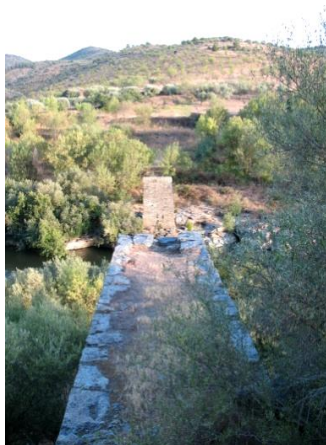
Fotografia das pontes da Régua

(a mais antiga concluída em 1872, abatida ao tráfego em 1949 e substituída pela ponte construída em 1925-1927 para a via-férrea até Lamego (MARTINS ET ALII 1998, 426-427); em construção, a ponte do IP-3)



(ABREU 1997a)

Fotografias da inacabada ponte de Silhades e aldeia de Silhades (rio Sabor, Felgar, TM)



(ABREU 2008a)

Fotografias da ponte de Remondes (Sabor) e epígrafe que assinala a sua construção



(ABREU 2007a)

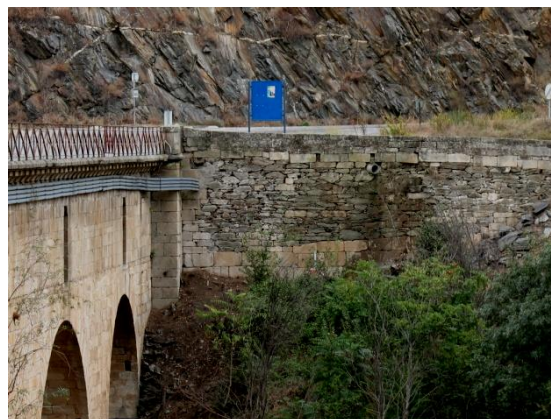
Leitura da epígrafe:

ESTA OBRA FES O M
ESTRE ANTONIO L
OPES DE SOVZA DA T
ORE DE MENCOR
VO SENDO PROVE
DOR O DOVTOR D
IOGO VAS DE AGVI
AR ANO DE 1678

Através desta epígrafe¹³⁴, reutilizada no cunhal dum palheiro existente nas suas proximidades (margem direita), sabemos que esta ponte foi construída (?) em 1678 por um mestre construtor de TM.

Entre 1882 a 1885 foi esta ponte um pouco alteada e alargada para dar passagem à nova estrada a macadame de Mogadouro a Macedo de Cavaleiros (PEREIRA 1908, 162).

Fotografia da ponte da Portela, sobre o Sabor (Torre de Moncorvo)



(ABREU 2007c)

Breve cronologia desta ponte:

- i) presumimos que tenha sido erecta no reinado de D. Manuel I, pois é voz corrente entre os investigadores ter existido numa das suas extremidades um padrão com a esfera armilar manuelina;
- ii) cerca de 1549 está provada a sua existência e grandeza (BARROS 1919);
- iii) em 1644 é objecto de grandes obras;
- iv) entre 1722 e 1751 é reparado o “lastro” por ter sido danificado pelas cheias;

¹³⁴ Com a qual topámos recentemente, apesar de já termos visitado o local numa outra ocasião (ambas no âmbito dos encontros organizados pela Plataforma Sabor Livre em defesa do Rio e do seu Património); para uma leitura completa através do registo fotográfico aguardamos no local algumas horas para que o “movimento” do Sol proporcionasse a luz rasante necessária. Posteriormente soubemos dum artigo sobre a referida ponte (MOURINHO 1996), sendo provável que este autor conhecesse a epígrafe porquanto aí refere a publicação anteriormente de um outro sobre o mesmo assunto, que não tivemos oportunidade de consultar; neste informa ainda que a ponte terá sido destruída em data algo anterior a 1790 e reedificada em 1796 (MOURINHO 1996, 3). Soubemos ainda que fora arrematada a sua construção em 1611 pelo mestre-de-obras João Gonçalves mas que essas mesmas obras já haviam sido objecto de uma arrematação anterior (1591) mas sem resultados (ANDRADE 1991, 34-35), ressaltando-nos agora a dúvida quanto ao verdadeiro significado da data inserta na epígrafe.

- v) em 1754 também nela se obrou; nesta centúria se edificou no lado nascente e à sua entrada (a montante), uma estalagem¹³⁵;
- vi) entre 1787 e 1792 sofre concertos vários e são melhorados os acessos¹³⁶;
- vii) monumento alvo de elogios por parte da CM na acta da sua sessão de 7.VI.1861 (ANDRADE 1991, 25 (10)/26 (19)/ 30 (37)/41 (123))¹³⁷;

Fotografia da ponte da Portela do Sabor vista da fragada dos Estevais



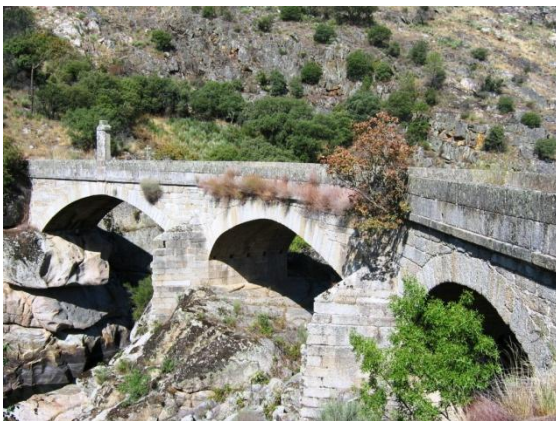
(MACHADO 2007d)

¹³⁵ Este edifício, construído em piçarra, é de nossa lembrança e ainda funcionava como casa de pasto na segunda metade da década de 1970; possuía gravada no lintel uma data, cujo ano exacto já não nos recorda, mas seguramente do século XVIII.

¹³⁶ Pela leitura do *Auto de Arrematação* percebemos que, ao tempo, a ponte era bastante mais baixa, o que aliás é confirmado pela observação da estratigrafia murária da parede do antigo caminho de acesso do lado nascente, visível numa das fotografias.

¹³⁷ Pena é que este memorialista torre-moncorvino, nosso prezado amigo, ou não refira a(s) fonte(s) ou a(s) não precise, assim como às datas; esta estrutura será brevemente (inícios de Outubro de 2007) “reabilitada” por um custo total de 634.722,44 €, num prazo previsto de 300 dias, segundo placa informativa do MOPTC aí recentemente colocada (junto ao respectivo estaleiro).

Fotografias da antiga calçada e respectiva ponte no Côa (vila de Almeida)



(ABREU 2005c)

A calçada enlaça na antiga EN 332-3, na bifurcação para a Quinta da Barca (antigo Convento do Senhor da Barca); a ponte, de 1825, foi substituída em 1985 por uma outra construída a montante pela JAE e que rectificou o traçado da via a partir daí e até à Vila muralhada.

Segundo o padrão comemorativo levantado sobre a ponte no reinado de D. João VI (à moda romana) e bem visível na fotografia inferior esquerda, foi a fábrica desta estrutura decidida por édito de 26.V.1824 e concluída no ano seguinte.

Assim reza a epígrafe:

**AUGUS
TISSIMI JO
ANNIS VI.
MAGNANI
MI. ACLONGE
CLEMENTI
SSIMI. ET HU
MANISSIMI
LUSITANIAE
BRASILIAE.
ALGARBIORUM
QUE REGIS
PRAECEPTO. DIE
MAII XXVI. ANN
1824. EDITO. PU
BLICA MADUTI
LITATEM IIUJUS
OPERIS RENOVA
MENINCAEPTUM
FUIT.TANDEM
ATQUE CONFE
CTUM ANN. 1825.**

[na base do padrão]

16

18 . 11

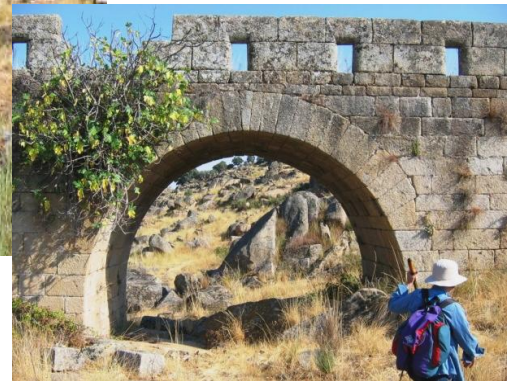
II

R

Fotografias da arruinada ponte medieval sobre o Côa

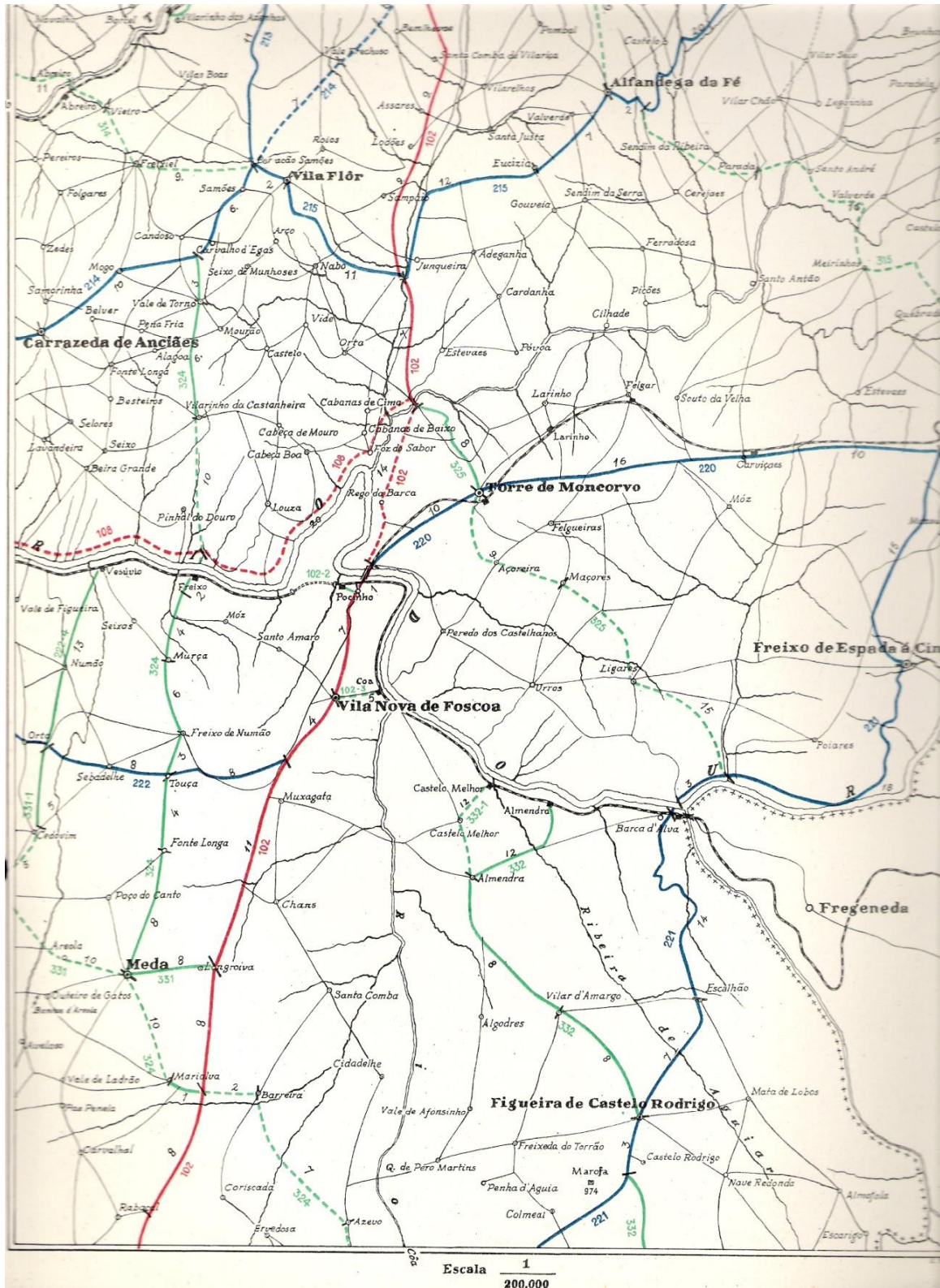


(ABREU 2005c)



Integrava a antiga estrada que ligava as vilas de Pinhel e FCR (COSTA 1868-1869, II, 323-324) e situa-se no sítio actualmente designado por “Barco”; consta que andava em construção aquando da realização das Cortes de 1447 (FCR...), Cortes de Évora, onde Castelo Rodrigo esteve de facto representado, desconhecendo no entanto o estudioso do assunto e nosso antigo Professor, os capítulos gerais desta magna assembleia (SOUSA 1990); está localizada entre Cinco Vilas (FCR) e Vale de Madeira (Pinhel), constando ainda ter sido destruída por uma cheia em 1909 (CARDOSO...), outros dizem em 1907 (MAIA 1974-1977, 219). Em 1909 transbordou extraordinariamente o rio Sabor a 22 de Dezembro, conforme indicação de um marco existente à entrada da ponte da Portela (TM), anteriormente junto à casa de cantoneiros que aí existiu.

Carta das Estradas de Portugal (fragmento da folha 9)



(CEP...)

2.2 – O estado d(est)a questão em Castela

Do mesmo modo que na restante Península a itinerância romana subsistiu ao longo de muitos séculos, chegando algumas das suas vias e pontes até aos nossos dias, cujos exemplos mais adequados para o território em apreço são, sem sombra de dúvida, a denominada *Vía de la Plata*¹³⁸ entre Emerita Augusta (Merida) e Asturica Augusta (Astorga) e *El Puente* da antiga Salmantica.

Mas durante a romanização outras *calzadas* rasgaram esta região, nomeadamente (MORÁN 1950):

- i) - de Aldeanueva del Camino a Ciudad Rodrigo;
- ii) - de Ceciliovico a Béjar, com ligação a Ávila;
- iii) - de Béjar a Ciudad Rodrigo;
- iv) - de Béjar a Medina;
- v) - de Salamanca a Alba de Tormes,
- vi) - de Salamanca a Ciudad Rodrigo, por Tamames;
- vii) - de Salamanca a Medina del Campo;
- viii) - de Salamanca a Ciudad Rodrigo;
- ix) - de Salamanca a Toro;
- x) - de Salamanca a Ledesma.

De Ledesma, destacada urbe romana, zarpavam também várias vias, das quais:

- a) - a da Extremadura que ligava a Merida;
- b) - a que fazia enlace com a *Calzada de la Plata* em Calzada de Valdunciel;
- c) - a de Zamora, para Moraleja de Sayago, com ligações prováveis a Moral de Sayago e Pino, onde atravessaria o Douro (por barca) nas proximidades da ermida de S. Sebastião;
- d) - a de Ciudad Rodrigo por Valderas, Campillo e Sando, entroncando em Martín del Río com a calçada de Salamanca;

¹³⁸ Segundo o famoso Itinerário de Antonino Augusto Caracalla, das 372 vias do Império, 34 correspondiam à Península Ibérica; a vulgarmente designada *Calzada de la Plata*, corresponde à via n.º 24 (*Iter ab Emerita Caesaraugustam*) e enlaçava Merida a Zaragoza (MORAN 1950, 602).

e) - e por fim a de Ledesma a Aldeadávila (com ligação ao Douro onde o podia atravessar por barca); esta calçada sai da cidade pelo lado ocidental e àquele destino se dirige por Calzadilla, Peñacerrín, Velloso, Gró, Manceras, ermida de Iruelos, Mesón Nuevo, Ahigal, por entre Villarino e Villar de Ciervos, Vidola, Masueco e Corporario (MORÁN 1950).

Por finais da Idade Média e sobretudo com os Reis Católicos foram algumas medidas tomadas com vista a uma maior articulação do território através da rede viária, nomeadamente com a criação da *Real Cabaña de Carretería* (corporação de condutores de carros e carretas) aos quais se atribuíram privilégios similares aos do *Real Concejo de la Mesta*, estabelecendo-se ainda um sistema de financiamento para a construção e reparação de caminhos e pontes (BUENO 2002, 316).

Analisando o primeiro mapa da província de Salamanca impresso nos derradeiros anos do século XVIII, percebe-se uma emaranhada rede de caminhos ligando as povoações entre si, apresentando três vias principais para cruzar a fronteira, com ligação a TM, Almeida e Alfaiates (LÓPEZ 1801). Se relativamente ao acesso fronteiriço da última localidade foi esse contacto perdendo destaque com o tempo, o mesmo não aconteceu com as restantes.

A partir da cidade de Salamanca fazia-se a conexão a TM através de Tejares, Doñinos (prox.), San Julian (prox.), Calzadilla de la Valmuza¹³⁹, Castrejon, Calzada de D. Diego (prox.), Quexijal, Robliza, Villar de los Alamos, Castro, Sanchobueno, Rodasviejas, Tejadillo (prox.) e aqui bifurcava para o Douro (TM) e para o Fuerte de la Concepción (Almeida)¹⁴⁰.

Para o Douro seguia um trajecto que atravessava o Huebra, passava por Buenamadre, Cubo de D. Sancho, Ituerino [Ituero de Huebra?] e ia até Villavieja onde voltava a separar-se em dois.

Para Almeida seguia por Castillejo de Huebra, Muñas, Boadilla, S.^a Ollala (ó Eulalia), Martin del Rio, Pedraza, Sancti Spiritus, S. Felices [pequeno lugarejo/*alqueria ó caserio*], Martillan, Barquilla, Castillejo dos Casas e Fuerte de la Concepcion. Por Sancti Spiritus ia-se a Ciudad Rodrigo (via La Rad) e dessa sede episcopal para sete direcções nos

¹³⁹ Os restos da ponte medieval (de 7 arcos), respectiva calçada e (des)povoado do século XVI que se localizam entre a via férrea e a estrada N 620, obrigaram recentemente a um desvio na construção do traçado da auto-estrada E 80, sendo com justiça preservados (apesar de pouco monumentais) sem que para tal tivesse que haver qualquer polémica.

¹⁴⁰ Na descrição dos trajectos a partir desta carta, mantivemos a grafia dos topónimos.

vários sentidos, sendo uma delas por Carpio e até FO com ligações para Alameda (NE), Fuerte de la Concepción (N) e cruzamento de Albergueria (S), onde se podia transpor a raia para a praça de Alfaiates.

Através da bifurcação de Villavieja:

- por Bogajo, Bermellar e HD onde voltava a escarranchar-se, uma para Saucelle, Vilvestre e mais além, e uma outra para LF, S. Martín e daí para a travessia do Douro; saindo de Bermellar para NE ia-se até Vitigudino e Peralejas de Abajo, por Saldeana e encruzilhada de Villasbuenas, onde se podia também aceder a Vilvestre por Barruecopardo.

- para Olmedillo e intercepção de Bunovares, com ligação a Villar de Rei (S), a Villoria (E) e para o entroncamento do caminho entre Aldeanueva de Portanovis e San Felices de los Gallegos; daqui podia continuar-se para o Douro por Ahigal, Sobradillo e LF.

De Bogajo acedia-se a Lumbrales e daqui, em várias direcções, para Bermellar, para Redonda e para Olmedillo. Da Redonda podia ir-se para San Felices de los Gallegos (ó El Grande), Barba de Puerco [actual Puerto Seguro] e Bouza.

Como se poderá perceber pela descrição supra, as estradas posteriormente rasgadas seguiram essas vias “naturais”, assentando em dois eixos principais paralelos que se vão afastando entre si à medida que avançam para a fronteira, a N 620 e a CL 517.

Foi a primeira estrada concebida e construída segundo critérios modernos em 1749 entre Reinosa e Santander (12 léguas) e alguns troços da de Guadarrama mormente na zona do porto (seco, de montanha), obra que teve a particularidade de nela se ter empregado a soldadesca. Todavia considera-se que a rede nacional de estradas, bem como a legislação das obras públicas, arranca verdadeiramente em 1761¹⁴¹, sem que neste interim de 12 anos se tivesse construído mais que algumas secções de caminho em Navarra e nas províncias Vascongadas (SEGUNDO 1856, 17).

Publicou Tomás M. Fernández Mesa em 1755 o *Tratado Legal y Politico de Caminos Públicos y Posadas*, vindo somente em 1799 a criar-se o *Cuerpo de Ingenieros de*

¹⁴¹ Primeiro decreto que classifica as *carreteras generales*, estabelecendo critérios para a sua construção e conservação, modificado pelo decreto de 8.X.1778, no qual se fundiu a *Superintendencia de Caminos, Canales y Posadas* à de *Correos y Postas* (SEGUNDO 1856, 17). Foi Bernardo Ward que em 1761 no seu *Proyecto de Caminos* (in “Proyecto Económico”) estabeleceu um sistema radial de estradas a partir da capital do Reino (BUENO 2002, 330). Como corolário dessa inquietude construíram-se durante a década de 1780, 195 léguas de caminhos, 322 pontes e mais de mil sistemas de drenagem (CABO 2002, 482). Ao terminar o século XVIII 339 léguas de estrada e 605 pontes se haviam construído ou reabilitado, mas o seu estado geral de conservação não era famoso (SEGUNDO 1856, 20).

Caminos y Canales del Reino com o propósito de solucionar os problemas técnicos e de planificação surgidos ao longo desse lapso de tempo (BUENO 2002, 329/335), porquanto em meio século se construíram apenas 339 léguas, i. e., uma média de 6,50 léguas/ano. A medida deu resultados uma vez que até à Guerra da Independência (1808) esse número aumentou para 46 léguas/ano, totalizando 706 léguas (SEGUNDO 1856, 20-22), ressentindo-se logo de seguida devido à nefasta conjuntura dessa época e da instabilidade política que se lhe seguiu.

Temos assim que entre os meados dos séculos XVIII e XIX, com altos e baixos, a administração central espanhola revelou preocupações na criação de uma rede viária nacional, concentrando os seus esforços em ligar Madrid ao resto do País através da construção de seis estradas radiais em direcção a Vigo, Irún, Barcelona, Valencia, Cádiz e Badajoz (ROBLEDO 2001, 443), assistindo-se paralelamente no restante território a preocupações do mesmo teor, às quais não fogem as províncias castelhanas, apoquentação essa que se incrementou com a criação do *Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas* em 1833 (denominado *Ministerio de Fomento* a partir de 1851).

Era a província de Zamora atravessada por uma Estrada Nacional (EN) ao longo de 50km (só pavimentada no século XIX), que conheceu obras de manutenção esporádicas e em sítios determinados, como Villalpando, cujo povo requer em 1772 o conserto de caminhos e pontes do seu termo, incluindo a travessia do rio Valderaduey, assim como a ponte de Castrogonzalo quando em 1776 se desmorou um dos seus arcos (SANTOS 1984, 269).

Constituía Benavente um nó de comunicações e do seu estado de conservação dependiam as relações com a Galiza e as Astúrias, sendo o Douro um outro eixo de inegável interesse no tráfego zamorano, mormente através das pontes existentes em Zamora e Toro, ambas objecto de obras de reparação, por esse mesmo período (SANTOS 1984, 269).

E porque os rios se relacionam com as comunicações, sobre eles incidiram muitos dos cuidados da rede viária, como foi o caso da ponte -que se encontrava quase arruinada- de Rionegro del Puente, na *ruta del rio Tera*, necessária ao trânsito com a Galiza e os destacamentos militares em Puebla de Sanábria, o mesmo sucedendo com a ponte da villa de Mombuey, Rosinos de la Requejada, Villardeciervos, Castrillo de la Guareña, Lasacino e várias outras no *partido* de Sayago (SANTOS 1984, 270).

Duas vias gerais cruzavam a província de Salamanca, a estrada de Madrid a Vigo entre Ávila e Zamora¹⁴² e a de Salamanca a LF, esta conhecida por *Calzada del Duero* e iniciada em 1835 para se aceder ao porto fluvial de VT e daqui atingir-se o Atlântico, mas cujas obras se encontravam praticamente paralisadas desde cerca de 1840, realizando-se apenas entre esta data e 1853, algumas reabilitações para que o trânsito se não interrompesse e, de forma completa, um troço de ½ légua entre a ponte *Mayor de Salamanca* e a *casa de la Pescanta*, com dinheiros provinciais (PAGE 1853, 178), apesar de haver contado sempre com as preferências da Administração, figurando durante boa parte do século XIX como estrada de 1.^a ordem¹⁴³ (ROBLEDO 2001, 443/447-448).

As inquietações por essa altura concentravam-se mais nas entradas e saídas do burgo capital¹⁴⁴, reparando a ponte de Ledesma, construindo uma estrada em Calzada de Valdunciel e consertando a respectiva via -que ligava a Zamora- pois obrigava no Inverno a dar uma volta de 30km, bem como a ponte da Guareña em Espino de la Orbada (SANTOS 1984, 271).

Estas iniciativas proliferaram inclusivamente em lugares distantes como Ciudad Rodrigo e San Felices de los Gallegos, com a reparação das pontes sobre o Águeda¹⁴⁵ por razões militares, assim como a (re)construção de seis outras sobre os rios Yeltes, Gavilán e Huebra e a reparação do caminho carreteiro fronteiriço de Aldeadávila de la Ribera, Corporario e Masueco, com ligação a Salamanca por Ledesma (SANTOS 1984, 271), apesar da estrada que ligava a capital de província a Ciudad Rodrigo pouco ter merecido a atenção da Administração, classificada durante muito tempo como de 3.^a ordem, em cujo *status quo ante* os próprios militares colaboraram, sendo as razões boas de ver, i. e., a

¹⁴² Que contava em 1853 apenas 50km, desde a cidade de Salamanca aos limites com a Província de Ávila (ROBLEDO 2001, 447), prevendo-se que nos finais do ano seguinte esta secção pudesse estar concluída (PAGE 1853, 177).

¹⁴³ Por esta altura *casi intransitable por muchos puntos* (MADOZ 1845-1850, V, 226); somente se concluiu por volta de 1880 aquando da estrada de Salamanca a Cáceres (ROBLEDO 2001, 448), construindo-se por esta mesma altura (1871) a ponte sobre o Tormes na via entre Salamanca a Fermoselle (ABREU 2007c), bem como a do Puerto de la Molinera sobre o Huebra, entre Lumbrales e Saucelle, esta adjudicada em 1887, após 39 anos de espera (Fomento 1887j). A artéria no Arrabal que dá continuidade à Ponte Romana, tomou o nome de *Calle de Fregeneda* que ainda hoje mantém.

¹⁴⁴ Até à chegada do CF o tráfego proveniente de Madrid, Extremadura, ou da estrada de Portugal para a cidade de Salamanca continuava a atravessar a velha ponte romana sobre o rio Tormes.

¹⁴⁵ Foi a Ponte Maior de Ciudad Rodrigo construída em 1500, ano em que os Reis Católicos fizeram a repartição dos 200.000 maravedis necessários para a sua fábrica [mas com metade da sua estrutura -a mais próxima do burgo- em madeira e só trocada por alvenaria em obras concluídas em 1773 (AZOFRA & RUPÉREZ 2005, 88/95)], e a de San Felices a Puerto Seguro (então Barba de Puerco) também conhecida como “dos franceses”, provavelmente durante Seiscentos (BUENO 2002, 341). Esta ponte foi parcialmente destruída (1646), pelo exército português durante a Guerra da Restauração (TORIBIO 1986, 170). Conta o povo que a designação *de los franceses* provém do facto de um *lugareño* haver enganado a tropa gaulesa no caminho que deveria seguir, conduzindo-a a esse despenhadeiro.

proximidade da fronteira; no início da última década do século XIX a *carretera de Salamanca a La Alberguería por Ciudad Rodrigo* possuía 71km construídos, 10 em construção e 36 ainda em estudo (ROBLEDO 2001, 449).

Não se incrementaram contudo, neste período, as ligações transfronteiriças, apesar da proximidade de algumas vias, como aquela que ia de Badajoz a Ciudad Rodrigo por Alcântara ou a da Serra da Gata (Cáceres) a Fermoselle (Zamora) e a partir da qual vários acessos à raia existiam, sobretudo do Douro, com algumas barcas de passagem para o atravessar, como no sítio certo deste trabalho veremos. Informava em 1880 o cônsul espanhol no Porto que a estrada que ligava Verín a Chaves era a única em toda a zona E e SE dessa extensa raia (ROBLEDO 2001, 443).

Dum modo geral as várias fontes cartográficas parecem indicar que durante a primeira metade do século XIX, pouco se fez pela rede viária¹⁴⁶, devido à Guerra da Independência primeiro (1808 a 1814) e à instabilidade política e institucional depois.

O mesmo já não aconteceu relativamente à segunda metade da centúria¹⁴⁷ porquanto, logo em 7.V.1851 se publicou uma *Ley de Carreteras* na qual se estabeleciam 4 classes de estradas, i. e., as gerais, as mistas, as provinciais e as locais (SEGUNDO 1856, 40). Foi nesse ano criado como acima se disse o Ministério de Fomento (MF), com 2 direcções-gerais, a da Agricultura, Industria e Fomento e a das Obras Públicas.

As primeiras ligavam a capital do Reino às capitais provinciais e fronteiras de grande movimento e a sua construção dependia directamente do Estado; as segundas (transversais) eram as que punham em contacto duas ou mais estradas gerais e passavam por grandes povoados, sendo a sua construção da responsabilidade do Estado e das províncias; as terceiras e quartas, como a própria designação indica, respeitavam às províncias e aos municípios respectivamente (BUENO 2002, 360).

Em finais de 1855 a rede de estradas gerais e transversais era composta por 8.324km, encontrando-se a via de ligação de Valladolid a Salamanca concluída, a de Salamanca a Merida estava em execução dentro da província enquanto que a de Villacastín a Vigo se encontrava terminada no troço entre Ávila e Salamanca. Entre este ano de 1855 e o de

¹⁴⁶ Na região em apreço (Províncias de Salamanca e Zamora) um observador atento refere que os principais caminhos *todos se hallan en mal estado* e os da rede interna em *malissimo estado* (MADOZ 1845-1850, V (235), VI (163)).

¹⁴⁷ A preocupação com a construção de novas vias e reparações das antigas está patente em muitos artigos publicados na ROP dos quais alguns foram por nós consultados (PINO 1853; SALAVERA 1854; MARTÍNEZ 1854; DUPUIT 1855; ROP 1856b; ROP 1856c; MARTÍ 1859; MARTÍ 1860).

1896 foi grande o aumento do n.º de km construídos, pois a rede foi ampliada para 32.512km (BUENO 2002, 365-366).

Em 29.VII.1857 é publicada uma nova Lei de Estradas reduzindo para 3 a categoria das vias (GM 1857, 1).

Considerava como de 1.ª ordem as estradas que:

i) - se dirigissem de Madrid às capitais de província, departamentos da Marinha e alfândegas marítimas;

ii) os ramais que partindo de um CF ou de uma estrada de 1.ª ordem, conduzissem a algum dos pontos referidos no § anterior;

iii) as que unissem duas ou mais vias-férreas e passassem por um aglomerado populacional não inferior a 15.000 almas;

iv) as que ligassem duas ou mais estradas de 1.ª ordem, passando por alguma capital provincial ou centro com mais de 20.000 hab, ou de grande tráfego;

As de 2.ª ordem ligariam as capitais provinciais entre si, as estações de CF às estradas de 1.ª ordem, ou as que partindo de um CF ou estrada de 1.ª ordem terminassem num povo cabeça de partido com mais de 10.000 hab.

Todas as demais eram classificadas de 3.ª ordem.

Previa o seu artigo 6.º que se procedesse de imediato à elaboração de *un plan general de carreteras*, tendo em conta o sistema de CF em execução e as estradas construídas ou em construção e, atendendo às necessidades das diferentes províncias, *se distribuyan convenientemente las tres clases de carreteras que reconoce esta ley* (GM 1857, 1).

E assim se elaborou e aprovou a *Relacion por Provincias de las carreteras que forman el plan general para la Peninsula e Islas adyacentes*, através do qual sabemos que das *carreteras* de 1.ª ordem passavam pelo território salmantino a N.º 34, que ligava Villacastín (Madrid) ao porto de Vigo (Villacastín – Ávila – Salamanca – Zamora – Ourense), faltando no interior da província salmantina em 1858 concluir apenas as pontes de Huelmos, Mozodiel e Encinas. A N.º 70, que enlaçava Salamanca a Cáceres por Béjar e Palencia e andava em execução. A N.º 71 que discorria entre Salamanca e *Vega del Terrón* no rio Douro, por Vitigudino e LF, fluviovia que a comunicava com o Oceano, sendo a única exclusivamente salmantina, estando pronta até Montalvos, construindo-se daí a

Villaseco de los Gamitos e o restante em projecto¹⁴⁸. Restando a N.º 76 que unia Valladolid a Salamanca por Tordesillas (BUENO 2002, 367-368; GM 1860, 2)¹⁴⁹.

Classificadas como de 2.ª ordem sulcariam a província de Salamanca 3 estradas, uma de Salamanca a Ciudad Rodrigo, outra de El Cubo a Villar de Peroalonso por Ledesma e uma terceira de Sorihuela a Ávila por Piedrahita (GM 1860, 2; ROP 1860).

No que respeita às estradas de 3.ª previam-se as ligações:

- i) - de Alba de Tormes a Peñaranda;
- ii) - de Alba de Tormes a Salamanca;
- iii) - de Alba de Tormes a Alaya;
- iv) - de Béjar a Candelario;
- v) - de Béjar a Portugal por Sequeros e Ciudad Rodrigo;
- vi) - de Vitigudino a Sequeros;
- vii) - de Salamanca a Ledesma;
- viii) - de Ledesma a Baños de Ledesma.

Tudo numa distância total de 828km; 321, 213 e 294km repartidos pelas estradas de 1.ª, 2.ª e 3.ª ordem respectivamente (GM 1860, 2; ROP 1860).

No que à Provincia de Zamora respeita, previa como estradas de 1.º ordem:

- i) - as estradas de Madrid à A Corunha por Adanero (Segovia), Benavente e Lugo;
- ii) - Villacastín a Vigo por Ávila, Salamanca, Zamora e Ourense;
- iii) - Valladolid a Salamanca;
- iv) - Tordesillas a Zamora por Toro;
- v) - Castro Gonzalo a Palencia;
- vi) - San Cebrián a León por Benavente.

Quanto às de 2.º ordem, temos:

- i) - Medina de Río Seco a Toro por Villar de Frades;
- ii) - Zamora a Alcañices;
- iii) - Zamora a Bermillo de Sayago;
- iv) - Benavente a Monbuey;
- v) - Alaejos a Fuente Sauco.

¹⁴⁸ Em 1896 já se encontravam concluídos os seus 120km, segundo a *Estadística de Obras Públicas* (BUENO 2002, 371), vadiando o Huebra em Cerralbo através duma monumental ponte setecentista substituída em 1995 por uma outra (MARTÍNEZ 2005, 57) numa correcção do percurso.

¹⁴⁹ Real decreto de 7.IX.1860 (ROP 1860; MARTÍ 1860).

E de 3.^a ordem, de Toro a Fuente Sauco, de Valparaiso a Fuente Sauco e de Bermillo de Sayago a Fermoselle.

Distribuídas as longitudes em 416, 198 e 88km respectivamente, num total de 702km (GM 1860, 2).

Não obstante reconhecerem-se virtudes ao Plano de 1860 mas considerando os estudos e trabalhos entretanto realizados pelos *Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, o exame dos projectos de comunicações de interesse local apresentados pelas deputações provinciais, o grande número de exposições por parte das municipalidades e sobretudo o estabelecimento de mais de 7.000km de CF construído ou cuja construção se achava legalmente autorizada, tudo isso recomendava que se elaborasse um outro Plano e nele se incluíssem novas estradas que atravessassem comarcas não devidamente atendidas e conduzissem às vias-férreas os produtos que aquelas precisavam de exportar, que se suprimissem os projectados caminhos ordinários que com vantagem haviam sido ou viriam a ser substituídos pela ferrovia, assim como aqueles que sendo apenas de interesse local não devessem ficar a cargo do Estado. E assim se publicou em 13.IX.1864 um novo plano de estradas que substituiu o regulamento do artigo 6.º da ley de 22.VII.1857, aprovado em 7.IX.1860, na qual se reduziam as estradas de primeira e segunda ordem e se aumentavam as de terceira (GM 1864).

O governo revolucionário de Prim, em 1870, viria a desafectar do Estado 2.740km de estradas entregando-as às *diputaciones provinciales* e *ayuntamientos*, não só como medida descentralizadora mas também para evitar a duplicação de vias de transporte considerando os seus custos para a *Hacienda* (BUENO 2002, 369), porquanto em Espanha, ao contrário de Portugal, a rede de CF veio sobrepor-se à de estradas porque a construção destas começou mais cedo (ALEGRIA 1990, 162, citando ARTOLA ET ALII 1978, 339-453).

E nova *Ley de Carreteras* se publica em 6.V.1877 mantendo a classificação em 1.^a, 2.^a e 3.^a ordem e alterando ligeiramente a definição de cada uma, definindo pormenorizadamente todo o processo legal, do projecto, do financiamento e da execução, uma vez que podiam ser custeadas pelo Estado, pelas províncias, pelos municípios, por particulares e, com fundos mistos (GM 1877a), cujo *plan de carreteras del Estado* (revogando o de 1864) é regulamentado por lei de 23 de Julho desse mesmo ano (GM 1877b).

Neste regulamento apenas se manteve para a província de Salamanca, como estrada de 1.^a ordem, a que unia Villacastín (Segovia) a Vigo, reduzindo-se as 3 anteriormente restantes à condição de 2.^a ordem (Salamanca – Cáceres; Valladolid – Salamanca; Salamanca – VT), acrescentando-lhe uma via desde *Puente de Guadaucil a Ciudad Rodrigo por Coria y el puerto de Perales*.

E quanto às de 3.^a ordem, como ficara prometido na Lei, o seu número aumento de 8 para 13, assim distribuídas:

- i) - da estrada de Valladolid – Salamanca a Fuentesauco;
- ii) - de Medina del Campo (na de Madrid – A Coruña) a Peñaranda (na de Villacastín – Vigo) por Fuente el Sol e Madrigal;
- iii) - de Peñaranda à Maya (na estrada de Salamanca – Cáceres) por Alba de Tormes;
- v) - da estrada de Villacastín – Vigo a Alba de Tormes;
- vi) - de Sorihuela (na de Salamanca – Cáceres) a Ávila por Piedrahita;
- vii) - de Béjar a Candelario;
- viii) - de Béjar a Ciudad Rodrigo por Sequeros;
- ix) - de Salamanca a Sequeros por Aldeatejada, Peralosa, Montejo de Huebra, Vecinos e Ledesma;
- x) - Vitigudino a Sequeros;
- xi) - de Salamanca a Alberguería por Ciudad Rodrigo;
- xii) - de Salamanca a Fermoselle por Ledesma;
- xiii) - da estrada de Salamanca – Fermoselle aos *baños* de Ledesma [o diploma legal anterior previa uma estrada directa de Ledesma a essas termas];
- xiv) - de Granadilla (Cáceres) a Sequeros por Vegas de Coria (GM 1877b, 223).

Comparando rapidamente os dois Planos percebe-se que neste, Alba de Tormes perdeu protagonismo, i. e., deixou de se unir por vias directas a Peñaranda, Salamanca e Alaya; manteve-se a ligação de Béjar a Candelario; deixou de haver ligação a partir de Béjar para Portugal via Ciudad Rodrigo, passando esta *carretera* a terminar em Sequeros; a estrada prevista de Salamanca a Ledesma prolonga-se agora até Sequeros através de outros quatro Povos; igualmente se manteve a união entre Vitigudino e Sequeros; Ciudad Rodrigo aproxima-se da fronteira mas não chega a ela, através da estrada até Alberguería; prevê-se agora a ligação de Salamanca a Fermoselle e a partir desta um ramal para as caldas de

Ledesma, enquanto que no anterior projecto o balneário estava conectado directamente com a vila.

No que concerne à província de Zamora, o Plano de Estradas de 1877 (GM 1877b, 224) apenas manteve como de 1.^a ordem as duas primeiras vias, i. e., a ligação de Madrid à Corunha por Torrelodones (Madrid), Villacastín, Adanero, Medina del Campo, Benavente e Lugo, e a de Villacastín (na estrada Madrid – Vigo) por Ávila, Salamanca e Ourense; as quatro restantes passaram à condição de 2.^a ordem, que a seguir figuram nas 4 primeiras.

Como de 2.^a ordem:

- i) - uma ligação da estrada Villacastín – Vigo a León por Benavente [anteriormente de San Cebrián a León];
- ii) - de Castrogonzalo (na estrada de Madrid – Corunha) a Palencia por Villalon (Valladolid);
- iii) - de Tordesillas a Zamora por Toro;
- iv) - de Valladolid a Salamanca por Tordesillas;
- v) - de Benavente a Mombuey (estrada de Villacastín – Vigo) [que se manteve];
- vi) - de Zamora a Fermoselle por Bermillo de Sayago [antes só até Bermillo pois a continuação a Fermoselle seria de 3.^a ordem].

Desistiu da ligação entre Medina de Río seco a Toro por Villar de Frades, de Zamora a Alcañices e de Alaejos a Fuentesauco.

Passou o número de estradas de 3.^a ordem, de três para onze, distribuídas do modo seguinte:

- i) - de Villanueva del Campo (estrada Castrogonzalo – Palencia) a Palanquinos (León) por Valencia de D. Juan (León);
- ii) - de Medina de Rioseco (estrada Adanero – Gijón) a Villalpando (estrada Madrid – Corunha) por Villafrechós (Valladolid) e Villamayor de Campos (Zamora);
- iii) - de Medina de Rioseco à estação de CF de Toro por Villar de Frades (Valladolid), Benafarces (idem) e Toro;
- iv) - de Toro a La Bóveda;
- v) - de Zamora a Cañizal (estrada de Valladolid a Salamanca) por Moraleja del Vino, Sanzoles, Benialbo, La Bóveda e Fuente la Peña;
- vi) - de Valparaiso (estrada de Villacastín – Vigo) a Alaejos (estrada Valladolid – Salamanca) por Fuente Sauco;

- vii) - da estrada de Valladolid – Salamanca a Fuente Sauco;
- viii) - de Salamanca a Fermoselle por Ledesma;
- ix) - de Zamora a Portugal por Alcañices;
- x) - de Puebla de Sanabria (estrada de Villacastín – Vigo) a Portugal pelos Baños de Calabor;
- xi) - de Rionegro (estrada de Benavente – Mombuey) à estrada de León a Caboalles (León) por La Bañeza (León).

Propunha ainda o Plano, em anexo, variantes e adições que, no nosso caso, se referiam de Fermoselle a Ciudad Rodrigo, para a província de Salamanca, e desde La Bóveda a entroncar na estrada de Salamanca a Valladolid em Pedrosillo passando por Guarrate e Fuentesauco, para a de Zamora (GM 1877b, 225).

Por fim refiram-se as portagens, uma vez que este tributo constituía uma renda para o Estado com a qual, aliás a única, procedia não só à reparação e conservação das estradas como com ela tinha de construir as que estavam previstas, verba considerada mais que insuficiente pelo inspector-geral em 1808, altura em que existiam 388 léguas e faltava executar 257. Apesar desta instituição padecer de vicissitudes várias e de se lhe reconhecerem muitos defeitos, em vão se tentou solução para a substituir (SEGUNDO 1856, 50/56).

Não podemos de aqui deixar de aflorar, os caminhos e itinerários da Mesta, as chamadas vias pecuárias, classificadas como *cañadas reales*, *cordeles* e *veredas* consoante o seu grau de importância, i. e., a sua envergadura, utilizadas pelos rebanhos durante a transumância.

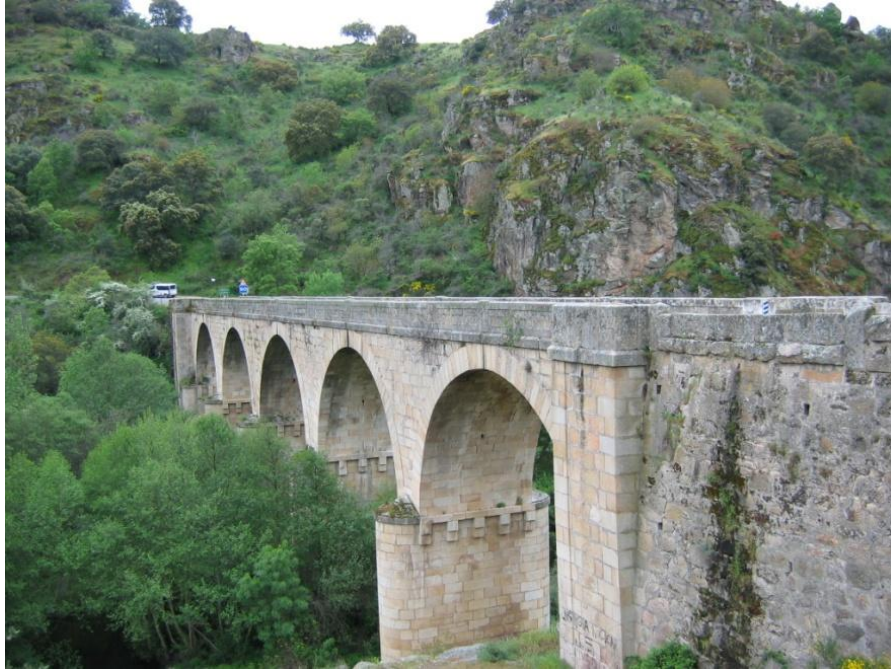
Foram 3 as principais rotas da Mesta, a Ocidental (ou Leonesa), a Central (Soriana e Segoviana) e a Oriental (Conquense e Manchega), apesar de outras 6 se considerarem como relevantes.

A primeira provinha dos Montes de León e conduzia aos pastos a S de Badajoz (600km), a segunda partia de Moncayo e do N do Sistema Montanhoso Central e levava a Guadalupe, a Alcantara e à Serra Morena (entre 400 e 500km) e a terceira começava nas serranias de Cuenca e terminava nos invernadeiros manchegos e murcianos (cerca de 300km). Calcula-se que ao todo estes caminhos somem perto de 125.000km (BUENO 2002, 338-339/341).

A Mesta, corporação de criadores de gado gerida por um Conselho (*Consejo de la Mesta*), exerceu um importante papel nas relações comerciais entre o N e o S da Península durante o vasto período de sua existência (1273 a 1836), sendo então substituída pela *Asociación General de Ganaderos*, numa época em que a agricultura ganhou terreno à pecuária (BUENO 2002, 338).



Fotografia da ponte de La Cicutina (ou de San Lorenzo), sobre o rio Tormes entre Fermoselle (Zamora) e Trabanca (Salamanca)



(ABREU 2007b)

Fotografia da ponte de La Unión, sobre o Águeda, em Siega Verde



(MACHADO 2006c)

Província de Salamanca; pode aceder-se a esta ponte pela estrada SA-324, com desvio em Castillejo de Martín Viejo em direcção a Villar de Yegua (Carreteras 1992) através do Camino Vecinal n.º 46 que liga àqueles se nos dirigirmos para NO e a Gallegos de Argañan para SO; o primeiro projecto data de 1896 e a sua construção em 1906 – 1909, sendo logo destruída por uma trovoada; teve novo projecto em 1921, executado entre 1922 e 1925 (ABC 1909; RODRÍGUEZ 2005, 137). Nessa zona do rio foi descoberta em 1989 a estação arqueológica de arte rupestre paleolítica de ar livre (ABREU 1995), hoje musealizada; aliás, o pilar do arco central na margem esquerda assenta seguramente sobre algumas gravuras.

Fotografia da ponte de Cerralbo



(ABREU 2010)

Província de Salamanca, estrada SA-517 (Diputación 2003) em direcção ao Douro, até Vega de Terrón (LF); localiza-se entre Vitigudino e Lumbrales, cruzando o rio Huebra no termo de Cerralbo; século XVIII; substituída em 1995.

Fotografia da ponte sobre o Pisuerga em Cordovilla La Real



(MACHADO 2006b)

Província de Palencia, no entroncamento e junção das estradas P-412 e P-413 (Carreteras 1992).

Fotografia da romana ponte de “A Ponte” (Tejo)



(MACHADO 2006a)

Província de Cáceres, estrada C-523 (Carreteras 1992) em direcção à fronteira, por Segura, distrito de Castelo Branco, fazendo parte da Via da Prata; possui 71m de altura, 194 de comprimento e 8 de largura (ALONSO 2001, 7).

2.3 – Os postos alfandegários raianos na 2.ª metade do século XIX

Quadro dos postos alfandegários raianos na 2.ª metade do século XIX

Distritos de Bragança e Guarda	Ano(s)	Salamanca	Ano(s)	Zamora	Ano(s)
Bragança	1864/1874/1882	Aldeadávila de la Ribera ¹⁵⁰	1836-1840/1843-1844-1845/1853/1862/1870	Calabor ¹⁵¹	1853/1862(-1873)/1894-
Outeiro	1864/1874/1882	Barca de Aldeadávila	1870	Pedralva de la Pradería	1844-1845/(1864-)1870
Quintanilha	1882/1894	Saucelle ¹⁵²	1836-1840/1853/1862/1870	Figuera de Arriba	1844-1845
Vimioso	1864/1874/1882	La Fregeneda ¹⁵³	1836-1840/1844-1845/1853/1862/1870/1894	Alcañices ¹⁵⁴	1853/1862/1870/1894
Miranda Douro	1864/1874/1882	Vega de Terrón	1894	Fonfria	1844-1845
Bemposta	1864/1874//1882/1894	El Pielago ¹⁵⁵	1870	Fermoselle	1844-1845/1853/1862/1870/1894
Lagoaça	1864/1874/1882/1894	Vila de Ahigal de los Aceiteros	1870	---	---

¹⁵⁰ Esta *aduana* foi sempre considerada de 1.ª classe.

¹⁵¹ Depende administrativamente do *ayuntamiento* de Pedralba de la Pradería (*Partido Judicial de Puebla de Sanabria*).

¹⁵² A este posto alfandegário corresponde o de FEC.

¹⁵³ À alfândega de LF/Vega de Terrón correspondia a de Barca d' Alva.

¹⁵⁴ A alfândega de Alcañices foi sendo valorizada ao longo deste período (o que acontece com as demais castelhanas), passando de 3.ª cl. em 1853, a 2.ª em 1862 e a 1.ª em 1870; relativamente às portuguesas somente MD, BA e Aldeia da Ponte ascendem à primeira categoria em 1882 e Vilar Formoso em 1894 (ESPIDO 2004, 137-143).

¹⁵⁵ Piélagos, topónimo do termo de LF, no Águeda? (IGN/IGC 1943); ou corresponderá antes ao Pélagos de Lagoaça onde havia um cais em 1790?, ou ao Poço do Pélagos, entre as barcas de Hinojosa e de Saucelle? (MAGALHAENS & GARCEZ 1790, 220/255).

Freixo de EC ¹⁵⁶	1864/1874/1882	San Felices de los Gallegos	1836-1840	---	---
Barca d'Alva	1864/1874/1882/1894	Barba de Puerco ¹⁵⁷	1836-1840/1853/1862/1870/1894	---	---
Figueira de CR	1864	La Bouza ¹⁵⁸	1894	---	---
Escarigo	1874/1882/1894	Aldea del Obispo	1836-1840/1843-1844/1853/1862/1870/1894	---	---
Almeida	1864/1874/1882	La Alberguería de Argañan ¹⁵⁹	1836-1840/1853/1862/1870/1894	---	---
Vilar Formoso ¹⁶⁰	1882/1894	Fuentes de Oñoro	(1874-)1894	---	---
Vilar Maior	1874	Ciudad Rodrigo	1836-1840	---	---
Aldeia da Ponte	1874/1882/1894	Guinaldo ¹⁶¹	1836-1840	---	---
Vale de Espinho	1874/1882	---	---	---	---

(DG 1882hh, 1958; ESPIDO 2004; MADDOZ 1845-1850, 179)

Observação: Entre 1854-1913, 95% do comércio bilateral foi realizado através dos postos aduaneiros da raia (ESPIDO 2004, 130).

¹⁵⁶ Por decisão do ministro dos Negócios da Fazenda através das Administração Geral das Alfândegas tomada em 14.X.1902, este posto alfandegário de 3.ª classe passou a estar em correspondência com a alfândega hespanhola de Fregeneda, por intermédio do posto de Hinojosa, subsistindo, contudo, a sua actual correspondência com a alfândega hespanhola de Saucelle, tudo em conformidade com o Regulamento para Comércio Terrestre pelos Caminhos Ordinários entre Portugal e Espanha, aprovado por decreto de 5.VII.1894 (DG 1902d).

¹⁵⁷ Alterou a sua designação para Puerto Seguro, em 1916 (Wikipedia...).

¹⁵⁸ Correspondia-lhe o posto aduaneiro de Escarigo (Concelho de FCR).

¹⁵⁹ Correspondia-lhe a alfândega de Aldeia da Ponte (Concelho do Sabugal).

¹⁶⁰ Ter em atenção que esta alfândega, bem como a sua congénere de FO -esta inaugurada a 16.IX.1887 com a classificação de 1.ª classe, dispondo de 1 funcionário administrativo, 1 interventor, 1 auxiliar de vistas e 1 porteiro pesador (Fomento 1887)-, resultam da construção da Linha da Beira Alta, sendo que para ao caso da Linha do Douro, as de Barca d'Alva e La Fegeneda/Vega de Terrón são anteriores.

¹⁶¹ O mesmo que Fuenteguinaldo situada a SO da provincia de Salamanca (próximo de La Alberguería de Argañan)? O gentílico corresponde a *fuenteguinaldense*, *guinaldes* e *guinaldino*, segundo o *refranero toponímico*.

Segundo a *Classificação das alfândegas e suas delegações* de 1882, eram as seguintes as *Alfândegas da raia*:

Elvas (1.^a classe), Valença, Chaves, Bragança, Aldeia da Ponte, BA, Idanha-a-Nova, Portalegre e Serpa (todas de 2.^a classe).

As dos Distritos de Bragança e Guarda, possuíam as delegações e respectivos postos a seguir indicados:

Quadro das alfândegas da raia (e suas delegações) em 1882

Alfândega	Delegação	Classe	Posto	Freguesia
Bragança	Miranda	1. ^a	- Cicouro - Ifanes	- Constantim - Ifanes
	Outeiro	2. ^a	- S. Julião - Quintanilha	- S. Julião - Quintanilha
	Vimioso	2. ^a	- Vale de Frades - Avelanoso - Mofreita	- Vale de Frades - Avelanoso - Mofreita
	Bragança		- Vilarinho - Portelo - Varge	- Parâmio - França - Aveleda
Aldeia da Ponte	Vilar Fromoso	1. ^a	- Nave de Haver - Poço Velho - S. Pedro de Rio Seco	- Nave de Haver - Nave de Haver - S. Pedro de Rio Seco
	Almeida	1. ^a	- Vale de la Mula - Vale de Coelha - Malpartida	- Vale de la Mula - Vale de Coelha - Malpartida
	Vale de Espinho	2. ^a	---	---
	Aldeia da Ponte		- Forcalhos - Lageosa - Aldeia do Bispo - Malcata - Batocas	- Forcalhos - Lageosa - Aldeia do Bispo - Malcata - Aldeia da Ribeira
Barca d'Alva	Bemposta	1. ^a	- Sendim - Vilarinho dos Galegos	- Sendim - Vilarinho dos Galegos
	Freixo de EC	1. ^a	---	---
	Escarigo	2. ^a	Mata de Lobos	Mata de Lobos
	Lagoaça	2. ^a	---	---
	Barca d'Alva		Escalhão	Escalhão

(DG 1882hh, 1958)

Paralelamente ao comércio transaccionado através dos postos alfandegários, assiste-se na raia do Douro a um fenómeno tão antigo quanto a existência da fronteira política, ou seja o contrabando, problema difícil de contrariar já que, no dizer dum governador do Distrito de Bragança (1846), *os povos em geral e especialmente os que*

vivem em povoação da raia são essencialmente contrabandistas, e que por este motivo odeiam sempre os empregados fiscais, é certo que estes vexam muitas vezes os povos, e andam sempre numa contínua luta uns com os outros (MARTINS 2003, 153).

Era o cereal o produto mais contrabandeado num território onde este bem de primeira necessidade sofria uma forte concorrência das abundantes produções castelhanas que, pelos baixos preços, minava a economia regional.

Mas períodos houve onde a carência de grão devido a maus anos agrícolas, ou até a escassez de água na rede hidrográfica para mover as moagens, obrigava a deitar mão desse recurso sempre disponível, autorizando as autoridades a importação de cereais ou mesmo de pão já farinado, ora, nestas alturas, o comércio ilícito recrudescia não só pelos portos secos mas essencialmente através da raia húmida, na qual se destacava o rio Douro.

Ouçamos sobre a matéria um administrador do Distrito de Bragança, por 1840: ... *pelo que respeita ao Rio Douro dá muito visado na introdução de cereais, em qualquer ponto em que neste rio é mais fácil e mais oculta a navegação ou mesmo aonde ele é navegável, por isso não lhes é dificultoso em um só momento fazer passar grandes quantidades de cereais, que excedem centenas de moios, sem que as autoridades encarregadas da fiscalização deste género possam disso ter conhecimento e muito menos difícil se numa ou noutra das referidas autoridades acham apoio ou são coniventes, sendo de notar que o contrabando por este ponto é de tanto maior consideração, quanto sendo feito com barcos ou jangadas de não pequena capacidade, se poderem fazer especulações de quantidades, os quais deixando presumir excessivos lucros, dão lugar a que os contrabandistas disponham destas avultadas somas de dinheiro, como que levam à prevaricação das autoridades e que se esqueçam dos seus deveres, com grave prejuízo público. Isto já não se dá assim no contrabando por terra, que sendo transportado em cavalgadas menores, é de grande monta aquele que excede a hum ou dois moios e por isso não permite semelhantes abusos...* (MARTINS 2003, 160).

O problema deste comércio ilícito assumiu por vezes proporções tais, como aliás ao longo da leitura deste Capítulo se irá vendo que, obrigava o legislador a tomar apertadas medidas de controlo, como se poderá perceber pela carta de lei de 14.IX.1839 e das instruções regulamentares de 31.III.1841, que obrigava anualmente até 31 de Agosto ao manifesto dos cereais produzidos dentro de *cinco léguas da raia da fronteira com Espanha*, todavia, concomitantemente, legislação havia, nomeadamente a carta de lei de 14.IX.1834 que *no caso dos produtos de cereais nacionais não chegarem para o consumo*

dos habitantes do Distrito, estava o presidente da Junta Geral do Distrito autorizado a admitir cereais estrangeiros (MARTINS 2003, 167).

Fotografia da foz do rio Huebra vista do Penedo Durão



(ABREU 2006h)

Fotografia do Campo Charro



(ABREU 2007m)

2.4 – Serviços postais

Considerando que o transporte do correio sempre esteve dependente das vias de comunicação existentes e dos avanços na técnica dos transportes, aqui se aflora a sua evolução, até porque o CF veio nessa área a desempenhar um importante papel, através das ambulâncias postais.

A – Em Portugal

Em finais de Setecentos o Estado através do Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Rodrigo de Sousa Coutinho, chamou a si o serviço público de correios em Portugal, extinguindo o *Ofício do Correio-Mor do Reino* (MOURA 1997) por alvará de 18.I.1797 e criando a respectiva regulamentação *das postas, correios e diligências de terra e mar*, por alvará de 16.III.1797 (ROMARIZ 1943, 23).

Fora este serviço público estabelecido por D. Manuel I por carta régia de 6.XI.1520, nomeando Correio-mor, Luís Homem, Cavaleiro da Casa Real (FERREIRA 1946, 29), ofício entretanto vendido a Luís Gomes da Mota, por D. Filipe II, por contrato de 19.VII.1606 (ROMARIZ 1943, 17), mantendo-se nessa família até à referida extinção do cargo. Foi por isso um serviço confiado a particulares durante os primeiros 277 anos de vigência, 191 dos quais na mesma casa.

Todavia o serviço de mala-posta, i. e., o transporte de correio efectuado por carro, só foi criado no ano seguinte (6.IX.1798), através da publicação das *Instruções para o estabelecimento das diligências entre Lisboa e Coimbra*¹⁶², redigidas pelo Desembargador José Diogo Mascarenhas Neto, futuro Superintendente Geral dos Correios e Postas do Reino e à data Superintendente Geral das Estradas, cargo para que fora nomeado em 1791, havendo já em 1788 sido encarregado de dirigir a construção da estrada de Lisboa ao Porto (concluiu-se sob sua orientação o troço Lisboa - Coimbra), experiência que lhe permitiu publicar no Porto, em 1790, o *Método para construir as estradas de Portugal* (FERREIRA 1946, 33-51).

¹⁶² Tudo parece indicar que nesta fase a mala-posta partia da porta do Correio Geral, instalado no palácio do Monteiro-mor, na Calçada do Combro e esquina com a Rua Formosa (Lisboa), como se depreende do seguinte anúncio publicado na Gazeta de Lisboa, n.º 23, de 1800: *Defronte do Correio Geral, na escada onde há uma loja de bebidas se estabelece uma casa para se recolherem os viajantes que forem ou vierem na diligência e ali achará as acomodações convenientes quem della se quiser utilizar* (FERREIRA 1946, 35, 1).

A meio caminho entre estas duas cidades se construiu a Estalagem dos Carvalhos (Concelho de Porto de Mós), nesse mesmo ano, com o fim de albergar os passageiros da Carreira da Mala-posta (FERREIRA 1946, 35).

Esta tentativa de implementação do transporte de passageiros e malas de correio em veículos especialmente construídas para esse fim, não foi bem sucedida numa primeira fase, tendo sido inclusivamente suspenso a 04.V.1804 e só retomado em 1826, devido a factores vários, como a ausência de estradas capazes com o conseqüente desgaste rápido das *mui pesadas e grosseiras* carruagens que somente transportavam 4 passageiros, a instabilidade política da época e a conseqüente insegurança dos caminhos com assaltos frequentes de bandoleiros e, a distância a que se encontravam entre si as estações de muda razão pela qual *as bestas destinadas para este serviço se estafaram em pouco tempo*, no dizer de Jacome Ratton (SERRÃO 1992b, 200).

A ligação entre VN da Rainha (à qual se acedia num vapor que navegava no Tejo) e as Caldas da Rainha, estação termal então muito em uso, durou apenas três meses, o mesmo acontecendo à ligação entre Aldeia Galega (actual Montijo, em frente a Lisboa na margem esquerda do Tejo) e Badajoz, com ligação para Madrid, num percurso total de 6 dias (SERRÃO 1992c, 193).

Entre 1852¹⁶³-1871 foi estabelecida a ligação regular por estrada entre o Porto, Braga e Guimarães, de 1855-1864 foi finalmente realizada a união por essa mesma via entre Lisboa e Porto, retomando-se entre 1854-1863 a carreira entre Aldeia Galega e Badajoz, o que aliado à evolução económica e demográfica contribuiu para o desenvolvimento do serviço público dos correios (SERRÃO 1992c, 193), como o atesta a introdução do uso da estampilha postal em 1853, criação de Sir Rowland Hill por 1840 (CTT 1986, 7).

Partia a mala-posta de Lisboa nos vapores da Companhia Tejo-Sado até ao Carregado onde se encontravam as estruturas de apoio (cavalariças, cocheiras, oficinas e habitação do pessoal), realizando-se o percurso até à cidade do Porto em 34h através de 23 estações de muda, com o horário assim distribuído: ceia nas Caldas da Rainha, almoço em Leiria [pelas 9h], jantar [pelas 13h] em Coimbra e ceia em Oliveira de Azeméis, com chegada ao destino pelas 6 horas da manhã.

No final de 1878 registavam-se em Portugal continental e Ilhas adjacentes 903 estações postais de todas as classes e 1.511 caixas receptoras de correspondência, sendo de 20.699km o percurso diário no transporte de malas e anual de 7.555,469km, posto que

¹⁶³ Data em que esta Repartição foi completamente reorganizada pelo MOP, então criado, juntando-se-lhe por decreto de 7.VII.1880 os telégrafos e os faróis (LEAL1876-1886, X, 495).

1.290,460 por CF, 1.308,379 em carruagem, 2.219,712 a cavalo, 2.396,593 a pé e 340,145 em barco (LEAL 1876-1886, X, 495).

Por aqui se verifica que a correspondência transportada por homem a pé ainda levava vantagem relativamente ao mesmo serviço realizado a cavalo, se bem que com pequena diferença, equiparando-se praticamente a distribuição por via-férrea e por estrada e reduzida importância tinha a fluviovia.

A título de mera curiosidade informa-se que a Direcção Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis, na sua sede do Largo do Carmo (Lisboa), arrematou no início do Verão de 1882, *o fornecimento dos generos necessarios para o sustento, até 30 de junho de 1883, do gado empregado na conducção de malas em Lisboa*, 400 fardos de palha, 5.952l de fava e 17.856l de cevada (DG 1882u, 1639).

Um dos exemplos da arquitectura da mala-posta, hoje propriedade das Estradas de Portugal, pode encontrar-se no lugar de Carreiros, no troço da antiga estrada entre os arredores de Alcoentre e Caldas da Rainha; segundo a fotografia que nos é mostrada, trata-se de um edifício térreo, de planta em forma de U, com um corpo central no qual encostam lateralmente dois outros separados ao centro, formando assim um pátio virado para a estrada, protegido por esses três volumes da construção (PEDREIRINHO 1987, 100); a mala-posta na sua passagem pela Vilaríça dispunha igualmente de uma estação de muda - que não segue o esquema arquitectónico supra-, pertencendo hoje à Quinta do Barracão (Alfândega 2003). Em Leiria a toponímia urbana regista a Rua da Mala-posta, na zona da Cruz da Areia.

A.1 – Transporte ferroviário postal

A exploração do transporte de correio por CF iniciou-se em Inglaterra por 1830, datando de 1837 as primeiras carruagens especializadas neste tipo de transporte, conhecidas em Portugal por “ambulâncias postais”, i. e., estações postais ambulantes e estabelecidas pelo decreto de 11.VII.1863, sendo o serviço inaugurado em 1.XII.1866 na Linha do Leste (Lisboa-Badajoz) e com correspondência com as ambulâncias espanholas (Badajoz-Madrid), serviço este mantido até 12.XI.1869 e somente reiniciado em 1.I.1878, através do decreto de 31.X.1877 (LEVY 1982, 70-71/73-75).

A importância crescente do transporte postal por ferrovia levou a que na definição de horários passassem os comboios exclusivamente compostos por carruagens postais, a gozar de prioridade relativamente ao transporte de passageiros (LEVY 1982, 72).

Em Portugal a mais antiga referência ao transporte ferroviário de correio, consta de um contrato de concessão celebrado com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (CRCFP) -carta de lei de 5.V.1860-, onde é estipulada a obrigação daquela Companhia transportar gratuitamente as malas do correio (LEVY 1982, 73), disposição que terá passado a constar dos outros contratos de construção e exploração, firmados entre o Estado e as empresas, como se poderá ver, por exemplo, em 1876, no da Beira Alta e analisado mais à frente. (Beira 1876, 7-23).

Aquando do reinício das estações postais ambulantes na Linha do Leste (1878), passou esse serviço a circular também noutras Linhas, sendo 12 as ambulâncias que circulavam em 1881 nas Linhas do Norte, Leste, Minho e Sul (LEAL 1876-1886, X, 495).

Quadro da evolução da rede de transporte postal ferroviário em Portugal

Percurso	Linha	ano	Obs.
Barreiro - Casével	do Sul	1878	---
Casével - Faro	do Sul	1889	---
Faro - Vila Real S. ^{to} António	do Sul	1911	---
Porto - Valença	do Minho	1878	na totalidade em 1882
Valença - Monção	do Minho	1915	Junho
Pampilhosa - Vilar Formoso	da Beira Alta	1882	Julho
Porto - Tua	do Douro	1882	---
Tua - Barca d'Alva	do Douro	1888-1889	---
Lisboa - Valencia de Alcántara	Ramal de Cáceres	1883	em Junho; interrompido entre 1893-1923
Lisboa - Figueira da Foz	do Oeste	1889	---
Abrantes - Guarda	da Beira Baixa	1896	Lisboa - Guarda em 1924
Régua - Vidago	do Corgo	1910	1 de Julho
Vidago - Chaves	do Corgo	1921	---
Tua - Bragança	do Tua	1910	15 de Julho
Barreiro - Moura	do Sueste	1946	---
Moura - Funcheira	do Sueste	1948	---
S. ^{ta} Comba Dão - Espinho	do Vale do Vouga	1931	---
Pocinho - Mogadouro	do Sabor	1932	---
Mogadouro - Duas Igrejas	do Sabor	1939	A 10km de Miranda do Douro
Porto - Fafe	Porto - Fafe	1932	---
Várias outras zonas do País eram servidas, através do transporte por CF de malas postais.			

(LEVY 1982, 79-80)

Papel importante no transporte de correio entre o N da Europa e Portugal foi o desempenhado pelo Sud-Express, sendo que a partir de 1882 começaram a chegar a Lisboa

malas com destino à América do Sul. Por ter sido este serviço bem sucedido foi criado em 1921 o Entrepósito Postal Marítimo no Cais de Santa Apolónia (LEVY 1982, 75).

Para rematar diga-se ainda que o serviço postal por ambulância automóvel, a título experimental, data de Novembro de 1951, entrando definitivamente ao serviço em 10.VII.1952, entre Lisboa e o Barreiro, Alcochete e Sintra e Sintra a Cascais (LEVY 1982, 76).

B- Em Espanha

Não foram em Espanha as coisas nesta matéria diferentes porquanto até cerca de meados de Oitocentos os meios de transporte destinados ao serviço de correio são os convencionais, neles se incluindo a mala-posta, ou *correo real*, que transportava alguns passageiros mas subordinando-os à prioridade na transmissão de notícias (SANTOS 1984, 399).

Ao publicar-se em 1608 o primeiro *Itinerario de Postas* universal, 66 era o número de itinerários peninsulares, 3 deles com princípio (ou *terminus*) em Salamanca, a saber: desde Palencia com 11 estações de muda, desde Medina del Campo com 7 e desde Zaragoza com 32. Estava ainda Salamanca ligada directamente a Valladolid e cruzava-se com os percursos de outros correios nomeadamente os de Madrid a Medina del Campo e a Astorga, de Madrid a León e de Madrid a Zamora (BUENO 2002, 324-325)

Por 1716 a Coroa chamou a si a exploração do serviço de postas, com funcionários próprios, o que alterou radicalmente a sua organização, publicando em 1720 o *Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España, en los viajes que se hicieren*, no qual se definiu a rede desse serviço que veio a somar 1.019 léguas e 274 estações de muda.

Dessa rede postal passavam por Salamanca as ligações seguintes:

1 - de Madrid a Ciudad Rodrigo, num percurso de 54 léguas e 14 postas; deste itinerário registe-se o trajecto de Salamanca à cidade do Águeda, dividido em 4 secções, nomeadamente até Cabradilla (4 léguas); daqui a Robleda (3), desta a Martín del Río (5) e por fim a Ciudad Rodrigo (outras 5), sem estações estabelecidas;

2 - de Salamanca a Benavente por Zamora, somando 29 léguas e 7 postas, divididas de Salamanca à Calzada de Don Diego (4 léguas), daqui a La Bobeda (4), desta a Ledesma (4), desta outra a Zamora (5), da capital *del Bajo Duero* a Peñausende (5), daqui a Riego del Camino (3) e por fim a Benavente (4);

3 - e de Badajoz a Ciudad Rodrigo por Alcantara, num total de 40 léguas e 8 estações de muda, num percurso com trajectos entre Badajoz e Alcantara (17 léguas), desta a La Zarza (3), daqui a Moraleja (6), desta última a Gata (3), daqui a Robleda (6) e por fim a Ciudad Rodrigo (5).

Quando em 1761 O conde de Campomanes publicou o seu *Itinerario de las Carreteras de Posta de dentro y fuera del Reyno*, os correios possuíam já percursos superiores em 439 léguas e 126 postas do que em 1720, devido mormente ao aumento deste serviço ao redor de Madrid (BUENO 2002, 326-327).

Por 1778 foi criada a *Superintendencia de Correos y Postas, Caminos y Posadas*, e entregue a sua responsabilidade ao conde de Floridablanca (CABO 2002, 482), como resultado da união das superintendências de *Caminos, Canales y Posadas* e de *Correos*, com duas direcções, mais tarde (1785) fundidas numa só ao agregar-se a *direccion general de Caminos y Posadas* à de *Correos e Postas* e voltadas a separar em 1833 (SEGUNDO 1856, 17-18/24).

Relacionadas com as estações de muda estão as vendas, herdeiras das *mutatio* romanas, localizadas à beira das estradas e em lugares ermos, ou seja, estabelecimentos comerciais que cobriam as necessidades tanto dos viajantes como dos próprios meios de transporte, que variam de designação conforme o serviço que ofereciam e o período histórico a que respeitam.

Assim, temos venda, pousada, estalagem, pensão, mala-posta, etc. [*venta, ventorro (venta pequeña en el campo, que está cerca del poblado), posada, parador, mesón, figón, fonda, hospedería, posta...*], pois eram casas abertas ao público localizadas ao longo da rede viária mas com exigências diferenciadas no serviço que ofereciam. Por exemplo *mesón*, não é o mesmo que *venta*, porquanto a primeira dispunha de palha e cevada para as bestas dos forasteiros enquanto que à segunda se não exigia tal obrigação.

A existência destas vendas / *ventas* deu origem a vários topónimos por toda a Península, nomeadamente Venta de Baños, de Monasterio, de Siete Carreras, del Maltercio, del Recreo, de Mollorido, de Velasco, del Campo, de Golpejeras, de Garriel, etc., bem como *ventorros, ventorrillos* e mesmo *mesones* (MARTÍN 2006), ou na Via da Prata, por exemplo o Valle de las Ventas, Molino de la Venta del Moro, Venta del Caldero, Caserío de la Venta, Venta del Hombre, Venta del Dominguín (ACERO & GÁLVEZ 2004, 490).

Para Portugal igualmente se regista este topónimo, 65 vezes para Venda, 113 vezes Venda sucedida de outro adjectivo sendo que Venda Nova é o que mais se repete (52x), 18 vezes no plural (Vendas) e destas, 23 sucedidas por outro nome, para além de Vendinha(s) (SCE 1967).

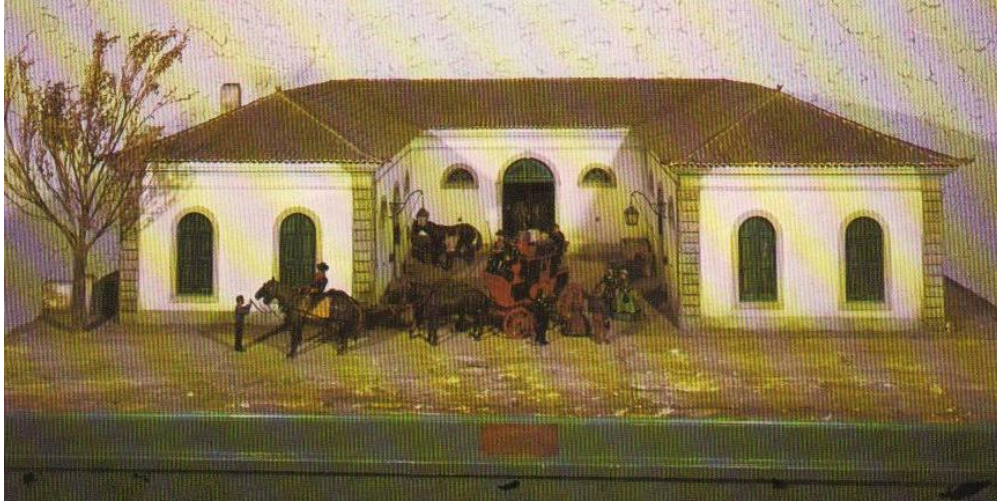
Foi no Congresso de Santiago em 1971 adoptada a Constituição da União Postal das Américas, Espanha e Portugal, que vem funcionando desde então com os vários Protocolos Adicionais, criando-se assim *um único território postal para o intercâmbio recíproco de correspondência, em condições mais favoráveis para o público do que as estabelecidas pela União Postal Universal* (DR 2001).

Fotografia da Calzadilla de Valmuza (ponte e pavimento do tabuleiro)



(ABREU 2007e)

Reconstituição da estação de muda da mala-posta de Casal dos Correios



(MCTP...a)

Diligência de posta da carreira de Lisboa ao Porto (1859/1864)



(MCTP...b)

Fotografia de carruagem ferroviária postal



(MNF 2008)

Capítulo 3 – A navegação no rio Douro

O rio Douro foi desde sempre utilizado para as comunicações entre os povos da sua bacia, com muitas e variadas dificuldades na sua navegação.

Várias iniciativas legislativas desde os finais da Idade Média apontam para a necessidade de adequar o rio às exigências da navegação mas essas medidas colidiram sempre com outras formas de exploração das águas, quer seja através dos caneiros das pesqueiras, quer dos engenhos de moagem, problema que subsistiu, podendo querer significar que a navegabilidade não era por todos entendida como vital para o desenvolvimento, ou que as demoras seculares para a sua realização promovessem o descrédito, aproveitando os povos ribeirinhos para nos intervalos entre decisões, ir dele tirando proveito para outras actividades, ou ainda numa teimosa tentativa de tudo querer conciliar.

Mas o Douro enquanto fluviovia internacional, desembaraçada de obstáculos e com as estruturas necessárias de apoio, é apenas um assunto discutido após o Congresso de Viena (1815), porquanto naquela reunião internacional, para além de se tratarem das grandes questões após a derrota de Napoleão, como a paz e a fixação das fronteiras, também se garantia a livre navegação dos rios europeus, determinando-se inclusive a forma como se deveriam regulamentar tais actos bilaterais¹⁶⁴.

Mormente a partir de então, a questão da navegabilidade do Douro, foi (*quasi*) uma obstinação espanhola, sobretudo castelhana, prova disso são os sucessivos projectos de melhoramento das condições de navegação e os sucessivos Tratados e seus Regulamentos, desde os inícios do século XIX até à actualidade. Mas esbarraram sempre com entraves de vária ordem:

- ou pelos montantes dos investimentos necessários para desimpedir os obstáculos, construir portos e os respectivos acessos, recursos que os Governos envolvidos em lutas intestinas não possuíam;

¹⁶⁴ (...) *Navigation des rivières traversant différents états, Article 108. Les Puissances dont les États sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront, à cet effet, des commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du congrès, et qui prendront pour base de leurs travaux les principes établis dans les articles suivans: Liberté de navigation, Article 109 (...); Uniformité de système pour la perception des droits, Article 110 (...); Rédaction du tarif, Article 111 (...); Bureaux de perception, Article 112 (...); Chemins de halage, Article 113 (...); Droit d'étape et de relâche, Article 114 (...); Douanes, Article 115 (...); Règlement commun à rédiger, Article 116 (...)* (OUVRARD...).

- ou pela instabilidade política então vivida em ambos os Países, com várias revoluções, muitas eleições e consequentes mudanças ministeriais;

- ou pelas dificuldades intrínsecas a um rio internacional, estando aqui em causa principalmente o troço português e no qual a Espanha pretendia facilidades para exportar os excedentes agrícolas da Meseta, ou para Portugal ou através do Oceano para fazer a redistribuição interna ou vender ao estrangeiro, com os problemas inerentes às taxas alfandegárias;

- ou pela falta de (alguma) vontade dos dois Estados, não do território fronteiriço, nem dos comerciantes e industriais portuenses¹⁶⁵, mas (quicá) por razões de geo-estratégia, ou seja, demasiada dependência espanhola da boa vontade portuguesa por um lado e, vulnerabilidade do território (e da economia) português, por outro.

- ou ainda a boa vontade dos promotores espanhóis do porto do Douro ter contado com a hostilidade dos defensores do porto de Santander (através do *Canal de Castilla*), para a saída dos excedentes cerealíferos.

Dois argumentos convenceram os castelhanos da pertinência de tal projecto (estruturas e diplomacia):

- em 1811 e 1812, durante a Guerra da Independência, os ingleses transportaram Douro arriba material militar até VT e daí, por estrada improvisada, até Ciudad Rodrigo;

- finda a guerra, anos de boas colheitas deprimiram o preço do grão criando uma crise agrícola, só ultrapassada com a autorização obtida por Castela para os poder despachar através de (e para) Portugal, resultando numa bem sucedida operação com vantajosos resultados sobretudo para as províncias espanholas raianas.

Havia então que criar os mecanismos legais para que essa porta se franqueasse, mas esse processo, longo processo, não foi fácil e continua não sendo fácil.

Terá sido este um dos assuntos da diplomacia ibérica em que Portugal esteve claramente em vantagem nas negociações¹⁶⁶.

Em 1835 é assinado um Tratado, sem regulamento. Em 1839 já um ministro espanhol em pleno Senado, a ele se referia como um *desgraciado negocio* que somente viu

¹⁶⁵ Mas sim dos vitivinicultores durienses, pois consideravam que *o rio Douro pertencia aos dourienses, e não á praça do Porto, e, conseguintemente, seria contra o direito de propriedade conceder que por elle sahisses outros vinhos que não fossem os da região do Douro* (PEREIRA 1997, 268).

¹⁶⁶ Vantagem quicá utilizada como forma de pressão para que a Espanha cumprisse com outra das determinações saídas do Congresso de Viena: (...) *AFFAIRES DU PORTUGAL. Restitution de la ville d'Olivença. Article 105. Les Puissances reconnaissant la justice des réclamations formées par Son Altesse Royale le prince régent de Portugal et du Brésil, sur la ville d'Olivença* (...) (OUVRARD...).

o seu Regulamento aprovado em 1840-1841, após muitas conversações, negociações, nomeação de comissões mistas, e, (talvez) uma boa dose de falta de vontade do Governo português (com ou sem razão, mas seguramente sem o apoio dos negociantes do Porto).

Como a classe política espanhola empenhara o escalpe, perseverou e cedeu para conseguir a sua assinatura, a todo o custo...

Com triunfalismo deu a notícia aos impacientes salmantinos e estes com júbilo a acolheram. Mas foi sol de pouca dura, pois a realidade depressa demonstrou que o negócio fora mal feito. A dupla tributação não permitia resultados satisfatórios.

Continuam as conversações. Em 1864 é assinado o Tratado de Limites que ao regulamentar o uso dos rios limítrofes deu azo a que em 1866, outro Convénio se assinasse para facilitar as comunicações entre os dois Reinos, revogando para o efeito o de 1835/1841... logo que entrasse em funcionamento o CF de Lisboa a Madrid. Portugal cedia, para se poder comunicar por ferrovia com o centro da Europa.

Havia agora liberdade de navegação mas chegara (porventura) tarde de mais. A hegemonia ferroviária impôs-se. Entretanto já destronada pela rodoviária. E o impasse mantém-se.

A - As razões do interesse na navegabilidade

Os principais rios portugueses constituíram sobretudo (durante e) a partir da Idade Média excelentes linhas de comunicação, uma vez que a estrutura tradicional dos transportes permaneceu quase inalterável até meados de Oitocentos com o advento do CF (ABREU 2005); essa permanência prende-se a condicionamentos geográficos, pois o País dispõe de uma extensa costa marítima e os seus principais rios escoam-se do Interior para o Litoral (SERRÃO 1992b, 192).

O desenvolvimento da rede viária nos fins do período medieval em Trás-os-Montes e Alto Douro, assenta ainda no traçado das vias romanas que serviram de base ao lançamento das estradas medievais (MORENO 1982, 7), assim, os circuitos de penetração eram deficientes e só vencidos pelos almocreves devido à grande mobilidade e resistência das bestas muares, em cujo dorso transportavam o peixe e o sal, ou o vinho e o azeite, conforme se deslocassem do/ou para o Litoral (MORENO...).

Nesta conformidade, a navegação fluvial desempenhava papel económico relevante, não só pelo volume de mercadorias que transportava, o que diminuía os custos, mas também pela segurança e rapidez que oferecia aos carregamentos, não sem alguns

contratempos naturais decorrentes de alguns obstáculos físicos que por exemplo o Douro oferecia, para além dos diferentes regimes de caudal consoante a época do ano (SERRÃO 1992b, 193-194).

Desses obstáculos, destaque-se o famoso Cachão da Valeira, onde desde os finais da Idade Média se vinham realizando obras de alargamento, sempre na tentativa de permitir a navegação de embarcações de maior calado até à fronteira castelhana, sendo que o embaraço da navegação nessa zona do Douro, persistiu praticamente até aos nossos dias e só culminou com a construção da barragem hidroeléctrica em sistema de eclusa.

Fotografia de azenha sazonal na zona da Quinta do Vesúvio (VNFC)



(OLIVEIRA ET ALII 1983, 200)

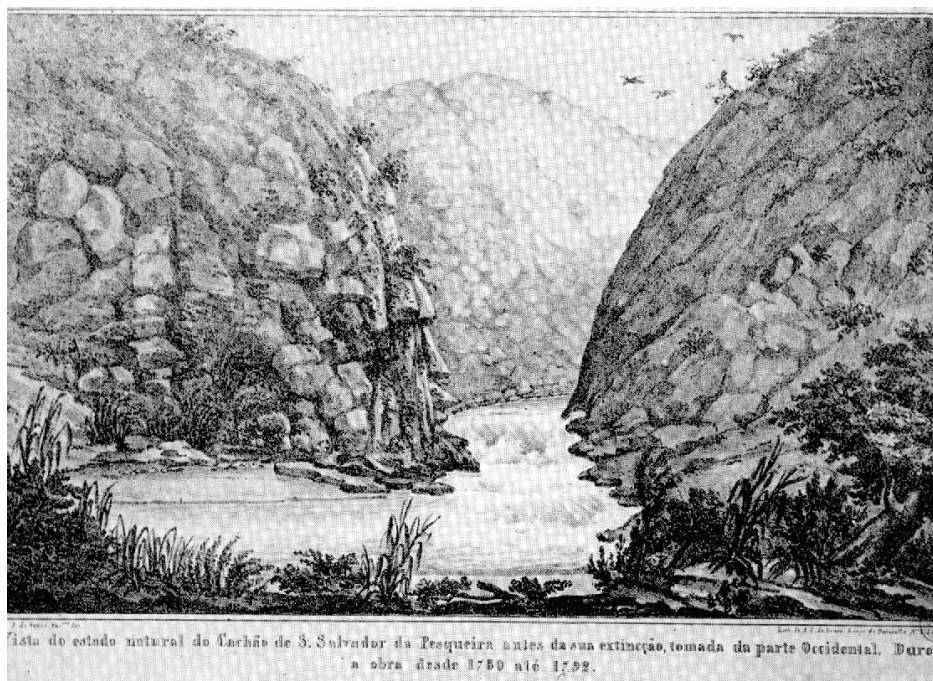
B - O processo para a sua concretização em finais da Idade Média

Ao longo do século XVI, tanto em Espanha como em Portugal, o que aliás vinha sucedendo pela Europa, várias foram as iniciativas legislativas no sentido de tornar navegáveis os rios ou melhorar essa navegabilidade através de obras que a desembaraçassem, regulamentando a navegação.

No caso do Douro português, foi o burgo portuense -tudo levando a crer que por sua própria iniciativa- a trabalhar no sentido de transformar o troço até ao Cachão de SJP numa via liberta de obstáculos (DUARTE & BARROS 1997, 113-118), conforme se pode perceber através de alguma documentação ao longo do século XVI:

- i) – carta régia de privilégio à cidade do Porto de 31.X.1502, pela qual se determinava *mandar abrir todollos os canaes que ouver no rio do Douro daqui atee Sam Joham de Pesqueira convem a saber largura de tres braças da craveira em cada hum pera por elles poderem navegar barcas batees e levarem e trazerem todallas mercadorias mantimentos madeiras e provisoens outras que convierem*;
- ii) – carta régia de 12.VIII.1538 sobre o mesmo assunto;
- iii) – tabelamento dos fretes e percursos das barcas desde a foz até SJP, pela Vereação do Porto em 8.VI.1545;
- iv) – carta régia de 12.V.1551 a encarregar o corregedor da comarca do Porto em mandar desfazer as pesqueiras e caneiros;
- v) – alvará régio de 20.V.1571 a determinar que a alçada de Entre-Douro-e-Minho julgasse os pleitos sobre as pesqueiras e caneiros que o concelho do Porto tivesse destruído para minorar as dificuldades na navegação;
- vi) – carta régia de 3.III.1578 confirmando as provisões anteriores sobre a matéria.

Gravura do Cachão da Valeira antes das grandes obras de alargamento do século XVIII



(BNP 1975)

A Espanha por finais dessa mesma centúria logrou concluir a obra mais ambiciosa, ou seja, tornar navegável o Tejo até Toledo (a ideia era que fosse até Lisboa), a partir de

uma proposta do eng.º italiano Juan Bautista Antonelli que propunha fazer navegáveis todos os seus rios, num estudo publicado em 1581 (ALZOLA 2001; BUENO 2002, 156).

Pelo teor de uma carta régia datada de 16.XI.1623 (D. Filipe III de Portugal e IV de Espanha), se percebe claramente que pelo menos várias diligências terão sido empreendidas no sentido de *fazer navegável o rio Douro, e as utilidades que disso se seguirão... considerando a importância da matéria* (SILVA 1855, 106)¹⁶⁷.

Durante o governo do Marquês de Pombal e sobretudo após a criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro¹⁶⁸ várias medidas foram tomadas no sentido de disciplinar e promover a utilização do rio para o transporte de mercadorias, contrariando interesses particulares em favor da utilidade pública, como se percebe por exemplo pelo Alvará com força de Lei de 16.XII.1773, em que se determina a demolição de 23 pesqueiras e nasceiros num prazo de trinta dias a contar da publicação do diploma legal, prescrevendo severas penas tanto para o seu incumprimento como para a reincidência. 5 dessas pesqueiras e nasceiros localizavam-se na zona das Caldas de Aregos, 2 no Lovazim, 2 no Cadão, 4 no Pégo do Cadão, 1 na Figueira Velha, 2 no Canedo, 1 nos Fontainhos (e *todos os mais Nasceiros, que ha nesta Ribeira até Porto de Rei, sam particularmente prejudiciaes*), 2 na Raiva, 2 no Piar e 2 na Cermenha (Collecção 1771, III).

C - Vencer o principal obstáculo

Quanto a obras realizadas na apertada garganta da Valeira há registo de várias e em diferentes períodos, uma das quais por 1532 pelo *Doutor Martim Figueiredo a qual quebra com fogo de vinagre* (FERNANDES 2001, 95), outra em finais do Século XVII, por Miguel de Lascol (COSTA 1868, 384) e as que decorreram entre 1780 e 1792, segundo a leitura que fizemos a bordo de uma embarcação, da gigantesca epígrafe gravada no local (margem esquerda).

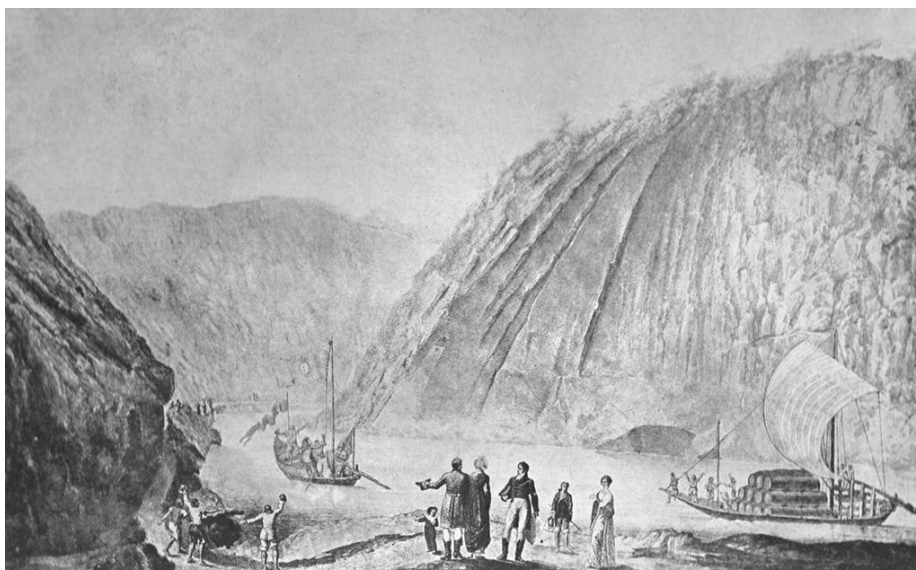
As obras de regularização deste troço do rio, também conhecido por Cachão de S. Salvador da Pesqueira, foram oficialmente inauguradas no ano seguinte, com a descida de um barco carregado de trigo e proveniente da zona das Arribas, se bem que já anteriormente um membro do Governo tivesse feito essa viagem como se pode ler na

¹⁶⁷ Informação remetida por correio electrónico pelo conterrâneo e amigo D.^r Hironidino da Paixão Fernandes, o que agradecemos.

¹⁶⁸ Instituída por Alvará de 31.VIII.1756 e tendo como órgão de gestão uma Junta de Administração (Collecção 1771, I).

legenda de uma gravura da época¹⁶⁹. Sobre este assunto e tanto quanto sugere o suplemento nº. 2 da *Gazeta de Lisboa*, de 16.I.1795, foram estas obras da responsabilidade de um *Engenheiro Hydraulico*, tido hoje como um dos mais antigos pesquisadores submarinos, pois *executou defronte do Terreiro do Paço [Lisboa] a operação de descer ao fundo do mar fechado dentro de uma máquina hydraulica* (ALVES 1994, 126).

Gravura do Cachão da Valeira Depois de Regularizado (1792)



(Coleção... a)

Como corolário de 12 anos de trabalhos nos quais *se queimou muita polvora e quebrou muita pedra*, apresentava aquele sítio, agora alargado, duas faces laterais de rocha lisa, *exceptuando a raiz da montanha do lado norte, margem direita, onde, para abrirem um carreiro informe de menos de 1m,50 de largura, para alagem dos barcos, se vêem vestígios de mais de 2:000 tiros!* (LEAL 1876-1886, X, 489).

Promove a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro em 1790, um levantamento do rio Douro no troço compreendido entre o Cachão da Valeira e os

¹⁶⁹ *Prospecto do Sítio do Cachão de S. Salvador da Pesqr.a, observado da pt.e de Tras os Montes como elle ficou em 1792, an, em que cessou o trabalho começado em 1780 para o demolir: o Capp.am Ingenheiro Joze Maria Yola desceo o Cachão dentro d'hum barco, que foicarregar de trigo por cima de Freixo de espadacinta, eo conduziu p.o 30 legoas embandeirado até ao Porto, mostrando deste modo o triunfo, que tinha conseguido da natureza. Antes d'elle forão do Porto ao cachão o Ex.mo Secretario d'Estado, João Antonio Salter de Mendonça, e varios illustres Patriotas como s'anunciou no correio da Europa em 19 de Abril de 1790. No an de 1793 fizerão o mesmo os Illo.mos Vice Provedor da Companhia, e outros Deputados: huns e outros subirão, e descerão embarcados no sitio do cachão, e tiverão o gosto de ver e admirar esta obra ou Padrão que fará imortal o nome da Providintissima Mai dos Portugueses MARIA I, E DA Ill.ma Junta da Companhia Geral do Alto Douro, que de baixo de tão Soberanos Auspicios, e ordens pozetivas cortou os rochedos, dezembarrçou a navegação e conseguiu afelecidade, e alegria dos habitantes das margens do Douro, do Sabor e dos bellos campos da Villariça (Colecção...).*

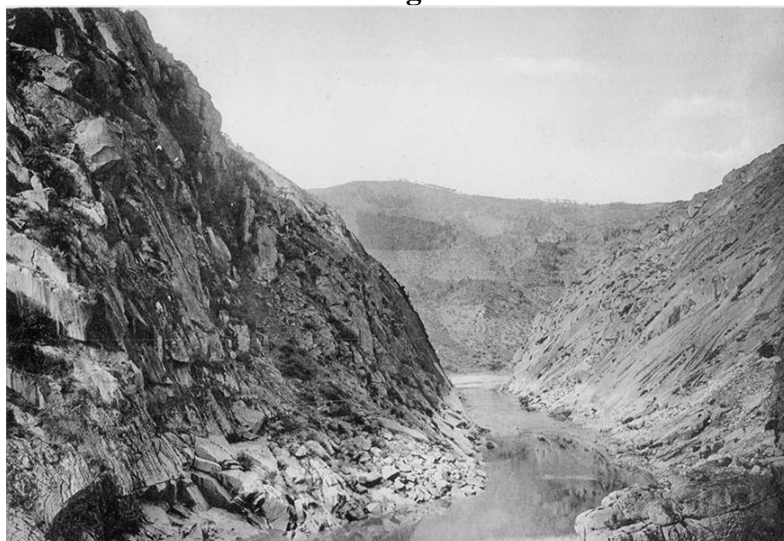
limites das freguesias de Lagoaça e Bruçó (no concelho de Mogadouro), eventualmente motivado pelo alvará régio de 13.XII.1788 que determinava a construção de estradas no Alto Douro, lançando ali um imposto para tal fim, ao qual a Companhia estava também obrigada.

Nele é descrito o rio propriamente dito e o seu *hinterland*, do ponto de vista físico, administrativo e económico, pelo comissário da Companhia José Victor de Magalhães, acompanhado pelo escrivão Manuel Moreira Garcês e pelo arrais Manuel Pinho Macho, de cujo resultado deu conhecimento ao deputado da mesma Companhia Francisco Baptista de Araújo Cabral Montês através dum relatório titulado *Descrição do Rio Douro para Cima do Cachão de: Sam Salvador denominádo no Paiz = Cachão da Baleira = com o Mappa das Freguezias superiores ao mesmo Cachão, e outro das Freguezias confinantes com Castella, rezumo das Estrádas, e Itenerário da Digressão que fizêrão os Commissarios encarregá-dos d'esta averiguação*, acompanhado duma carta datada de 17.III.1790 (MAGALHAENS & GARCEZ 1790, 215-259). A viagem foi realizada por terra.

Dos informes fornecidos pela referida memória registaremos apenas os que de momento aqui mais directamente respeitam, pois relativamente às estradas o assunto foi anteriormente tratado e o das barcas de passagem sê-lo-á a seguir, apesar de se apontarem, mas mais como contributo à localização do topónimo.

Assim, interessam-nos os elementos relacionados com os obstáculos que embaraçavam a navegação, naturais ou antrópicos e as propostas apontadas, quer no sentido da sua demolição ou outra, sintetizados no quadro infra.

Fotografia do sítio do Cachão da Valeira em época anterior à construção das barragens



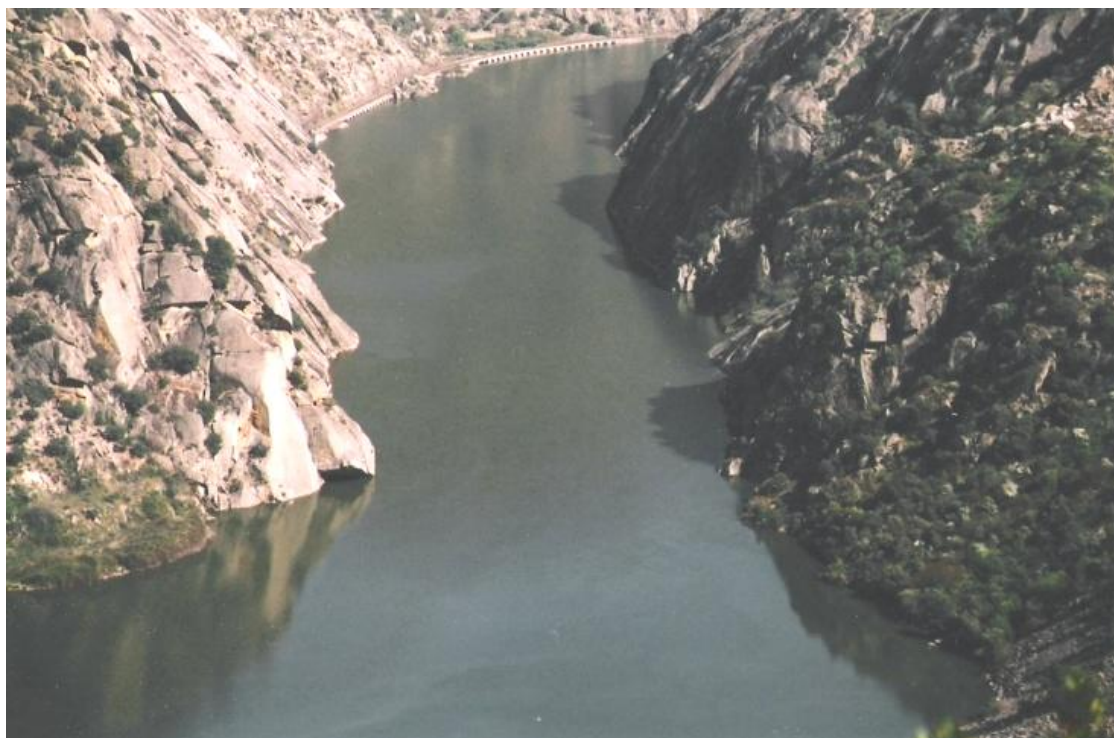
(BIEL... a)

Fotografias com vista geral da zona de implantação do Cachão da Valeira na actualidade



(ABREU 2009d)

Outra vista, tomada do mesmo sítio (ao fundo a ferrovia que aí passa em túnel)



(ABREU 1997b)

D – Descrição do rio Douro a montante do Cachão da Valeira até ao concelho de Mogadouro (finais séc. XVIII)

Quadro com a descrição do rio Douro a montante do Cachão da Valeira até ao Concelho de Mogadouro (finais séc. XVIII)

Léguas	Local	Barca	Cachão	Açude	Margem	Azenha	Observações
¼	Ponto do Ripança	---	sim	2	direita e esquerda	---	sem margens devido grandes rochedos; desfazer cachão; demolindo fragas margem N permanecem açudes
¼	Barca de S. Xisto	S. Xisto	---	1	esq	---	não impede navegação
---	Ponto dos Canais	---	sim	---	dir e esq	3	não impede navegação demolindo-se azenha margem S
curto espaço	---	---	---	---	dir e esq	várias	grande calhau meio rio; demolir azenhas margem S
logo acima	Ponto do Requeixo por baixo do Poço de N. S ^a Ribeira	---	---	---	---	---	navegável na descida; grande corrente obriga alagem na subida
por cima	Poço de N. S ^a Ribeira a Velha	Arnozelo	---	---	---	---	<i>entre dous rochedos formidaveis</i>
idem	---	---	---	---	---	---	pesqueira margem S; demolir a pesqueira ou o <i>Calhão</i>
mais acima	Covedo	---	---	---	---	---	pesqueira margem N; rio dividido em 2 partes; forte corrente
¼	Quinta das Figueiras	---	---	1	esq	2	<i>aonde se divide o Rio em duas partes; demolir açude</i>
pouca distância	Capela N. S. ^a da Ribeira a nova	---	---	1	dir e esq	3	<i>aonde se divide o Rio em duas partes; demolir açude</i>
idem	Ponto de Coleja (regato Largo)	---	---	---	---	---	<i>navegável com algum custo; pôde alar-se pela parte do Norte</i>
¼,5	Lobazim	---	---	---	dir	3	<i>impedem o trânsito da navegação¹⁷⁰</i>
logo acima	em pouca distância	---	---	---	---	---	<i>se achão tres pedras que hua dellas se deve quebrar; a do N</i>
0,5 ¼	Cadima	---	---	---	---	---	<i>acima de huns fragoens..., hua fraga rasteira... se deve quebrar</i>
pouca	---	---	---	---	---	---	<i>hua corrente d'agoa rápida com varias pédras, das</i>

¹⁷⁰ ...o que se pôde remediar, abrindo-se hum bocal na parte do Norte do Douro junto á terra ficando intactas as dictas Azenhas. Refira-se que as mesmas, para além de bem construídas, eram pertença do Capitão-mor de Freixo de Numão, talvez daí a hesitação na sentença (MAGALHAENS & GARCEZ 1790, 217).

A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos

distância							<i>quais huma que se acha no meio se deve quebrar</i>
idem	Fiolhal	---	---	vários	dir e esq	4	demolir açude de uma das azenhas margem N
parte de cima	---	---	---	vários	dir	várias	arruinadas; demolir açudes; muita corrente
0,5	Poço do Saião	---	---	---	---	---	<i>grande corrente d'agoa rápida, com grande declive; romper para passarem barcos</i>
logo imediato	---	---	---	---	---	---	quebrar várias fragas
a seguir	---	---	---	---	---	---	bem navegável por entre rochedos, onde se não pode alar
idem	---	---	---	---	---	---	corrente forte; rio dividido devido grande Calhão; 3 pedras, retirar a do meio
logo acima	---	---	---	---	---	---	presa natural onde se deve abrir um canal, <i>porque havendo pouca agoa hé innavegavel</i>
idem	--- [Pena Redonda?]	---	---	---	---	---	grande Calhão parte N; quebrar pedras parte S
idem	---	---	---	---	---	---	grande fraga parte S que divide rio; retirar algumas das pedras juntas
pouca distância	Azenhas da Vilarça / Foz do Sabor	---	---	1	dir.	3	alargar rio margem S, por ser mais fácil que demolir açude
logo acima	Regato da Cevada	---	---	1	dir	0	desfazer açude; a 1 légua do Poço do Saião
0,5	---	---	---	3	---	3	demolir açudes
1,5	Cachão do Peredo, passando pela barca de TM	---	---	1	dir.	1	demolir açude
¼	<i>por baixo da barca de VNFC</i>	---	---	---	dir. e esq.	2	demolir açude da azenha da parte do S
pequena distância	Foz do Côa	VNFC	---	---	---	---	corrente Côa tão rápida que atravessa o Douro
0,5 ¼	Quinta das Tulhas	---	---	---	esq.	várias	retirar várias pedras
1	Cachão da Seraiva	---	---	---	---	---	quebrar 3 pedras parte N
pouca distância	Azenha de Quintanilha	---	---	1	esq.	1 e 1 moínho	<i>frága levantada, moínho e açude parte N, tudo se deve demolir</i>
segue-se logo	Poço da Veiga	---	---	2	dir. e esq.	2, 1 demolida	desfazer pelo centro açude da azenha parte S (demolida)
¼	<i>Rocío</i>	---	---	---	---	---	<i>Insoa</i> divide rio; retirar algumas pedras

logo acima	---	---	---	---	---	---	rio dividido em 3 partes; abrir canal parte N
0,5	Atalaia	---	---	---	---	---	forte corrente devido <i>hua praya de Calhãos</i>
¼	Foz do Águeda	Alva	---	---	---	---	demolir caneiro frente desembocadura, parte N
¼	Carriça (ponto)	---	---	---	---	---	rio dividido por <i>insoa</i> ; inavegável com pouca água
1	Vale dos Passos	---	---	1	esq	1	demolir azenha Castela ou quebrar pedras margem direita
logo acima	Azenha	---	---	---	---	---	ponto navegavel com algum custo
0,5	Atalaia (ponto)	Fiolhoza (HD)	---	1	esq	várias	demolir margem direita presa natural e desfazer calhaus
¼	Poço do Pélagio	Saucelle	---	2	dir e esq	2	poço muito profundo; com pouca água se não pode navegar em ¼ légua até azenhas por cima barca Saucelle; demolir açude parte dir.
segue-se logo	---	---	---	---	dir e esq	2	para diminuir corrente demolir uma das azenhas
---	<i>Canais dos Padres Nérys</i> (FEC)	---	---	2	dir e esq	2	demolir açudes, dos <i>Canais</i> (antiga pesqueira ?) de FEC e das azenhas do <i>Bispo de Salamanca</i>
¼	Poço	---	---	---	dir e esq	2	demolir azenha margem dir., já arruinada
0,5	Poço	Vilvestre	---	---	dir e esq	2	rio muito estreito; demolir azenha margem dir.
pouca distância	Ponto	---	---	---	---	---	<i>Ponto rapido, e fragozo</i> ; com pouca água inavegável; tirar pedras
pequena distância	Poço (Correlinhos)	---	---	---	---	---	demolir pesqueira aí existente
¼	até termo de Aldeadávila	Santa Marina la Verde	---	---	---	---	existem 13 pontos ou <i>galeiras summamente rapidas</i> , com fragas no meio da corrente e entre rochedos; alagem impossível; dificilmente se poderão abrir à navegação
0,5	entre os termos de Lagoaça e Bruçó	---	---	---	---	---	entre grandes rochedos encontram-se 5 <i>Pontos formidaveis</i> (Cadilhais; Risco; Bodegas; Cordas; Fragas das Cordas) e não se pode alar; daí para cima a mesma situação ¹⁷¹

(a partir de MAGALHAENS & GARCEZ 1790, 215-259).

¹⁷¹ ... *que todos estes Pontos hé dificultozo o poderem-se preparar; porque cada hum delles hé peor que em outro tempo era o Cachão da Baleira: (...). Enfim: causa horror o olhar para semelhantes rochedos* (MAGALHAENS & GARCEZ 1790, 221).

O subscritor deste relatório após informar que entre os dois locais percorridos medeiam 18 léguas, sendo que 10 somente em território português (Valeira – BA), chama a atenção para o facto de nele não existir melhor sítio para *Cais de Negociação, do que o da foz do Águeda*¹⁷². Ora, poderá indiciar esta informação, terem os ditos comissários sido incumbidos de opinarem sobre o melhor local para embarcadero internacional, escolha esta corroborada pelos ulteriores projectos para o efeito elaborados por outras entidades.

O que é certo é que o Douro surgia agora mais do que nunca como uma via estruturante para o desenvolvimento regional transfronteiriço, prova disso é o interesse manifestado por um conhecido industrial torre-moncorvino na sua exploração, em 1807¹⁷³.

Fotografia do transporte de vinho em barco rabelo, na Régua (década de 1930)



(ALVÃO 1995, 65)

¹⁷² *Porque ahy se podem carregar, e descarregar todas as fazendas, para têrem suas, tanto para a maior parte da Provincia de Traz dos Montes, como para a Beira Alta, e Castella, e muito principalmente por sêr máis facil de se fazer navegavel o Douro athé a dicta Foz d'Agueda* (MAGALHAENS & GARCEZ 1790, 223).

¹⁷³ *Lisboa 6 de Outubro. Por Alvará do 1.º de Setembro deste anno, foi o Principe Regente N. S. servido authorizar a João Carlos de Oliveira Pimentel, da Vila de Moncorvo, para instituir a Companhia de Navegação do Rio Douro, e de Mineração e Fundição de ferro, concedendo-lhe varias graças e privilegios* (GL 1807); companhia esta que não chegou no entanto a ser implementada (MATOS 1980, 434). Em Outubro de 1884 outra iniciativa com o mesmo objectivo decorria, realizando estudos através dos engenheiros Frank John Abeyer, de Liverpool e Wermich, de Berlim que nessa altura se encontravam em TM (LEAL 1876-1886, X, 489-490).

E - O barco rabelo

Os ríos grandes son coma os guieiros que van sinalando o trazado do camiño principal e tamém dos secundarios, e os mil regatos obrigan a desviar ou a solucionar o seu paso a todo tipo de sendeiros, corredeiras e carreiros (BAS 1989, 27), razão pela qual, no âmbito do sistema de transporte fluvial, desempenhavam também as barcas de passagem um papel relevante, até finais do século XIX (e em alguns casos até cerca de meados do XX), i. e., o da travessia de pessoas e bens, uma vez que as pontes rareavam, mormente nos principais rios, cabendo os encargos e benefícios dessa travessia, dum modo geral, às autoridades locais que a arrendavam a um barqueiro (MACEDO 1992, 301).

Num inquérito realizado aos portos de fronteira em 1822, a propósito da proibição de importação de trigo estrangeiro, foram recenseados cerca de três centenas de embarcações, sendo o seu número no final do século XIX ainda superior a 100 (MACEDO 1992, 301).

As exigências da navegação do Douro levaram à criação dum tipo de embarcação a elas adaptado conhecido por “barco rabelo”, dotados de mastro e vela, sendo a prôa em ângulo muito pronunciado e com certa elevação relativamente ao nível das águas. As dimensões normais dos barcos rabelos, capazes de transportarem 70 pipas de vinho (e mesmo 80, os maiores) eram de 29m de comprimento, 6m de boca, 3m de pontal, 2,45m de calado, 3m de ponte, 24m de altura do mastro, 22m de comprimento do temão e 24m de largura da vela (OLIVER 1926, 2.467, 531). Contava esta embarcação para o seu governo com uma espécie de remo longo ou pá que fazia de leme, a que davam o nome de *espadela* (como se fosse um rabo, daí a designação de rabelo) sendo a sua estrutura adequada para o transporte de pipas (LEAL 1876-1886, VII, 197)¹⁷⁴.

A questão da capacidade destas naves foi colocada pouco depois da criação da Companhia Geral da Agricultura e Vinhas do Alto Douro (16.XII.1773), porquanto se proibiu o fabrico de *Barcos de maior grandeza, que a precisa para levarem a carga de*

¹⁷⁴ Segundo Lixa Filgueiras, o estudo iconográfico do barco rabelo indica que o modelo que chegou até nós, já se encontra esboçado desde finais de Setecentos, definindo *o grupo dos rabelos e afins como tendo fundo chato: estrado de forma lanceolada constituído por número ímpar de tabuações encostados entre si; proa de perfil em curva alargada; e arredondada; popa de perfil (mais) alongado; secção transversal mais aberta, com costados arredondados e transição para o fundo (quase) sem quebra* (FILGUEIRAS 1995, 266/274/277 (12/16)); para além dos *rabelos* (*trefegueiros* se mais pequenos e *matrizes* se maiores) adequados para o transporte de pipas, havia os *rabões* para o carregamento de outros tipos de mercadorias (madeira, pedra e minério) e ainda os *valboeiros* indicados para a pesca (DUARTE & BARROS 1997, 108-109).

quarenta até sincoenta Pipas, pois aqueles que carregavam entre 60 a 80 pipas foram “inventados” por Arrais *movidos de huma pernicioso, e reprovada cubiça de lucrar muitos fretes* que, para além de fazerem perigar vidas e fazendas considerando as dificuldades do Rio, utilizavam outras embarcações mais pequenas, os *Trefegueiros*, para os quais transferiam a carga dos grandes, os *Matrizes*, sempre que estes se viam impossibilitados de navegar por falta de caudal suficiente, o que acontecia *do Mez de Março por diante, em que he a força das carregações*, cobrando uma taxa arbitrária e exorbitante aos negociantes por esse transbordo e provocando uma maior demora no transporte (Collecção 1771, III).

Disponham estas naves de uma tripulação ou “companha” que variava consoante a capacidade da embarcação, mas que podia ser de 13 ou 14 “marinheiros”, empregues não só nas operações de carga e descarga mas também na navegação, pois *nas descidas, vão todos agarrados, com unhas e dentes, à “espadella”* e nas subidas, *nos sitios onde a corrente é mais impetuosa, se não ha vento forte de feição* e os rochedos não permitam a sirga por bois, puxavam os barcos através de uma corda com todos os perigos inerentes. Demorava a viagem da Régua ao Porto (95km) 10 ou 12 horas enquanto no percurso inverso se podia levar até seis dias (LEAL 1876-1886, VII, 197-198).

Cada embarcação era pilotada por um arrais¹⁷⁵ mas por ser a navegação em certos pontos e troços tão perigosa nas descidas, recorriam a uma espécie de “pilotos de barra” conhecidos por “mestres” que “andavam ao cambo”, i. e., faziam dessa actividade a sua ocupação, e a quem encarregavam do governo do barco, havendo-os dum modo geral especializados em certos “pontos”, dividindo a extensão do rio em quatro *acêjos* (ou secções) assim denominados:

- i) - 1.º *acêjo* ou “Água da Régua”, troço entre a Foz e a Régua;
- ii) - 2.º *acêjo* ou “Água do Pinhão”, entre a Régua e o Pinhão;
- iii) - 3.º *acêjo* ou “Água do Tua”, entre o Pinhão e a foz do Tua;
- iv) - 4.º *acêjo* ou “Fora de Marcas”, ao troço compreendido entre a foz do Tua e a fronteira (LEAL 1876-1886, VII, 198).

Às dificuldades impostas pelos diferentes regimes de pluviosidade ao longo das estações do ano com as inevitáveis consequências ao nível do caudal, aliavam-se os

¹⁷⁵ Nome que tem origem na palavra árabe que designa “chefe” ou “cabeça”; era coadjuvado pelos “feitores da proa e da espadela” (CARDOSO 1998, 120); por vezes era o “mestre da espadela” quem governava o barco, cabendo ao arrais, seu proprietário, contratar a tripulação e pagar-lhe a “soldada”, bem como ajustar com as quintas o preço do transporte dos cascos (RODRIGUES 2004, 277); para poderem fazer o transporte de *vinho do Douro á Cidade do Porto, e seu districto* necessitavam de uma *Carta de Approvação* (arraís e barco) passada pela Companhia (Collecção 1771, I (30.VIII.1757)).

obstáculos naturais existentes ao longo do seu curso¹⁷⁶. Com o alargamento da largura do rio no sítio do Cachão da Valeira, primeira grande obra hidráulica realizada no Douro (1780 e 1791), a navegação foi melhorada até BA e Espanha.

Embora a actividade transportadora mantivesse uma certa regularidade, era nos meses de Fevereiro e Março que o volume dos vinhos transportados aumentava, pois é esta a altura do ano em que eles, após concluírem a fermentação, se encontram em condições de serem “mudados” (acção de “passar a limpo” ou “trasfegar”), havendo assim uma sincronia entre os caudais do rio e o ciclo do vinho (CARDOSO 1998, 131).

Mas apesar dessas obras ao longo do seu curso, cerca de meados da segunda metade do século XIX, considerava ainda o Abade de Miragaia em número de 90 os “pontos” principais do Douro como no quadro infra se indicam¹⁷⁷.

Fotografia da operação de alagem à sirga na Ferradosa (cerca de 1935)



(ALVÃO 1995, 65)

¹⁷⁶ Estes obstáculos, pontos, galeiras ou aladouros, desde cedo impuseram a necessidade de reboque das embarcações para a transposição desses sítios, levando à criação do *direito de alagem*, ou seja, o privilégio de alguns em prestarem esse serviço, por vezes detido por casas e famílias -situação que o vintismo contestou-, acabando por ser eliminado no 2.º quartel do século XIX (RAMOS 1997, 95).

¹⁷⁷ Apesar de achar que das *Pedras de Linhares* [último “ponto” inferior (Sardoura, Castelo de Paiva)] *para cima, todo o rio Douro é um “ponto”, pois em todo o seu percurso se teem despedaçado grande numero de barcos, e tem morrido muita gente* (LEAL 1876-1886, VII, 198).

A necessidade de se rendibilizarem os rios e canais pouco profundos enquanto vias de transporte de mercadorias, levou a que na Europa se procurassem incessantemente soluções quanto ao tipo de embarcações mais adequadas para tal fim, citando-se a título de exemplo, a criação por parte de um engenheiro russo de nome Jovonco (por meados do século XIX), de um barco de fundo chato, com o corpo formado *con tablas unidas, y entrelazadas con bandas de hierro* e cujo interior se revestia com uma tela impermeável. Esta embarcação tinha a grande vantagem de facilmente se desmontar, uma vez chegada ao destino e descarregada, vendendo-se a madeira e devolvendo-se ao ponto de partida por carro a tela e os aros metálicos. Os preços pareciam atractivos (PEREA 1859).

Gravura do Trafego no Douro (1833)



(Coleção...b)

F – Os principais “pontos” do Douro (cerca de 1875)

Quadro com os principais “pontos” do Douro (cerca de 1875)

N.º	Designação	Freguesia	Concelho	N.º	Designação	Freguesia	Concelho
1	Pedras de Linhares	Sardoura	Castelo de Paiva	46	Bucheiro	Valença	SJP
2	Pedras da Rua	Fornos	Castelo de Paiva	47	Canais	Valença	SJP
3	Carreira de Covas	---	Cinfães	48	Machado	Ervedosa	SJP
4	Senhora da Cardia	---	Cinfães	49	Cerdeira	Ervedosa	SJP
5	Ponto Novo	---	Cinfães	50	Carreiro dos Melões	Ervedosa	SJP
6	Tojal	---	Cinfães	51	Canada	Ervedosa	SJP
7	Escarnida	---	Cinfães	52	Meia Canada ¹⁷⁸	Ervedosa	SJP
8	Poço da Parede ¹⁷⁹	---	Cinfães	53	Carrapata	Ervedosa	SJP
9	Rapa	---	Resende	54	Frete	Ervedosa	SJP
10	Górça	---	Resende	55	Roriz	Ervedosa	SJP
11	Mancela	---	Resende	56	Malvêdos	Castêdo	Alijó
12	Touro ¹⁸⁰	---	Resende	57	Loureiro	Castêdo	Alijó
13	Bula ¹⁸¹	---	Resende	58	Rapa-Velha	SJP	SJP
14	Buraco	---	Resende	59	Colmaços	SJP	SJP
15	Cadão ¹⁸²	---	Resende	60	Valeira	SJP	SJP

¹⁷⁸ Estes cinco pontos, formam a célebre galleira da Arruêda (LEAL 1876-1886, VII, 199).

¹⁷⁹ Este ponto tem 5 kilometros de extensão. É de facil navegação em rio baixo; mas perigosissimo quando o Douro leva muita agua (LEAL 1876-1886, VII, 198).

¹⁸⁰ É perigosissimo, se o rio leva muita agua (LEAL 1876-1886, VII, 198).

¹⁸¹ É o ponto mais perigoso desde o Porto até à Regua. Passando de certa marca, chama-se “Bula em cabeça”. Está então em tamanha ferocidade, que o barco que se atreve a afrontal-o, é irremediavelmente despedaçado. Tem havido invernos, que só em um dia se teem aqui feito em bastilhas, sete barcos, dos de maior lotação (LEAL 1876-1886, VII, 198).

¹⁸² É terrivelmente medonho em rio baixo. A agua, forma aqui uma especie de catadupa, que cobre os barcos! (LEAL 1876-1886, VII, 199).

16	Lovazim	---	Resende	61	Cachão ¹⁸³	SJP	SJP
17	Figueira-Velha	---	Resende	62	Casarêlhos ¹⁸⁴	SJP	SJP
18	Canêdo	---	Resende	63	Ripança	SJP	SJP
19	Ripança	S. João de Fontoura	Resende	64	São Xisto	SJP	SJP
20	Loureiro	Barqueiros	Mesão Frio	65	Canais d'Arnozelo	Numão	VNFC
21	Piar ou Pilar ¹⁸⁵	Barrô	Resende	66	Cadão d'Arnozelo	Numão	VNFC
22	Gradins	Penajoia	Lamego	67	Cadãozinho	Numão	VNFC
23	Conde	Penajoia	Lamego	68	Arnozelo ¹⁸⁶	Numão	VNFC
24	Soromenha	Penajoia	Lamego	69	Téja	Numão	VNFC
25	Corvaceira	Penajoia	Lamego	70	Azenhas da Q.ta das Figueiras	Seixas	VNFC
26	Pôças	Jugueiros	Régua	71	Azenhas da D. Ana	?	?
27	Fonte do Clérigo	---	Régua	72	Varziela [Vargelas]	?	?
28	Junqueira	---	Régua	73	Coleja	Seixo de Ansiães	Carrazeda de Ans.
29	Córgo	Valdigem	Lamego	74	Lovazim	Vilarinho da Cast.	Carrazeda de Anc.
30	Bagaúste	Parada	Lamego	75	Azenhas do Raio	?	Carrazeda / TM ?
31	Pedra Caldeira ¹⁸⁷	Poiares	Régua	76	Salgueiral	Lousa (?)	TM
32	Canais	Poiares	Régua	77	Poço do Saião ¹⁸⁸	Lousa	TM

¹⁸³ Até 1780, era uma temerosa catadupa, perigosíssima de transpor. D. Maria II, mandou romper o enorme rochedo a picão, levando esta obra a concluir, mais de dois annos (LEAL 1876-1886, VII, 199).

¹⁸⁴ No verão deixa de ser ponto, formando um vasto e pacífico pégo; mas com o rio alto, é um dos mais perigosos (LEAL 1876-1886, VII, 199).

¹⁸⁵ Também conhecido por *Galeira do Piar*, ou *do Pilar* [devido aos vestígios dos pilares de uma ponte medieval], onde por meados do século XVIII eram *alados os barcos* (OLIVEIRA 1998, 145).

¹⁸⁶ É só perigoso durante a estiagem (LEAL 1876-1886, VII, 199).

¹⁸⁷ De verão, é um pôço d'água placida, como a de um tanque; porém no inverno, é temível (LEAL 1876-1886, VII, 199).

¹⁸⁸ Só é perigoso no inverno (LEAL 1876-1886, VII, 199).

33	Fulgosa	Fulgosa	Armamar	78	Azenhas do Sabor	Cabeça Boa	TM
34	Têde	Adorigo	Tabuaço	79	Azenhas do Pocinho	VNFC	VNFC
35	S. Martinho	Covas do Douro	Provezende	80	Azenhas da Barca da TM	Açoreira	VNFC
36	Lodinho	Covas do Douro	Provezende	81	<i>Pridas</i> [Peredo]	VNFC	VNFC
37	Moreirinha	Covas do Douro	Provezende	82	Azenhas do Côa	VNFC	VNFC
38	Pégo da Lágea	Covas do Douro	Provezende	83	Goleira da Q.ta das Tulhas	Castelo Melhor	VNFC
39	Ferrão	Covas do Douro	Provezende	84	Saraiva	Urros	TM
40	Canal da Moura	Covas do Douro	Provezende	85	Urros	Urros	TM
41	Olho de Cabra	Covas do Douro	Provezende	86	Olha da Brulha ¹⁸⁹	Castelo Melhor?	VNFC ?
42	Olho do Cu	Covas do Douro	Provezende	87	Calhau de S. Cibrão	Escalhão / Almendra?	FCR / VNFC ?
43	<i>Caxuxa</i> ¹⁹⁰	Covas do Douro	Provezende	88	Azenhas do <i>Serio</i>	Barca d'Alva	FCR / FEC ?
44	Chanceleiros	Covas do Douro	Provezende	89	Carriça	Poiares	FEC
45	Oliveirinha	Valença	S. J. da Pesqueira	90 ¹⁹¹	Saltinho	FEC	FEC

(a partir de LEAL 1876-1886, VII, 198-200)

N.B.: Nesta relação, os “pontos” nem sempre estão localizados pela ordem devida (vd mais adiante a listagem fornecida por Forrester).

¹⁸⁹ *Passando a agua de certa altura, fôrma um redemoinho, de muitos metros de diametro, digno de ver-se; mas barco que entre n'elle, difficilmente se salva* (LEAL 1876-1886, VII, 199); ribeiro da Bulha?

¹⁹⁰ *É um ponto quasi tão perigoso como o da bulla, quando o rio leva grande volume d'agua* (LEAL 1876-1886, VII, 199).

¹⁹¹ Destes, subsistiam ainda em 1960 (com outras designações em alguns dos casos), 64 que pontuavam o curso do rio (RAMOS 1997, 97).

Fotografia do mapa de Forrester na Casa Municipal de Cultura da Mêda



(MACHADO 2007)

G - O Douro das Arribas e a acção dos embarcadores naturais

Participa o Douro na chamada “raia húmida” desde a Peña de las Campanas (a S de Castro Ladrones, Zamora), até à confluência do Águeda, entre VT e BA, numa distância de 107km (BLANCO & BUENO 1996, 52), inflectindo nessa zona para Ocidente e a partir daí percorre sempre território português até fenecer no Mar, entre as cidades de Porto e VN de Gaia.

Tem o curso deste rio um desnível na zona fronteiriça de cerca de 400 metros, repartidos equitativamente entre ambas as províncias castelhanas, pelo que à de Zamora corresponde uma pendente média de 0,004m e à Salamanca de 0,003m, correspondendo o total do troço a 0,0034m, tudo em valores médios. Assim, por exemplo nos 20km finais, desde a Barca de Vilvestre até VT, o desnível é de 15m com uma média de 0,00075m. Desde este ponto até à foz na cidade do Porto é um rio (algo) mais manso e navegável, sendo o desnível de uns 120m, com uma pendente média de 0,0006m (OLIVER 1927, 2482, 288).

Desde remotos tempos nele se foi navegando em diversos troços, tanto para o transporte de pessoas como de mercadorias, mas com um carácter marcadamente local que, no caso da raia e desde que as condições climatéricas o permitissem, era também um meio que facilitava a prática do contrabando.

No troço internacional, o vale extremamente encaixado dificultava os acessos a alguns fundeadoiros naturais aí existentes, pois ao iniciar-se o século XIX todos os caminhos que ligavam à fluviovia duriense não passavam de carreiros de pé-posto, sendo ainda raros por meados da primeira metade do século XX aqueles que permitiam a passagem a carros de dois rodados, havendo apenas um (e na província de Salamanca) que permitia o trânsito com segurança a todo o tipo de veículos, ou seja, a chamada *carretera* de Salamanca ao molhe de VT.

O primeiro caminho que ligou a meseta salmantina a esse porto do Douro, teve carácter militar e pontual e foi construído ao redor de 1809 e 1810 por um indivíduo de alcunho Paulino, destinado a subir a máquina de guerra dos ingleses -aí desembarcada e proveniente da cidade do Porto- que operavam na zona de Ciudad Rodrigo, sendo transportada em carros puxados por várias juntas de bois. Refira-se a título de passagem que Sir Artur Wellesley, foi agraciado pelo governo português com o título de marquês do

Douro em reconhecimento dos serviços prestados contra as hordas napoleónicas (LEAL 1876-1886, II, 481).

Apesar de mal construído e pior conservado, prestou bons serviços ainda em 1818 e 1819 para o transporte de grão a VT. Concluída a “Guerra da Independência” e recuperada a normalidade económica, as boas colheitas obtidas em Castela nas campanhas de 1815-1817, baixaram os preços do cereal, estimulando iniciativas destinadas à exportação de grão para Portugal (ROBLEDO 2001, 450). Esse impulso dos baixos preços para um país deficitário em cereal como era Portugal, explica que *en los años 1818 y 1819, llegaron hasta la Fregeneda barcos de porte de mil a tres mil quintales extrayéndose para Portugal algunos millares de fanegas de trigo*¹⁹² (BOPS 1835a, 660).

H - Uma via para o escoamento do cereal castelhano

Considerando o carácter essencial e determinante desta fluviovia para o desenvolvimento provincial e regional, dirigiu a *Diputación* de Salamanca a par com pessoas de prestígio e autoridade na província, uma informação em Junho de 1821 ao Governo, onde manifestava as inquietações dos lavradores que procuravam uma solução para um comércio que em forma de contrabando vinha utilizando o rio¹⁹³.

Consequentemente foi nomeada uma comissão *ad-hoc* que veio a concluir pela necessidade de antes de mais se realizar um levantamento das condições do rio entre HD e a foz, solicitando-se para o efeito a correspondente autorização ao governo português.

Mas a *Diputación salmantina* inquietada com o problema agrícola e receando que esse levantamento viesse atrasar a resolução do problema, decidiu fazer este reconhecimento por sua conta¹⁹⁴.

O resultado dessa investigação confirmou que o rio era navegável em toda essa extensão, não se encontrando nela qualquer obstáculo insuperável a menos que se pretendesse subir até Fermoselle; considerava além do mais ter o rio bons embarcadiros

¹⁹² Fanega: unidade de capacidade para cereais e leguminosas secas, equivalente aproximadamente a 55,5 litros (MALDONADO 1997).

¹⁹³ O comércio ilícito era e continuaria a ser uma questão recorrente, assumindo em alguns momentos proporções graves, sendo os cereais o produto contrabandeado por excelência nesta zona fronteiriça (MARTINS 2003).

¹⁹⁴ E juntamente com *el jefe político que entonces se hallaba en Salamanca, guiados además, por un sentimiento patriótico y convencimiento íntimo del nuevo ser que recibiría la provincia al facilitarse la inmediata extracción de granos, reconocieron por si mismos el Duero y reuniendo cuantos datos locales eran posibles, tomando informes de los ayuntamientos, de los párrocos y otras personas ilustradas y peritas, naturales o vecinas de aquella parte de la provincia, y del vecino reino de Portugal riveranos del Duero.* (BOPS 1835b, 703).

em ambas as margens, sendo todavia mais adequados para as operações de embarque e desembarque *los de Fregeneda hasta la quinta de San Martín o Barca de Alba, a la desembocadura del Águeda en el Duero, porque allí va también a parar un camino transitable para todo género de caballerías, el cual a muy poca costa podría hacerse carretero*, encontrando-se nas mesmas circunstâncias o porto das Aceñas de HD em frente ao de FEC já anteriormente utilizado por possuir igualmente acessos (BOPS 1835b, 704).

Considerava vantajoso VT devido à proximidade de HD e Vitigudino que tinha como os sítios mais oportunos para localizar os armazéns gerais que recepcionariam o grão proveniente do interior, o que também já havia sido experimentado nos referidos anos de 1818-1819, em cujo porto chegaram a estar mais de 30 embarcações ao mesmo tempo e por diversas vezes, a maior parte com capacidade para 1.400 quintais ou fanegas [50 toneladas] que navegavam desde Novembro a Maio inclusive, todos de um mastro com vela, remo e leme [a espadela], ou à sirga (BOPS 1835b, 704).

Da leitura dos parágrafos imediatamente anteriores facilmente se intui que a investigação realizada pelo responsável político da província e seus acompanhantes se limitou à zona fronteira e mais concretamente, desde a confluência do Águeda às imediações de Vilvestre, empenhando-se em localizar e confirmar os portos naturais e respectivos acessos, labor que não deixa de ser aplaudido, uma vez que a falta destas estruturas complementares limitava grandemente o transporte¹⁹⁵.

Levou a instabilidade política nos dois reinos ao adiamento da questão.

Chegado o ano de 1828 o Ministro da Fazenda López Ballesteros, apresentou ao Governo o projecto do Arquitecto Agustín Marco-Artú, no qual detalhadamente se indicavam as obras necessárias *para hacer efectiva la navegación desde Aranda de Duero hasta el puerto de la Fregeneda, a donde llegan en la actualidad barcos procedentes de Oporto*. Revela a facilidade nas obras necessárias à navegação desde Aranda de Duero até Carrascal, por baixo de Zamora, e a dificuldade desde esse ponto até ao cais de LF, calculando o investimento em cerca de 28 milhões de reais (ROBLEDO 2001, 451).

¹⁹⁵ E limitou-se à zona fronteira porque, quando a comissão do comércio do Porto (criada por decisão das Cortes Constituintes de 23.VIII.1821), adepta das vantagens da melhoria da navegação do Douro, se viu confrontada com a proposta espanhola para a realização de um estudo conjunto no sentido das embarcações de Castela poderem chegar ao Porto, recusou, alegando que *quaisquer estudos poderiam ser satisfatoriamente realizados por portugueses* para além de que a exportação por parte de Espanha de cereais, vinhos e derivados (que tinham entrada proibida em Portugal), seria inconveniente, temendo as fraudes (PEREIRA 1997, 254).

É verosímil deduzir-se que os gestores do referido projecto não limitavam as possibilidades de navegação à província salmantina, mas antes queriam estender essa via de comunicação ao resto de Castela, apontando como limites Aranda de Duero e Valladolid, esta através de uma ligação entre o Pisuerga e o Douro pelo *Canal de Castilla*¹⁹⁶. Aliás o reconhecimento para essa possibilidade voltou a ser realizado por decisão tomada em 1851 e concluído em 1853 (REVENGA 1854, 93-98).

Mas considerando ser o projecto algo ambicioso para a época, não teve execução (OLIVER 1927, 2482, 290), certamente motivada também pela instabilidade política então vivida.

Certo certo, é que os castelhanos teimavam em utilizar esta “estrada líquida” para dar saída ao pão, fazendo-o por vezes à revelia das autoridades, como é o caso da apreensão de um barco espanhol carregado de trigo na BA, em 27.IV.1830, como no-lo informa o Juiz de Fora de FEC (FERNANDES 1993b, 94, 657).

Promoveram entretanto os Procuradores às Cortes por Salamanca no reinado de Isabel II, a elaboração das bases para um Tratado com Portugal que foi alcançado a 31.VIII.1835, ratificado por ambos os Governos e assinado em Lisboa por Evaristo Peres de Castro e pelo Duque de Palmela. O elaboração do Regulamento para a aplicação deste Acordo foi demorada devido a vicissitudes várias, conseguido por fim a 23.V.1840, sendo subscrito por Francisco Joaquim Maya e João Ferreira dos Santos Silva Júnior, pela parte portuguesa e por Carlos Creus e Juan Rodríguez Blanco, em representação espanhola.

O ponto de partida destas diligências foi uma petição assinada por vários desses Procuradores e aprovada pelo Governo, onde são enumeradas as vantagens em se proceder à melhoria das condições de navegação do Douro, nomeadamente a possibilidade de se resolver *la gran cuestion agraria* do momento, ou seja, qual seria mais vantajoso, importar do estrangeiro o trigo necessário às provincias levantinas e andaluzas, ou fornecê-las com os excedentes castelhanos? (BOS 1835a, 660)¹⁹⁷, para além da necessidade dum Convénio com Portugal que levantasse a proibição e facilitasse a exportação (para o Estrangeiro e

¹⁹⁶ Obra de Engenharia Hidráulica, realizada entre 1753 e 1849, segundo o *Proyecto General de Canales de Navegación y Riego para los Reinos de Castilla y León*; possui 207km; classificada como *Bien de Interés Cultural* segundo o decreto n.º 154/1991, de 13 de Junho 207km (Palencia...).

¹⁹⁷ Naqueles destinos os cereais *se pagan a precios exorbitantes, saliendo del reino mucho metálico, los tendrían a precios módicos, pues está averiguado que valiendo el trigo de Castilla de 28 á 30 rs., puede darse el mismo, esportado por el Duero a 46 rs. en Cartagena y otros puertos, y en el día lo tendrían á manos aun por el bajo precio que tiene en la actualidad, y en fin las provincias limítrofes á Salamanca, como Zamora, Ávila y Valladolid, renacerían igualmente y adquirirían un nuevo ser con la salida de sus preciosos frutos* (BOPS 1835b, 704). Não eram no entanto estas regiões tradicionalmente deficitárias em cereais.

Ultramar)¹⁹⁸, visto ser este um meio de transporte mais barato assim como pelos postos de trabalho que criaria, abrindo um novo campo à indústria espanhola e portuguesa¹⁹⁹ (BOS 1835b, 704).

Por esta altura também um vizinho de Madrid, José Lafond, propunha o monopólio durante cinco anos da navegação no Douro, o que o Governo recusou, uma vez que contrariava a liberdade de circulação que se pretendia e o estabelecimento das alfândegas necessárias cujas receitas haveriam de reverter para as obras a realizar, revelando no entanto esse gesto, no nosso entender, que os empresários ibéricos acreditavam no futuro dessa fluviovia, se considerarmos como acima se viu, o caso de Oliveira Pimentel de TM.

Iniciaram-se as negociações com Portugal e procedeu-se ao reconhecimento da região por forma a que se propusessem as obras indispensáveis para promover a navegação duriense com um embarcador capaz, tarefa cometida ao engenheiro de Caminhos e Canais Manuel Caballero Zamorátegui, que com uma dotação de 1.000 reais mensais -a cargo dos fundos destinados a promover e habilitar a navegação do Duero-, iniciou os trabalhos recebendo instruções específicas do director-geral de Caminhos, José Agustín de Larramendi, nas quais limitava a sua actuação ao reconhecimento detalhado do terreno e realização de um croquis com propostas de obras realizáveis a curto prazo, deixando para mais tarde os levantamentos planimétricos e as nivelações necessárias para com eles poder elaborar tanto o projecto como o orçamento (OLIVER 1927, 2482, 292).

I - Vega de Terrón porto natural de Castela

Zamorátegui, num parecer de 30.XII.1835, assinala as obras que se haveriam de executar para habilitar os caminhos, capazes de permitir a passagem de carros desde

¹⁹⁸ ...*Tales son las ventajas que se conseguirían en concepto del Estamento, si S.M.F. se sirve permitir la venida por Oporto, ó de este mismo punto, de buques particulares que quieran pasar á la Hinojosa por granos, vinos y aguardientes de España para esportarlos por el puerto indicado, si bien con las precauciones que el gobierno portugués juzgue convenientes para evitar fraudes de los especuladores en los términos que se convenga entre ambas potencias, permitiéndose al propio tiempo que allí mismo se hagan depósitos de los espresados géneros o en cualquier otro punto proporcionado con el objeto de ser reesportados, siempre que no convenga a Portugal su venta en aquel reino* (BOPS 1835b, 704).

¹⁹⁹ Ao extenso rol de argumentos esgrimidos juntaram, como vimos, os da economia de escala que tal empreendimento haveria de arrastar consigo: *La propiedad territorial adquiriria por este medio mayor valor, muchos brazos se emplearían en las composturas de carreteras hasta la rivera del Duero, fábricas de toneles se establecerían en la sierra de Francia que tanta proporcion de maderas tiene para ello, y tanta necesidad de ocupar su inmensa y lánguida población: los portes en ruedas y caballerías, la carga y descarga de buques, pondrian en movimiento una porción de mans, y en fin varios establecimientos industriales y comercial nacerían, que darian á la provincia de Salamanca una riqueza creada nuevamente y sin menoscabo de nadie* (BOPS 1835b, 704).

Salamanca a LF e HD. Determina ainda a construção de um cais cómodo e abrigado em VT, assim como um caminho de sirga entre esta paragem e as Azenhas de HD. Orçamenta estas construções em 146.887 pesetas, das quais, pouco mais de 3.000, destina ao cais de acostagem e ao caminho de sirga, o resto dedica-o ao arranjo de 197km de caminhos (OLIVER 1927, 2482, 292).

As obras propostas por Caballero Zamorátegui para a construção do porto de VT consistiam essencialmente em manter os restos de uma pequena presa e uma ilha existentes no cruzamento dos leitos do Águeda e do Douro, com o fim de que as mesmas actuassem como defesa relativamente às correntes de água. Além disso prevê a construção de um espigão na margem direita do Águeda utilizando no molhe a pedra saída do cerro de apoio. Dispõe a plataforma aproximadamente a 12 pés sobre as águas baixas deste rio, prevendo construir o cais de atracagem mediante uma escavação no leito de 8 pés de profundidade por 200 de comprimento e 30 de largura.

Para facilitar a subida até às Azenhas de HD, estima ser apenas necessário aprofundar em seis pés os baixios do leito.

Finalmente considera que facilmente se poderá abrir um *cómodo camino de sirga para el paso de bueyes o caballerías* na parte espanhola que una os dois portos, chamando todavia a atenção para as várias linhas de água existentes, mormente a *cañada del Froya*, recomendando no entanto que se não construa já em vista da economia recomendada e por o não considerar de absoluta necessidade, uma vez que o caminho existente na margem portuguesa aberto para o trânsito operado em 1818 e 1819 se encontrava em bom estado de conservação e, uma vez que teria de contratar pelo menos nos primeiros tempos, “marinheiros” lusos, por não estarem os espanhóis habilitados para o efeito conquanto fossem igualmente vizinhos do rio, mas por o não usarem para as artes da pesca como faziam os da margem direita, então que se mantivesse por ora a alagem por ali (OLIVER 1927, 2483, 311).

Foi o projecto do molhe aprovado em 17.II.1836, determinando-se a sua imediata construção para que as obras estivessem concluídas até ao Verão. Iniciadas estas, não demoraram a surgir os problemas devido a desentendimentos entre Zamorátegui e o arquitecto encarregado de as realizar, Francisco Nieto, ao ponto de em Janeiro de 1838 a *Diputación* provincial, partidária do sistema proposto por Nieto, ter proposto à Rainha reinante a destituição do engenheiro.

Em consequência, foi o eng.º Pedro Severo Robles encarregado da redacção do projecto e planos para a construção dos caminhos entre Salamanca e Béjar a Ávila, recomendando-se-lhe ao mesmo tempo que, sem intervir nos trabalhos a cargo de Caballero, estivesse no entanto atento e, discretamente fosse informando.

A breve trecho passou Severo Robles a ter a responsabilidade da direcção de todos os caminhos da Provincia de Salamanca, ficando Zamorátegui afastado dessas obrigações.

Foi a construção dos dois acessos ao Douro adjudicada a 9.XII.1838, pela quantia de 18.112,50 pesetas. Conforme o relatório de Robles, durante o exercício anterior, o montante investido tanto nos caminhos de acesso como nos cais, ascendera a 17.163,75 pesetas.

Consideraram-se as obras concluídas a 21 de Maio, data a partir da qual os *carros con toda carga y cualquier otro carruaje* puderam aceder a VT, se bem que operações de carga e descarga entre estes e as embarcações não fossem possíveis por existir uma diferença de cota de 14m entre estas e o limite dos molhes. Para evitar este inconveniente foi proposto a construção de um caminho em zig-zag que teria um custo de 300 pesetas.

Pelo exposto se poderá concluir que os dois técnicos responsáveis pelas obras, dedicaram os seus esforços à construção de caminhos que permitissem o acesso às margens do Douro em VT e às Azenhas de HD, pois findo o ano de 1839 nada se tinha feito relacionado directamente com a navegação do rio nem melhorado as condições dos cais de atracagem (OLIVER 1927, 2483, 312).

Durante o ano de 1841, para além da assinatura do Regulamento para a aplicação do Convénio de 1835, celebrou-se uma reunião em Cantalapiedra a 20 e 21.VIII.1841, em atenção a uma *Orden de la Regencia del Reino*, com o objectivo de se conseguirem os meios para levar a cabo as obras no sentido de converter o rio numa via dotada das estradas e dos cais necessários.

Sendo aí decidido:

1º Que a província de Ávila se encarregasse da construção de uma estrada de Ávila a Salamanca na sua jurisdição e contribuísse para as obras de acesso ao Douro desde LF e Vilvestre aos portos, com sete partes das trinta e seis que constituíam o seu custo total.

2º Que a de Valladolid empreendesse imediatamente a construção da estrada de Valladolid a Salamanca na sua jurisdição e contribuísse para as despesas daqueles acessos com cinco partes.

3º Que a de Zamora procedesse à reabilitação do caminho que vai desde a sua capital a Vilvestre y LF e contribuísse para os acessos citados com dez partes.

4º Que a de Salamanca arranjasse as calçadas de Ávila, Zamora e de Valladolid na sua jurisdição e a do Douro até LF; contribuiria ainda com catorze partes para as despesas com os acessos ao Douro.

5º Que as *Diputaciones* provinciais que não dispusessem de fundos nem capacidade em os adquirir, propusessem urgentemente os montantes que achassem necessários.

6º Que se pedisse ao Governo que, com fundos do Estado, se realizassem todas as obras indispensáveis no Douro para facilitar a carga e descarga de mercadorias, que assegurasse a estadia das embarcações nos cais de acostagem e permitisse a navegação até ao porto de Vilvestre.

7º Que se solicitasse ao Governo a nomeação de um engenheiro que estudasse a ligação do canal do Pisuerga com o porto antes mencionado.

8º Que se sensibilizasse o Governo para que reclamasse do de Portugal o cumprimento do Tratado sobre a livre navegação do Douro, do ano de 1835.

O resultado prático desta reunião foi nulo devido a uma multitude de factores, entre os quais as dificuldades económicas da época e *el carácter del castellano, tan refractario a los trabajos en colaboración*, no dizer do autor citado. Ficou no entanto evidenciado o interesse das quatro províncias representadas em dispôr a breve trecho de um meio de transporte que as ligasse ao mar, empresa que julgavam de acessível realização e resultados altamente positivos (OLIVER 1927, 2483, 313).

J - A acção do Barão de Forrester

Paralelamente em Portugal, entre 1831 e 1844, move-se um personagem com iguais preocupações. Falamos de Joseph James Forrester, súbdito britânico, produtor e comerciante de vinhos estabelecido no vale do Douro e a cujo conhecimento dedicou vários anos da sua vida (e a própria vida²⁰⁰) e certamente pingues cabedais. Elaborou um levantamento científico como contributo à sua navegabilidade, criando vários mapas, o primeiro dos quais -*Map of the Wine District off the Alto Douro*- tem a sua primeira edição em Londres no ano de 1845, concluindo entretanto um outro igualmente impresso na capital inglesa em 1848 (GUIMARÃES 1998, 13) e sobre o qual aqui nos debruçaremos.

²⁰⁰ Foi-lhe em vida atribuído por Portugal através do rei-consorte Fernando II, em 1855, o título de Barão de Forrester; morreu num naufrágio ocorrido no Cachão da Valeira a 12.V.1861 (GUIMARÃES 1998, 14).

A 8.XI.1841 subiu o rio de barco desde o Porto até ao Salto da Sardinha (cerca de 2km a montante da Barca de Vilvestre) em companhia do capitão Diego Köpke e A. Roquemont, referindo ser aquela a primeira embarcação a alcançar o dito ponto.

Intitula-se o mapa, bilingue (inglês e português), *The Portuguese Douro and the Adjacent Country and so much of the River as can be made Navigable in Spain by Josh. Forrester, H.M. Royal Geographical Society of Berlin; R. A. L, Lisbon & Oporto; F.R.G.S., Paris & London; C.M., L.Z.S., &c* e possui as dimensões de 2,84m por 0,64m.

Nele se descreve o rio Douro desde o Atlântico até ao Salto da Sardinha (cerca de 2km a montante da Barca de Vilvestre), assinalando com o seu nome e número de ordem, os duzentos e dez *pontos*²⁰¹ existentes que embaraçavam a navegação, segundo o seu critério (FORRESTER 1848; OLIVER 1926, 2467, 428).

Mas outros detalhes são descritos no mapa²⁰²:

Um croquis do rio à escala 1/480.000, no qual figura a distância-tempo (relativa a uma légua) necessária a uma embarcação para descer o rio, tanto no Verão como no Inverno.

Um croquis geológico à escala 1/800.000, da região vinícola denominada “Alto Douro”.

A distância em léguas portuguesas entre os pontos mais importantes do rio.

Uma relação das 48 barcas recenseadas à época, para cruzar o rio, mais 10 na foz de outros tantos rios secundários.

Nove quadros relativos a outras tantas paragens do Douro, transmitindo uma visão clara das características do seu curso.

No mapa figuram ainda várias notas, nelas se descrevendo sucintamente o percurso do rio desde a Serra de Urbión ao Atlântico, a sua lonjura em território português que calcula aproximadamente em 31 léguas portuguesas (cerca de 190km), alguns aspectos relativos ao seu leito e correntes, desfiladeiros e cachoeiras e outros obstáculos que dificultam a navegação e a tornam perigosa.

Considerava haver condições que permitissem a navegação até à Barca de Vilvestre, mas não a montante desta por serem os entraves de tal grandeza que, para tal se

²⁰¹ Segundo Pedro Augusto Ferreira Abade de Miragaia [Porto], *Os povos das duas margens do Douro, dão o nome de ponto – e também galleira – ao sitio do rio em que a navegação se torna perigosa, em razão de correr a agua com vertiginosa rapidez, por entre rochedos* (LEAL 1876-1886, VII, 197).

²⁰² Também acedemos a este documento (verdadeira obra artística) através de um exemplar de reedição à escala natural existente na Casa Municipal de Cultura da Mêda (Ago2007).

conseguir e apenas parcialmente, se exigiriam grandes somas de dinheiro e sem compensação considerando a relação custo-benefício (FORRESTER 1848).

Juntamente com o rol de obstáculos o autor inclui uma série de procedimentos que, em sua opinião, e ao menor custo possível, possibilitariam a navegação, propondo para tal a explosão de alguns dos obstáculos, melhorar as margens e proceder à limpeza dos fundos do leito do rio de acordo com os calados das embarcações que haveriam de sulcar as suas águas.

Faz além disso algumas reflexões sobre as vantagens económicas que tanto para Espanha como para Portugal haveria de advir desta empresa, toda ela em consonância com o Tratado para a livre navegação suscrito em 1835 e o Regulamento para a sua aplicação, de 1840.

Lembra o interesse deste empreendimento tanto para a lavoura duriense e a das suas províncias, como para os comerciantes da cidade do Porto e de todas as classes sociais do N de Portugal, sendo até uma questão de vida ou de morte para os arrais e marinheiros do Douro, não havendo ano em que se não registasse o naufrágio de várias embarcações, a destruição de quintas e perda de vidas humanas, para além de se demorar na viagem do Porto à BA geralmente quinze dias (OLIVER 1926, 2467, 529).

Considera ainda o autor inglês a necessidade de regular os diferentes afluentes do Douro, já que o regime das suas águas incide sobremaneira nas daquele; que seriam precisas obras para a criação de caminhos de acesso aos pontos de atracagem, especialmente em Portugal, porquanto se encontrarem as estradas de acesso ao Douro *quasi* intransitáveis.

Arrematava afirmando que em face do exposto, era impossível ao lavrador português competir com o especulador espanhol, pois uma fração importante da grande quantidade de trigo que produziam, a baixo custo, facilmente e com pouca despesa se transportava até a fronteira transpondo-a em forma de contrabando, situação que não prejudicava somente o lavrador português como toda a economia, uma vez que o especulador não adquiria em troca produtos nacionais mas recebia divisas (FORRESTER 1848; OLIVER 1926, 2467, 530).

Por ter sido considerado o mapa de interesse nacional, resolveu a Rainha Maria II isentar de taxas aduaneiras a sua introdução em Portugal, por diploma de 01.IV.1848.

Foram os trabalhos de Forrester seguidos com interesse e expectativa tanto pelos meios económicos como políticos das zonas adjacentes ao vale do Douro, vendo neles um

contribuiu à melhoria dos meios de transporte e conseqüente comercialização dos vinhos e produtos agrícolas das suas regiões, desenvolvendo-se iniciativas destinadas a oferecer-lhe o apoio institucional e em muitos casos transmitindo-lhe mensagens de ânimo e gratidão, no sentido de que se alcançasse com êxito a conclusão da obra.

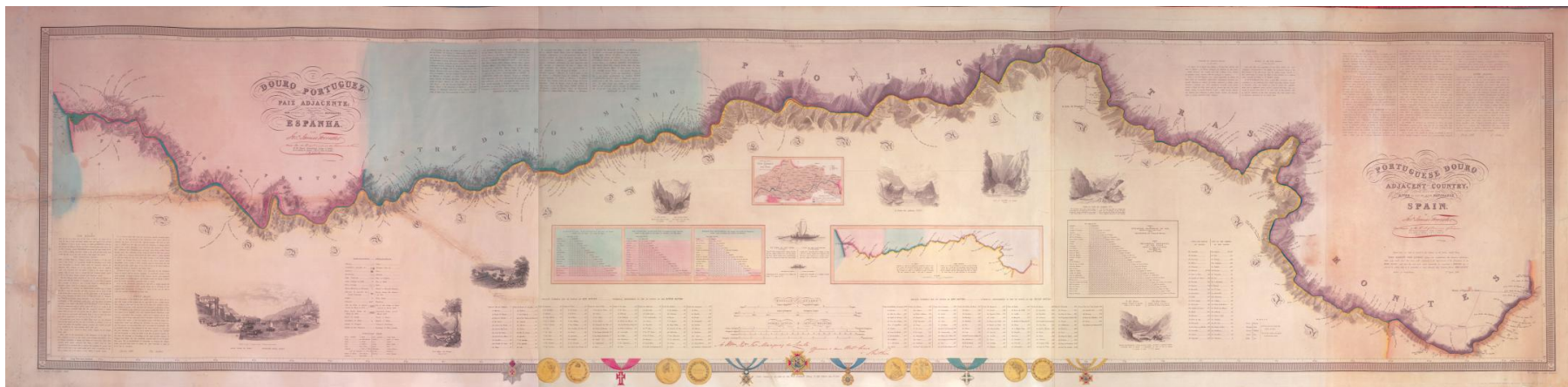
A atenção despertada teve acolhimento na imprensa do Porto, realizando o *Periodico dos Pobres no Porto* de 15.IV.1843 uma detalhada reportagem sobre o conteúdo do aludido mapa (FORRESTER 1844; RIVAS & ABREU 2008a).

Desenho do Cachão da Valeira no mapa de Forrester



(FORRESTER 1848)

O mapa do Douro Portuguez e Paiz Adjacente: com tanto do Rio Quanto se pode tornar navegavel em Espanha



(FORRESTER 1848)

NOTA: *The portuguese Douro and the adjacent country and so much of the river as can be made navigable in Spain*: Escala [ca 1:57000], 2 Legoas Geograficas [20 ao grau] = [19,50 cm] / Londres: Joseph James Forrester : John Weale, June 1st 1848 / 1 mapa, 3 folhas coladas : gravura, color. ; 73x303,50 cm. Contém ainda escalas gráficas de "2 Legoas Portuguezas", de 18 ao grau, e de "5610 Braças", e equivalências gráficas entre o Palmo Portuguez e as Polegadas Portugueza, Ingleza e Castelhana, e os Centímetros. Dimensão de cada uma das folhas: folha 1: 104,30cm; folha 2: 95,70 cm e folha 3: 103,50 cm.

Na margem inferior, parte central, inserem-se dois mapas: mapa 1 - "Geological view of the wine district of the Alto Douro". - Escala ca. 1:270000, determinada com o valor calculado 4,65 cm correspondente a "2 Portuguese Leagues", de 18 ao grau . - Mapa 2: perspectiva geral do rio e comentários sobre o mesmo. - Escala ca. 1:460000, determinada com o valor calculado 2,7 cm correspondente a "2 Legoas Port.gs 18 ao Grao" . - Nas margens, inferior esquerda e superior direita, inserem-se textos descritivos, em português e em inglês, sobre o Rio Douro, e a sua representação no mapa, e sobre o vinho do Porto . - Na margem inferior inserem-se, também, vários quadros com informação diversa: sobre distâncias, embarcações, etc. e, ainda, várias vistas com troços diferenciados do rio e de embarcações [do catálogo geral da BNP].

J.1 – Relação numérica dos 210 “pontos” do rio Douro

Quadro com a relação numérica dos 210 “pontos” do rio Douro

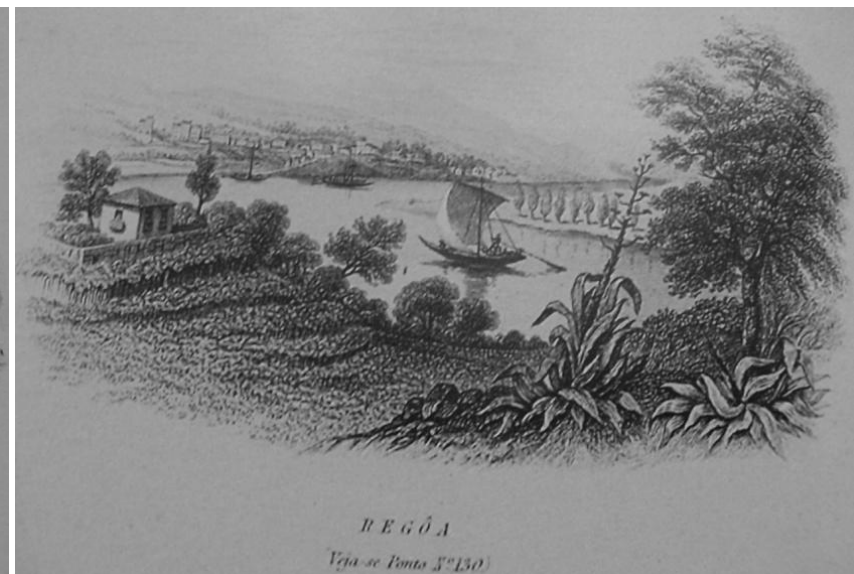
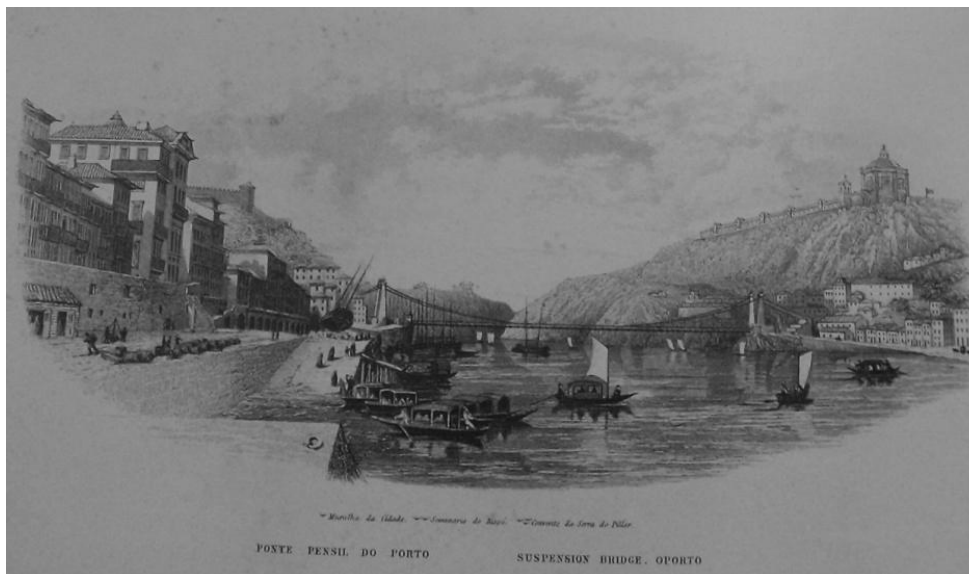
1	do Salto da Sardinha	54	do Pennedo da Vide	107	de Chancelleiros	160	do Cadão
2	de Mazouco	55	da Pena Redonda	108	da Cachucha (o Ferreiro)	161	do Boraco-do-Cadão
3	do Fragão de Vilvestre	56	2.º da Pena Redonda	109	da Cachucha (a Leonora)	162	do Penedo da Viola
4	da Barca de Vilvestre	57	3.º da Pena Redonda	110	d’Oliveira	163	das Figueirinhas
5	do Rio Escuro	58	do Saião (2)	111	do Olho da Cabra	164	de Lovazim
6	dos Canaes dos Frades	59	do Salgueiral	112	do Canal da Moura	165	de Sizalde
7	das Azenhas de Manuel Luiz	60	do Raio	113	do Secco das Ortigas	166	do Touro
8	das Azenhas da Pintura	61	2.º do Raio	114	Novo d’Aguilhão	167	da Golinha
9	das Azenhas de Joze Maria	62	3.º do Raio	115	do Ferrão	168	do Pinheiro
10	de Sauzelhe	63	da Telhada	116	do Secco do Ferrão	169	da Bulla
11	das Azenhas do Seixo	64	2.º da Telhada	117	d’Amoreirinha	170	da Insua da Bulla
12	do Pélago	65	do Torrão da Murça	118	do Lodinho	171	do Coelho
13	do Fragão de Sauzelhe	66	das Azenhas de D. Anna	119	de S. Martinho	172	de Monçella
14	da Fialhoza	67	da Volta d’Andreza	120	do Caleiro	173	do Malhão de Monçella
15	2.º da Fialhoza	68	de Sermenha	121	do Outeiro	174	da Tijeira
16	Azenhas das Vinhas do Douro	69	da Colleja	122	dos Canaes	175	de S. Felipe de Nery
17	da Jangada	70	das Figueiras	123	da Pedra Caldeira	176	do Estacão
18	do Silvestre	71	2.º das Figueiras	124	de Bagaúste	177	da Gorça
19	da Carriça	72	da Teja	125	2.º de Bagaúste	178	do Coucinho
20	da Ilha das Garças	73	da Trilhoeira	126	do Corgo	179	da Forcada
21	do Agueda	74	do Arnozello	127	2.º do Corgo	180	de Armenteiro
22	2.º do Agueda	75	do Cadãozinho	128	3.º do Corgo	181	de Ruivas

23	3.º do Agueda	76	2.º do Cadãozinho	129	da Junqueira	182	do Sacerdote
24	do Silio [Silho!]	77	dos Canaes	130	das Poças	183	da Rapinha
25	do Pombal	78	de Vargellas	131	do Santinho	184	da Carranca
26	2.º do Pombal	79	de S. ^{to} Xisto	132	da Pesq. ^{ra} dos Lodos	185	da Fontainha-de-Gravato
27	d'Atalaia	80	2.º de S. ^{to} Xisto	133	da Corvaceira	186	dos Sete Rios
28	de Sam Sibrão	81	3.º de S. ^{to} Xisto	134	da Sermenha	187	de Quebra Mastros
29	2.º de S. Sibrão	82	da Ripança	135	do Conde	188	do Navio
30	3.º de S. Sibrão	83	de Caçarelhos	136	da Rede	189	da Fisga
31	da Olga	84	do Cachão da Pesqueira	137	do Sapo	190	da Seixeira
32	2.º da Olga	85	da Baleira	138	de Gradins	191	do Gonçalo Velho
33	3.º da Olga	86	2.º da Baleira	139	dos Nasc. ^s do Bernardo	192	do Pego da volta
34	da Saraiva	87	da Colmaça	140	do Caramancho	193	de Escarnide
35	2.º da Saraiva	88	d'Alegria	141	da Pedra dos Olhos	194	da Baruga
36	3.º da Saraiva	89	2.º d'Alegria	142	da Carregoza do Piar	195	dos Fieis de Deos
37	d'Urnes [Urros?]	90	da Rapa Velha	143	do Piar	196	das Pesqueiras de Fome
38	2.º d'Urnes [Urros?]	91	do Loureiro do Tua	144	da Sn. ^{ra} de Boa Viagem	197	do Vazeiro
39	3.º d'Urnes [Urros?]	92	dos Malvedos	145	das Pedras do Bispo	198	do Galinheiro
40	das Tulhas	93	2.º dos Malvedos	146	da Raiva	199	da Figueira
41	2.º das Tulhas	94	3.º dos Malvedos	147	do Loureiro	200	do Tojal
42	3.º das Tulhas	95	do Clerigo	148	da Ripança	201	das Pesq. ^s do Tojal
43	das Azenhas do Côa	96	de Roriz	149	de Diabude	202	da Pedraça
44	do Predo	97	da Carrapata	150	do Bico	203	do Couçe de Torneiros
45	da Açoreira	98	do Frete	151	de Pelame	204	da Sen. ^{ra} da Cardia
46	do Pocinho	99	do Roncão	152	da Laje	205	2.º da Sen. ^{ra} da Cardia

47	2.º do Pocinho	100	da Roeda	153	da Font. ^a do Porto de Rey	206	do Guarda Trez
48	das Azenhas dos Frades	101	da Carregação	154	das Anchoras	207	da Retorta
49	da Barca Velha	102	da Cerdeira	155	da Irmandade	208	d'Arca dos Bebêdos
50	2.º da Barca Velha	103	das Marcas	156	do Requeixo	209	de Covas
51	do Sabor	104	do Bucheiro	157	da Mogueira	210	das Pedras de Linhares
52	2.º do Sabor	105	das Sopas	158	do Canedo		
53	3.º do Sabor	106	da Oliveirinha	159	da Figueira Velha		

(FORRESTER 1848)

Duas imagens do Douro Portuguez.... (fragmentos)



(FORRESTER 1848)

L - As diligências realizadas por meados do século XIX

Através duma Circular do governo da Provincia de Salamanca publicada a 12.IV.1847, têm instituições e pessoas a possibilidade de se pronunciarem acerca dos *projectos facultativos referentes à la construccion de las carreteras desde esta capital á los embarcaderos de Duero, à Estremadura por el Puerto de Baños, y á la plaza de Ciudad Rodrigo* (BOPS 1847, 180)²⁰³.

Destas, alega por exemplo António Fernández Gorfón, vizinho de Vitigudino, que no troço internacional, o vale extremamente encaixado dificultava o acesso a eventuais fundeadoiros naturais, mesmo reconhecendo a existência de três deles entre VT e a Barca de Vilvestre, com boas condições para serem adaptados a cais, como sejam, o de VT no termo de LF, o das Azenhas em HD (a jusante da embocadura do Huebra) e, o de Manga Garzón, no de Vilvestre (ou o de Pandera²⁰⁴, localizado entre os termos de Vilvestre e o de Mieza), ponto onde até o rio era navegável, defendendo o fundeadoiro de HD sobre o de LF devido a uma maior facilidade no acesso.

Na exposição do deputado provincial por Vitigudino, Lucas Martín de Martín, também se considera o porto de HD em vantagem sobre o de LF, por ser este insuficiente tanto ao nível do acesso porque demasiado declivoso, como por ser aí estreita a margem e o rio não reunir condições para carregar quatro barcos ao mesmo tempo, enquanto que o de HD, sem obra alguma, era suficientemente capaz e espaçoso tanto o rio como a praia para nele se carregarem cem ou mais embarcações de cada vez e possuir um caminho há vários anos aberto a expensas provinciais. Devia ainda para complemento da navegação habilitar-se o porto em Manga Garzón, apesar das várias dificuldades para até ele subirem os navios.

Por seu turno, o *Ayuntamiento* de Vitigudino, sugere a abertura de um embarcadero no ponto de Manga Garzón ou no de Pandera, que indica seria de grande utilidade para a exportação de cereais, desde Zamora (OLIVER 1927, 2482, 290).

E em Julho de 1855 é a vez da Junta da Agricultura de Salamanca se dirigir ao Governador Civil da Província a reclamar as obras exigidas pela navegação, como sejam,

²⁰³ ...dando la posibilidad a que los ayuntamientos, como las personas entendidas y prácticas en el pais, que lo tuvieren por conveniente, puedan contribuir con sus observaciones á ilustrar assunto de tan vital interés... (BOPS 1847, 180).

²⁰⁴ Descrito em 1758 como os *cachois de Pandeira; os quais lhe impedem de ser navegavel; especialmente quando vai baixo e leva menos agoa; Em primeira cachoeira ha hua azenha de moer pam. E em a segunda cachoeira ha sinco moinhos tambem de moer pam; cujas levadas lhe nam impedem a ser navegavel por levar sempre muita agoa e nam cortarem todo o dito Rio* (ABREU 1990, 27).

la construcción del camino desde esta ciudad a La Fregeneda, la del embarcadero y de los edificios necesarios a la aduana en la llamada Vega del Torrón (ROBLEDO 2007, 189-190).

Emitindo o eng.º García San Pedro um relatório acerca da navegabilidade do rio Douro a 15 de Dezembro desse mesmo ano, por decisão da *Dirección General de Obras Públicas* (OLIVER 1927, 2470, 51-53).

Dirección General que solicita ao eng.º um reconhecimento minucioso e exaustivo do rio em Portugal. Não foi a referida decisão executada na totalidade, por razões que de momento desconhecemos, uma vez que o reconhecimento *in situ* se não realizou, não obstante ter García San Pedro reunido uma série de informações que ilustram claramente as dificuldades existentes na época para sulcar as águas do Douro, apesar de algumas confusões na localização dos topónimos assim como de secções do rio que tenta descrever, próprio de quem não pisou o terreno.

Refere as falésias abruptas, os meandros de apertado raio, canal navegável estreito e fortes declives, com penhascos no leito, remoínhos, cascatas e águas arrebatadas ou insuficientes, consoante a época do ano, para além dos obstáculos antrópicos, como as presas e açudes das moendas, cuja remoção o Governo português planeara.

As cheias de inícios de Outono e Primavera eram as mais perigosas para a navegação conquanto as águas ordinárias dessas estações do ano fossem as mais favoráveis, tanto pelo seu caudal como pela velocidade.

Durante as maiores enchentes tornava-se a navegação impossível mormente nos mais notáveis desfiladeiros devido à correnteza e aos numerosos remoínhos que se formavam.

Mesmo com mediano caudal havia perigo em algumas paragens devido aos afloramentos rochosos existentes no seu leito e, com as águas baixas e pela mesma razão mas desta feita devido às presas.

As embarcações subiam do Porto à Régua com sirga de bois, excepto em certos troços onde isso não é possível sendo substituídos por homens, não sendo mesmo praticável tal auxílio por razão das falésias existentes. Nesses trechos empregavam-se remos e vela quando isso era viável e o recurso existia.

Na descida desde VT ao Porto utilizavam-se barcos grandes cada dois dias e meio e os pequenos entre quatro e cinco. Para a subida o percurso dura entre quinze a vinte dias, com vento desfavorável, caso contrário são suficientes seis a oito jornadas.

À época (1855), percorriam o rio cerca de 600 embarcações, algumas das quais podiam transportar até 60 toneladas com águas propícias, caso contrário a carga reduziria-se das 21 às 15 ton., e ocasionalmente às 4.

As tripulações variavam entre 6 e 18 homens, em função das características da embarcação e das condições de navegabilidade que o rio apresentava, sendo sempre constituídas por portugueses.

Exportava a Espanha por esta via fluvial, cereais, farinhas, lãs, cortiça e outros produtos que, uma vez chegados ao Porto, seguiam por via marítima para as costas espanholas, incluindo o Levante, e o estrangeiro. Os géneros agrícolas portugueses que o desciam, eram sobretudo vinhos e cereais e outros excedentários procedentes de Trás-os-Montes e Beira Transmontana.

Subiam em direcção a Espanha couros, alumínio, alpiste e *alguna cosa que otra de procedencia extranjera*, mas em pequenas quantidades, pois a dupla tributação assim o exigia. Somos informados da existência em território espanhol de *bastantes capitalistas que se dedicam al negocio de exportar granos a Portugal*, havendo-os em igual ou superior número, que os introduziam através do contrabando.

Existiam no Porto três companhias com sucursais na BA que asseguravam o transporte das mercadorias ao preço de 2%.

Concluía aquele técnico que as obras necessárias para que a navegação se pudesse levar a cabo com regularidade e segurança ao longo de todo o ano, *serían costósísimas*, devendo de momento limitar-se às estritamente necessárias para que de Outubro a Junho se pudesse circular com tranquilidade com águas normais, pois suspendia-se durante as cheias.

Deveriam consistir essas obras na destruição através de explosivos de algumas rochas do centro do rio, na supressão de alguns braços ou derivações do canal motivados por línguas de areia e na construção de caminhos de sirga, mormente na metade superior do Douro português, com *la posibilidad de sustituir la sirga por remolcadores con motor de vapor* (OLIVER 1927, 2470), solução que à época já se vinha defendendo até para fazer face à concorrência do CF que ora começava (ROP 1859). Aliás vários estudos se publicaram na Europa do tempo como contributo à melhoria da navegação dos rios (ROP 1956) bem como à construção dos respectivos portos (VALLE 1860).

Declara-se Garcia San Pedro francamente partidário de que se façam todos os esforços no sentido de facilitar a navegação, considerando os elevados interesses para a economia espanhola (OLIVER 1927, 2470).

A primeira empresa de navegação no Douro por meio de *alagem a vapor* (The Douro Steam Towage Company, limited) veio a ser concessionada em 1884, através da transferência da concessão de uma outra estabelecida para o transporte regular de passageiros e mercadorias através do sistema *de reboques Meger e Werneigler, ou por outro mais moderno* (LEAL 1876-1886, X, 491).

M - O transporte fluvial anima o comércio

Desempenhou o sítio de Foz Tua certa relevância económica devido ao seu porto, pelo menos desde finais do século XVII (COSTA 1868, 368), detendo em 1721 *mais de 80 armazens em que muita gente deste Concelho [Ansiães] e Provincia fas grandes negocios, em todo o genero de fazendas por ser o melhor porto de contrato e desembarcação que tem o rio Douro da cidade do Porto para cima, donde por elle se socorre esta de muitos fruitos, e mantimentos, e esta Provincia e ainda o Reino de Castella de muitas fazendas* (MORAIS & MAGALHÃES 1985, 26). Aliás, este rio terá sido alvo de alguns estudos no sentido de o tornar navegável, a fazer fé no discurso pronunciado na Câmara dos Deputados a 9.III.1861 em defesa da construção de *um lanço de caminho de ferro pela margem direita do Tua, desde Mirandela á villa de Abreiro e d'aqui uma estrada a macadame por Alijó e Favaios para o caes do Pinhão, continuando depois o transporte pelo rio Douro*²⁰⁵ (ALVES 1975-1990, IX, 224).

Constituiu-se entretanto a foz do rio Sabor ao longo do século XIX também como entreposto do comércio fluvial duriense, sobretudo para escoar os produtos agrícolas do Distrito de Bragança, mormente do próprio Vale da Vilarica²⁰⁶, considerando os armazéns

²⁰⁵ *visto que a ideia de tornar navegável o rio Tua, outr'ora julgado essencial para fomentar a riqueza transmontana, era inexequível em razões das graves dificuldades e grandes despesas que a sua realização demandava, como os estudos feitos nesse sentido já ha muito tempo haviam demonstrado* (ALVES 1975-1990, IX, 224).

²⁰⁶ A utilidade da navegação do rio Sabor na Vilarica, foi também equacionada por alguns técnicos. Registe-se a propósito, a sugestão do eng.º Sousa Brandão (presidente da AECP), por 1880: *O valle da Villariça, tão productivo e tão nomeado pela abundância e pelo sabor dos fructos que produz, apresenta um declive pequeno nos primeiros 20 kilometros, com o desnivel de 40 metros proximamente, que, attendendo ao declive da corrente em canal seria de 35 metros. Estes, divididos por eclusas de 2 metros, dariam logar a 18 eclusas. Podia pois fazer-se em toda a extensão de 20 kilometros um canal de rega e de navegação, que seria sem duvida uma das mais uteis emprezas d'este genero no nosso paiz, e das primeiras que cumpriria executar, se se iniciasse esta especie de obras em Portugal* (BRANDÃO 1880, 174-175).

aí existentes e as companhias bancárias e de seguros instaladas (margem direita). Por carta de 16.XI.1871 o administrador do concelho de TM, informa o Governador Civil que o valor das apólices efectuadas no *Cais do Sabor* pelos géneros exportados nos anos de 1868 e 1870, foi de 147.860\$715 e 134.009\$600 réis respectivamente (ANDRADE 1995).

Fotografia do Douro na sua passagem pela Vilariça (Foz do Sabor, cerca de 1935)



(ALVÃO 1995, 11)

A relevância deste porto durante o século XIX está patente no facto de ter dado origem a uma nova povoação e também na decisão da CM de TM ter construído entre 1885 a 1888, uma estrada a ligar a Vila ao lugarejo anexo do Rêgo da Barca, junto à foz (margem esquerda), quando no início do século XX possuía este concelho apenas 35km de estrada a *macadam* (PEREIRA 1908, 47/67-68), como atrás se viu.

Através do escritor torre-moncorvino Campos Monteiro conhecemos uma descrição da viagem realizada por volta de 1884 no *barco de carreira entre a foz do Sabor e a do Tua* (local aonde no ano anterior chegara o comboio na Linha que avançava para montante). Numa hospedaria do Rêgo da Barca se instalavam os passageiros que iam chegando para apanharem o barco que partia pelas 2h da madrugada, às terças e sextas-feiras, largando *carreiro abaixo o grupo dos forasteiros, de essa vez bastante numeroso, em linha como as formigas, malas na mão, sacas ao ombro, atrás do moço da estalagem, que marchava na testa erguendo um lampião*, logo que ecoava a buzina do arrais anunciando a partida (MONTEIRO 1995, 291-293)²⁰⁷. Foi esta mesma viagem realizada e referida por Pinho Leal (LEAL 1876-1886, X, 488).

²⁰⁷ *Ao fundo do areal, a sombra do comprido rabêlo dava a impressão de um animal antediluviano encalhado ali. Saltámos para dentro. Cada qual procurou lugar ao som das suas predilecções, na grande bancada que circundava a metade posterior do barco. (...) Apagaram-se as luzes de bordo, “que cegavam os olhos – explicou o arrais – a quem precisava de ver no escuro”. Os marinheiros tomaram os seus postos. - “Larga!” bradou uma voz. Cravando a ponta do croque na areia, um rapazote da tripulação fez fincapé, afastando da margem a pesada barça. - “Réma p’ra o pégo!” – mandou o patrão. Ouviram-se os remos a*

Mas o transporte de mercadorias através do rio foi decrepitamente subsistindo para além da chegada do CF ainda durante mais de meio século, o que é compreensível, apesar de condenado²⁰⁸, pois centos de anos de cultura fluvial não permitiriam um corte radical com o passado, como acontece aliás com todas as revoluções. Conta-nos o ancião Manuel “Menezes”, conterrâneo e querido amigo, que na década de 1930 colaborou na carregação de pipas de vinho, em barcos com capacidade para 60 ou 70 cascos (1 pipa = 550 litros), transportando-as em carro de bois desde o armazém de Adelino de Menezes (nosso antepassado) na aldeia da Foz do Sabor, até ao cais no Douro, recordando um atraso na chegada de um dos barcos pela dificuldade em subir o rio, tendo de ser puxado pela tripulação a partir das margens.

Há aliás registo de que em 1942, 6% do transporte de vinhos do Douro para o Porto e VN de Gaia ser realizado através deste meio de transporte e, em 1961 ainda circularem com essa mesma finalidade cinco rabelos entre Freixo de Numão e VN de Gaia, fazendo entre 12 a 16 viagens anuais (CARDOSO 1998, 118 (1)).

Quando a 14.VII.1879 o Povo de Barqueiros²⁰⁹, terra de arrais e marinheiros, se deslocara em romaria ao Lugar da Ferreira, onde recentemente se construíra a Estação do Bernardo, para assistir à chegada da locomotiva inaugural, não imaginaria que essa data marcaria o princípio do fim dum ancestral modo de vida das gentes daquele antigo concelho (OLIVEIRA 1998, 143).

N - Constroem-se eclusas mas a navegação plena continua adiada

Mas os melhoramentos prosseguem, lentamente, possibilitando a regularização dos caudais do Douro e seus afluentes em terras castelhanas, a par com um plano de aproveitamento hidroeléctrico em Portugal, levado a cabo entre 1961 e 1986, durante o qual se construíram cinco barragens no troço somente português dotadas de eclusa, com

cair na água. E nada mais se escutou, depois, senão aquele chape-chape compassado e o murmúrio sinistro da corrente. (...) E era bem uma sensação de terrôr a que todos nós sentíamos, dentro de uma frágil e já carcomida construção de madeira, à tona de aquele “rio de mau nevegat”... (MONTEIRO 1995, 293-294).

²⁰⁸ Como era previsível para o Ab.º de Miragaia: *Concluído o caminho de ferro do Douro, é muito provável que cesse quasi completamente a navegação d’este rio* (LEAL 1876-1886, VII, 198), apesar de a par com o projecto ferroviário se continuar a acreditar nas virtudes da navegabilidade, pois entre outros, por volta de 1884, se projectou a abertura de dois canais paralelos ao curso natural do rio na região do Alto Douro, tomando-se a água em Miranda (LEAL 1876-1886, X, 491-492).

²⁰⁹ Extinto em 1836 e anexado ao Concelho de Mesão Frio (OLIVEIRA 1998, 144 (22)); pertenciam a este Concelho a totalidade dos marinheiros transmontano-durienses entre finais do século XVIII (MENDES 1981, Quadro XIII) e finais do século XIX (OLIVEIRA 1998, 138).

dimensões que permitem a sua transposição por embarcações de grandes dimensões: 83m de comprimento; 11,40m de boca; 3,8m de calado; e uma capacidade de transporte até 2.500 toneladas.

Foi a barragem do Carrapatelo a primeira delas a ser construída (1971) sendo contemplada com uma das maiores eclusas do mundo, vencendo um desnível de 35m, constituindo a primeira realização nacional neste domínio a pensar na viabilidade da exploração do jazigo de ferro de TM (ABREU 2000).

Seguiram-se as da Régua (1973), Valeira (1976), Pocinho²¹⁰ (1983) e Crestuma-Lever (1986), sendo nesse mesmo ano aberta ao tráfego a primeira secção do rio (Porto – Régua) e em 1990 aberta a via navegável em toda a sua extensão após a realização de algumas obras de dragagem para rebaixar e alargar o leito a jusante dos aproveitamentos hidroeléctricos, conquistando-se assim (em parte) o sonho da navegação fluvio-marítima acalentado durante séculos²¹¹ (IPTM... a).

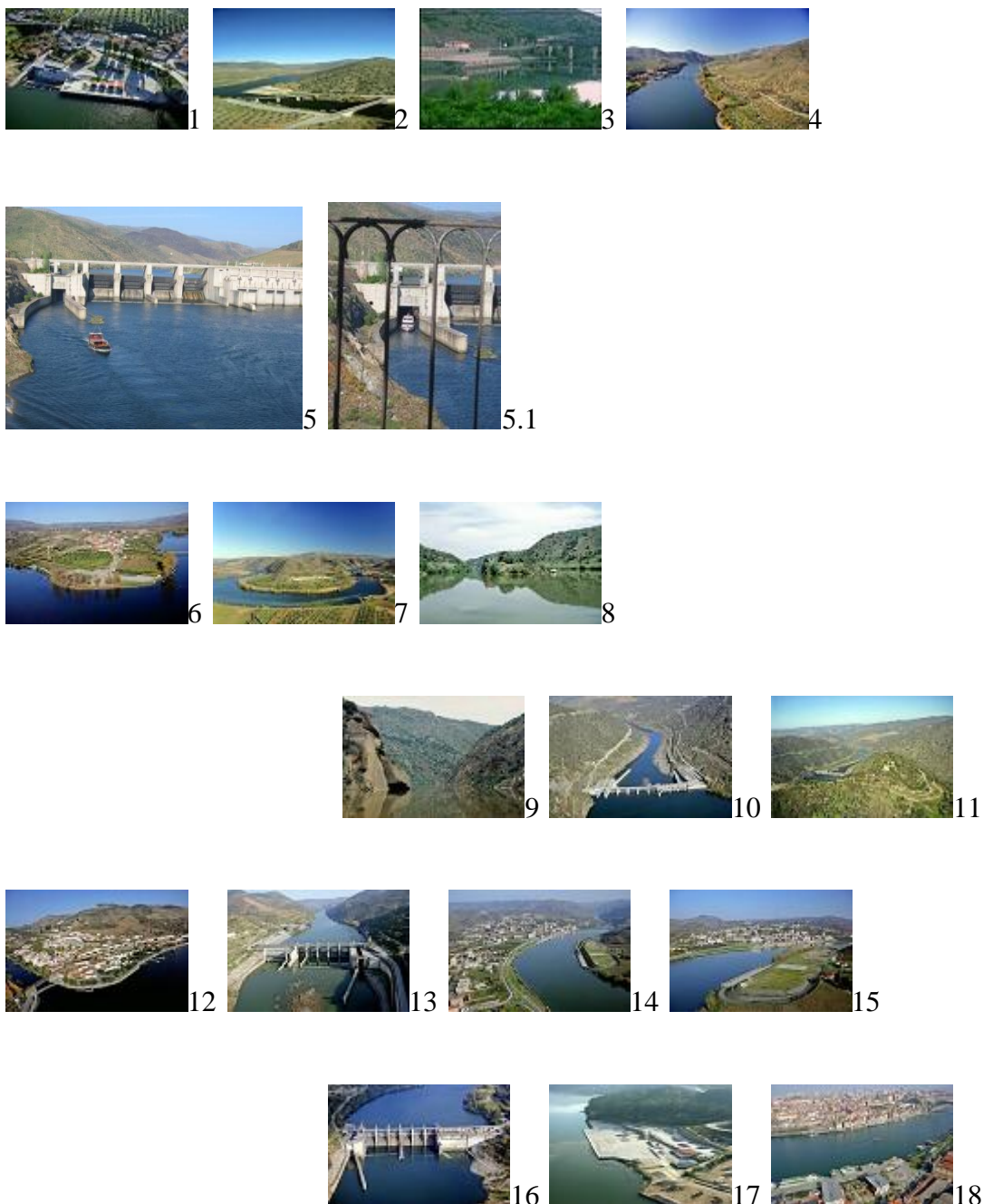
Dizemos que o sonho se conquistou apenas em parte, porque existem ainda vários condicionantes que inviabilizam a exploração comercial plena do rio, frustrando assim (e mais uma vez) as expectativas espanholas, apesar do interesse nessa exploração por ambos os países, pois um navio pode transportar o equivalente à carga de 100 camiões de 25 ton, ou de 11 composições ferroviárias com 11 vagões de 20 ton., com os inevitáveis ganhos tanto nos preços como na redução das emissões de gases poluentes.

Possui o canal de navegação desde o Porto a VT uma extensão de 210km, com 60m de largura em leito aluvional e 40m em leito rochoso. Está balizado com bóias vermelhas na margem direita e verdes na esquerda (IPTM... b).

²¹⁰ Aliás, esta barragem era a única para a qual o relatório de navegabilidade do Douro (1961) não previa eclusa, pelo simples facto de se localizar a montante do jazigo de ferro de TM; a sua exclusão motivou fortes críticas porquanto afastava a navegação da fronteira (MARTÍNEZ & GONZÁLEZ-NOVO 1998).

²¹¹ Dizemos em parte, porque sobretudo para os espanhóis esse continua a ser um projecto adiado, malgrado os investimentos realizados em VT entre 1984 e 1994 (Rebollo...), como deixam antever títulos da imprensa salmantina do tipo *El muelle de la discordia* (ZAMARBIDE 2002), ou *Réquiem por Vega Terrón* (FERNÁNDEZ 2002); ou ainda mais recentemente, no âmbito da Fundación Rei Afonso Henriques, que esta *se convertirá en un grupo de presión para que la navegabilidad del Duero sea una realidad; una vía económica de transporte de mercancías* (ARIZAGA 2006). Apesar das promessas do Governo português (MARTINS 2004b).

Fotografias do rio Douro e algumas das estruturas de apoio à navegação



Legenda: 1 - Cais da BA; 2 - desembocadura do Águeda; 3 - Muelle de VT; 4 - zona da BA; 5 - eclusa do Pocinho; 5.1 – idem, vista da antiga ponte; 6 - Foz do Sabor; 7 - meandro do Monte Meão na foz do Sabor; 8 - ilha da Pena Redonda (Lousa); 9 - sítio do antigo Cachão da Valeira; 10 - presa da Valeira; 11 - S. Salvador do Mundo; 12 - Pinhão; 13 - presa de Bagaúste; 14 - Peso da Régua e porto comercial de Lamego; 15 - o mesmo porto; 16 - presa do Carrapatelo; 17 - porto comercial de Sardoura; 18 - cidades de VN de Gaia e Porto (ABREU 2005; IPTM... c).

3.1 – O porto flúvio-marítimo interior e internacional de Vega de Terrón

Por meados do século XIX teve o Governo Espanhol preocupações gerais com a questão dos portos, i. e., com a melhoria das operações de carga e descarga, porquanto, através da Dirección General de Obras Publicas, encarrega o eng.º Lucio del Valle de formular -após observações sobre o assunto em França e Inglaterra- um ante-projecto de embarcadero, fosse segundo o sistema aprovado para Santander, ou outro novo que julgasse conveniente (VALLE 1860, 269).

Recaiu a decisão de construção de um porto na fronteira duriense no sítio da “veiga do torrão”, precisamente na confluência do rio Águeda com o Douro, no ângulo formado pelas margens direita e esquerda desses mesmos rios, território de Castela. Outros embarcaderos naturais existiam nesta zona, localizados a montante -Aceñas de HD, Manga Garzón e Pandera (termo de Vilvestre)- candidatos a receberem a infra-estrutura portuária moderna.

Até 1810 nenhum dos mencionados atracaderos naturais dessa zona, dispunha de caminho transitável para carros, sendo nessa data construído um caminho muito elementar, para subir a artilharia, munições e provisões que diferentes embarcações transportaram desde a cidade do Porto até VT, com destino ao exército inglês acantonado nas proximidades de Ciudad Rodrigo. *Los carros que se dedicaron a semejante servicio eran análogos a los gallegos: iban tirados por varias parejas de bueyes y ayudadas por hombres. El camino mal construido y peor conservado, desapareció tan pronto como no fue necesario* (OLIVER 1927, 2.482, 290).

Caminho este, reabilitado em 1839 paralelamente a um outro desde HD às Aceñas, para o trânsito de todas as categorias de veículos, ficando os restantes portos naturais desprovidos de acessos condignos.

O primeiro projecto para a criação de uma infra-estrutura portuária em VT, da autoria do Arquitecto Agustin de Marco-Artú (apresentado ao Governo em 1828), resulta do reforço do interesse manifestado por este assunto pela Diputación de Salamanca em 1821, como já vimos.

Em virtude dos acordos assinados com Portugal em 1835 e ante a iminente abertura da alfândega de LF, decidiu-se em 20.V.1841, a elaboração com carácter de urgência do

projecto para um cais em VT. Em poucos dias se iniciaram os trabalhos de campo pelo Eng.º Pedro Severo Robles.

Previa o projecto três cais em forma de degrau, a cotas diferentes e larguras distintas, para poder ser operacional com os diferentes regimes de águas. O primeiro destes escalões seria construído dentro de água seguindo a margem dos dois rios, 1 pé mais alto que o nível das águas baixas de Inverno e teria uma largura de 20 pés, excepto no ângulo obtuso arredondado previsto no encontro das duas margens com 76 pés.

O segundo molhe ou intermédio, elevava-se a 6 pés sobre o primeiro, com 20 pés de largura em todo o seu comprimento e destinava-se a ser utilizado com as águas altas mais habituais.

A plataforma superior, a 42 pés de altura sobre o segundo e a 49 do nível das águas baixas de Inverno, estava destinada a alojar os armazéns, alfândegas, quartel e demais dependências, sendo além disso de utilidade em casos excepcionais de grandes enchentes.

Este projecto não foi aceite pela Junta Consultiva de Caminhos, razão pela qual encarregou o Inspector do Corpo de Engenheiros de Caminhos Juan Subercase da redacção de um outro, com a indicação de que a plataforma superior se situasse a uma cota mais elevada relativamente ao nível máximo conhecido das águas, assim como a construção de um ou vários planos inclinados, com carris metálicos, sobre os quais haviam de deslizar carretas/vagonetas de piso horizontal para facilitar a carga e descarga dos navios.

Subercase redigiu o seu projecto a partir de Madrid, sem chegar a visitar o sítio em que se havia de realizar a construção, concluindo-o a 25.VIII.1843. Para tal utilizou uma espécie de maquete na qual estavam representadas as margens dos dois rios e respectivas cotas altimétricas, conservando a plataforma anteriormente prevista mas elevando-a (OLIVER 1927, 2.482, 315).

O plano inclinado consta da obra de fábrica e duas vias com um declive de 30%. Por cada via podia transitar uma carreta de três eixos e seis rodas, carregada ou vazia. As duas carretas estavam ligadas entre si através de um cabo, pois enquanto uma ascendia a outra descia. O cabo era regulável com o fim de o adaptar com facilidade ao nível das águas de cada momento. O engenho era movimentado por tracção animal.

O projecto, com um orçamento de 121.258,50 pesetas, foi aprovado pela RO de 15.XI.1843, permanecendo esquecido durante seis anos, findo os quais, foi a sua construção decidida com fundos do Estado a 22.V.1849, mas cujo início foi atrasado até

1856, vindo a concluir-se em finais de 1860, com uma despesa de 144.929,60 pesetas (BLANCO & BUENO 1996, 55)²¹².

Aberto ao trânsito depressa se revelou ter o porto carências estruturais, utilizando os navios o plano inclinado apenas para manipular mercadorias de grande peso, optando por atracar na margem direita do Águeda para as restantes operações, devido à intensidade da corrente do Douro.

Ficou também patente que a plataforma era insuficiente, pois amiudadas vezes aí se reuniam mais de cinquenta juntas de bois e respectivos carros, o que se traduzia em conflitos e confusão. Comprovou ainda a necessidade de se construírem armazéns, instalar gruas e outros elementos para atender às necessidades de carregamento das pipas de vinho, uma vez que esta operação se encontrava limitada a um curto período anual por determinação do governo português²¹³, reconhecendo-se por último a necessidade imprescindível de se realizarem obras de alargamento que permitissem a atracagem simultânea de sete ou oito embarcações.

Razões pelas quais ordenou a *Dirección General de Obras Públicas* a redacção de um projecto que melhorasse essas condições e aumentasse a sua capacidade, trabalho este realizado pelo eng.º García San Pedro a 15.IX.1862; estudo que não chegou no entanto a ser implementado (OLIVER 1927, 2.482, 315).

O interesse pela navegabilidade duriense por parte de Portugal renovado cerca de meados do século XX e posterior construção das barragens-eclusas, levou a Diputación de Salamanca em 1984 a decidir-se pela construção de um porto moderno no mesmo sítio do de Subercase (BUENO 2002, 165).

Nele coexistem os elementos principais da obra de Subercase com a actual estrutura, cuja construção foi adjudicada precisamente dois anos após a tomada da decisão, como sejam o muro de sustentação no ângulo formado pelos dois rios e um plano inclinado. Estimou Subercase que a cota de coroamento nunca seria superada pelas águas, havendo no entanto registo disso ter acontecido em duas ocasiões, ambas no mês de

²¹² Edifícios existentes e respectivos proprietários, em Vega Terrón, em 1857, descritos no sentido da saída do porto para a *carretera de Salamanca*: 1 - armazém de Vicente Rodríguez ; 2 - de Faustino Ferreira Pinto; 3 - de Juan Antonio Bartol (da família de R. P. da Costa); 4 - de Diego Pérez Paulino (descendente do “construtor” do caminho de acesso em 1809-1810?), à boca da estrada do lado direito; 5 - e logo a seguir, do mesmo lado, o de de Pablo Calvo Madrigal. Para a mesma sequência em 1866 (após construção do moderno porto): 1 - de Vicente Rodríguez; 2 - o edifício do motor do plano inclinado (tendo desaparecido o armazém anterior); 3 - de Ricardo Pinto da Costa (de maior volumetria que o anterior); 4 - agora pertença do Estado. Para além do muro do novo cais e respectiva rampa (OLIVER 1927, 2.483, 313).

²¹³ Certamente que este defeso por parte de Portugal não seria só por protecção económica mas também porque a navegação estava condicionada aos regimes anuais de caudais.

Dezembro, de 1860 e 1909, conforme registo das marcas das cheias existentes nas antigas instalações (MARQUINA 1949, 213)²¹⁴ e anteriores à construção do novo porto.

Foi o projecto adjudicado e aprovado em 1985, com um orçamento previsto de 138 milhões de pesetas, sendo as obras da 1.ª fase adjudicadas no ano seguinte e concluídas em 1989, após alguns incidentes de percurso, com um custo total superior a 160 milhões de pesetas. Adjudicou-se a 2.ª fase nesse mesmo ano por 136 milhões de pesetas e a 3.ª -a do porto desportivo- em finais de 1990 por 100 milhões (BLANCO & BUENO 1996, 56-57).

Estiveram as obras paralisadas entre 1991 e 1993 devido a querelas judiciais motivadas pelas expropriações dos terrenos necessários às obras de expansão [entre as propriedades expropriadas encontravam-se propriedades do Conde de Lumbrales], retomadas em inícios de 1993; em 1994 iniciam-se os trabalhos para construção do molhe desportivo (3.ª fase), estando a infra-estrutura completa no ano seguinte (BLANCO & BUENO 1996, 56); são os trabalhos relativos às duas últimas fases oficialmente recepcionadas pelo “dono da obra” a 01.III.1996.

Informa-nos o Director do Projecto, Miguel Blanco, que o objectivo era *dotar al muelle de las infraestructuras necesarias para su funcionamiento*, razão pela qual decidiu a Diputación que as ditas obras se deveriam integrar na *Propuesta de Inversión en la Operación Transfronteriza*, incluindo-as no Programa Operacional de Desenvolvimento das Regiões Fronteiriças de Espanha e Portugal (1989 e 1990), decidindo o *Pleno Provincial en Sesión* de 30.XI.1989 encarregar a elaboração do *Proyecto de explanada de almacenamiento y equipamientos del Muelle de Vega de Terrón (T. M. de La Fregeneda) aos Servicios Técnicos Provinciales* (BLANCO 1989)²¹⁵.

Está o porto comercial configurado em dois níveis, separando-se o correspondente à zona de carga e descarga do destinado a armazenamento e depósito de mercadorias. O dique fixo consiste num muro formado por 1.172 blocos pré-fabricados de betão com 8 ton de peso, aligeirados mediante duas cavidades cilíndricas que uma vez na obra se enchiam de cimento.

²¹⁴ A propósito de cheias no Douro, deixe-se aqui o registo das maiores desde o século XVI: 1526; 1585; 1596; 1644; 1727; 1729; 1739; 1774; 1779; 1788; 1821; 1823; 1855; 1860, sendo esta a mais notável pelo menos até 1874 (LEAL 1876-1886, III, 36). Na segunda metade do século XX é recordada com consternação uma cheia ocorrida em Janeiro de 1962, pelo menos no Douro Superior português. Sobre este assunto veja-se o estudo do Eng.º Javier R. Marquina (MARQUINA 1949).

²¹⁵ Para a consulta do Projecto e obtenção de outras informações na Diputación de Salamanca, agradecemos a amabilidade do Eng.º Miguel Blanco González (*Director del Área del Fomento*) e do Eng.º Téc. Evaristo Rodríguez Martín (*Jefe de Sección de Planificación*).

Contemplou Miguel Blanco no seu projecto o movimento de terras, o muro de contenção, a pavimentação, a rede de saneamento básico, as sondagens para captação de água, sua elevação e distribuição, o depósito regulador e a canalização, tudo com um orçamento então previsto para a sua execução na ordem das 97.314.160 pesetas (BLANCO 1989, 4.184).

A - Cronologia de um sonho (re)corrente

Passar em revista a “cronologia” relativa ao *Muelle* de VT compilada por Miguel Blanco, desde Março de 1980 a Junho de 2005, é desfiar um rosário de lutas e canseiras, com muito sonho recorrente à mistura:

i) – em Fevereiro de 1994 a Diputación mantém os primeiros contactos com empresas interessadas em levar mercadorias ao Atlântico através deste fluviporto;

ii) – em 22.II.1995, reuniram no Palácio La Salina autoridades hispano-lusas no sentido de traçar linhas de colaboração para *hacer rentable la navegabilidad del Duero*, sendo acordada a criação de uma Comissão bilateral que *estudie y de solución a los problemas relativos a la navegabilidad del Duero y la explotación de sus recursos*;

iii) – em 02.IV.1995 uma delegação da Diputación desloca-se a Viena para adquirir *conhecimentos directos sobre a concessão administrativa, gestão, exploração, funcionamento e experiências do porto do Danúbio* e neles se inspirar para VT;

iv) – em 14.II.1996 é publicada no BOPS a *Memoria de Provincialización de la actividade de explotación del Puerto de Vega de Terrón*, em regime de concorrência e gerido segundo a fórmula da concessão;

v) – em Fevereiro de 1997 são aprovadas e publicadas as regras para o concurso público de exploração;

vi) – em Abril seguinte é adjudicada essa mesma exploração a um grupo de empresas, posteriormente constituídas na *Vegater, Explotaciones Fluviales, S.A.* que subscreve com a Diputación um protocolo sobre essa mesma exploração;

vii) – em 01.IX.1997 é aprovado o *Precio Publico por Prestación de Servicios en el Muelle de Vega de Terrón y Ordenanza Reguladora*;

viii) – em 09.III.1999 a Diputación aprova o *Reglamento del Puerto de Vega de Terrón* e a *Ordenanza de Gestión del Puerto de Vega de Terrón*, definindo a organização e composição do *Consejo del Puerto*; ratificando-se dois dias após o Acordo Adoptado na

Régua sobre a Navegabilidade, no qual são fixadas as dimensões máximas das embarcações (70m de eslora; 11m de manga; 3m de calado);

viii) – em Novembro de 1999 o então Instituto de Navegabilidade do Douro (depois IPTM), aprova as tarifas de circulação da via navegável;

ix) – nesse mesmo ano, dificuldades várias impostas por Portugal (limitações adicionais do calado a 2m, encerramento de eclusas para manutenção e a prorrogação sucessiva dessas operações), fazem fracassar os projectos de Vegater, SA;

x) – em Dezembro de 2001 Vegater SA obtém 400.000 € de subsídio da União Europeia para realizar operações de Transporte combinado desde Salamanca ao N da Europa;

xi) – em Julho de 2000 é inaugurada a ponte rodoviária internacional entre LF e BA;

xii) – em Fevereiro de 2002 o rio Douro até VT é integrado na Rede Transeuropeia de Transporte, como via fluvial de navegação;

xiii) – em Julho desse mesmo ano é inaugurado o Porto Fluvial da BA;

xiv) – ao longo de 2003 realizam-se várias reuniões entre Vegater SA e o IPTM com o objectivo de se redigir um novo acordo em substituição do da Régua, no qual se estabeleçam *de forma detallada todas las condiciones de navegabilidad comercial por el Río Duero*;

xv) – ao longo de 2004 as partes espanholas reiteradamente propõem ao IPTM um “Acordo de colaboração para o transporte de mercadorias pelo rio Douro”²¹⁶.

Conquanto do lado português se tenha também investido em estruturas portuárias, construindo-se vários cais e os portos comerciais de Sardoura (com um muro de cais de 80m de comprimento e um terraplano de 1,6ha), bem como o de Lamego (com 160m e 6,5ha), concluídos respectivamente em 1988 e 1989 (IPTM... a), continua a exploração comercial do rio Douro no domínio da utopia²¹⁷. E por bem pouco, diga-se em abono da verdade, pois o mais difícil já foi feito.

²¹⁶ Vejam-se as queixas da Junta de CyL relativas ao incumprimento dos acordos de navegabilidade assinados em 2002 (MARTINS 2004a).

²¹⁷ Utopia não no sentido do impossível mas daquilo que ainda não foi possível, no dizer do saudoso Prof. Agostinho da Silva, pensador universal, duriense da Barca d’Alva, razão pela qual se dizia ibérico.

O que falta então? Um acordo de colaboração para o transporte de mercadorias pelo rio Douro, entre as autoridades ibéricas, i. e., entre a Diputación de Salamanca/Vegater SA e o IPTM!

Entretanto a Junta de CyL, autoridades salmantinas, operadores logísticos e administração aduaneira, fartas de esperar, trabalham agora (2011) num acordo com os portos de Aveiro e de Leixões, que recorrerá ao transporte ferroviário, mas através das linhas do Norte e da Beira Alta, uma vez que a circulação na do Douro está interrompida na zona da fronteira.

Nota: Destacámos a preciosa colaboração do Eng.º Miguel Blanco González, sempre solícito no esclarecimento de dúvidas, para além da documentação que nos foi remetendo, o que penhoradamente aqui agradecemos, bem como noutros lugares deste trabalho onde isso é devido.

Desenho da zona de Vega de Terrón pela pena de Forrester



(FORRESTER 1848)

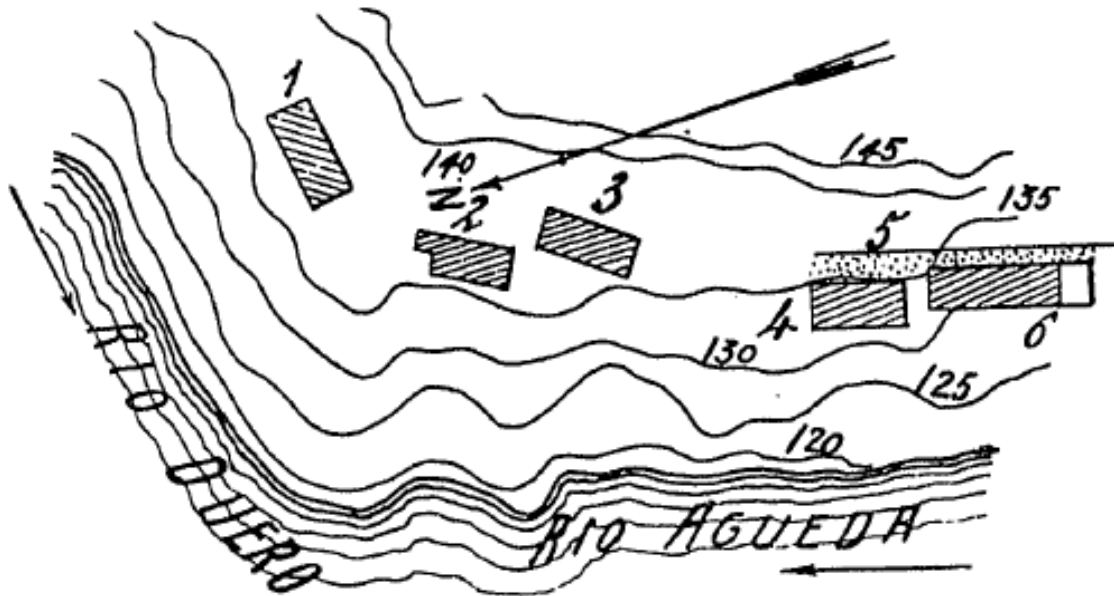
B - Ficha técnica da infra-estrutura portuária de Vega de Terrón

Quadro dos aspectos técnicos da infra-estrutura portuária de Vega de Terrón

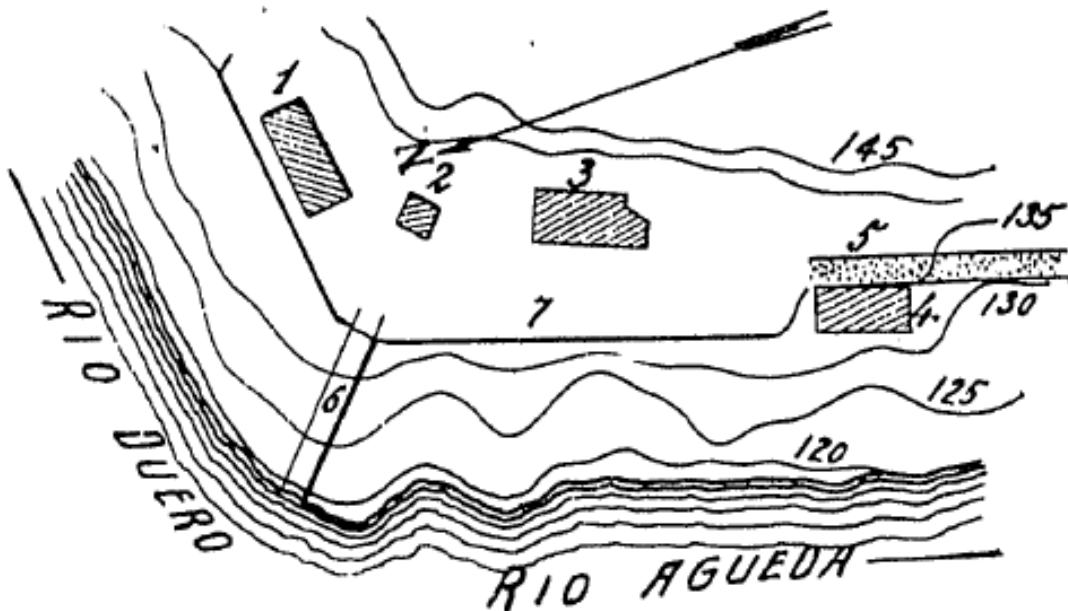
Molhe comercial	Molhe desportivo	Edifícios e outras instalações	Tipo de embarcações / dimensões máximas	Autores dos projectos e directores das obras
Comprimento do muro de atracagem: 100m	Plataforma flutuante: 60m de comprimento e 2,5m de largura encostada a um dique fixo executado à cota +126,50, construído c/ blocos pré-fabricados idênticos aos utilizados no cais de carga/descarga	Esplanada de armazenamento: 5.000m ²	83m de comprimento	1.ª fase: Juan Tenorio García, Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Superfície de carga e descarga: 3.500m ²	Cotas de operação: +123,5 a +130,00	Administração e alfândega, c/ armazém e escritórios, repartidos p/ 2 andares: 500 m2	12,10m de manga ou boca	2.ª fase: Miguel Blanco González (Ingeniero de Caminos Canales y Puertos) e José González Mallo (Ingeniero Industrial)
Cota do muro de atracagem: +129,70	Cota do fundo: +122,00	Esplanada para depósito de combustíveis: 150m ²	3,70m de calado	3.ª fase: idem
Cota do fundo: +120,00	Rampas de varadouro: 3m de largura Muro de protecção e abrigo no atracadoiro; como medida de segurança, no caso das águas superarem o nível +131,00 foi preso àquele muro através de três correntes de aço galvanizado	Outras: abastecimento de água; energia eléctrica; iluminação e telefone À cota de +138m ² ; sendo executada em betão armado e revestido a pedra natural para se aproximar das instalações pré-existentes construídas por Subercase	7m de pontal atracagem simultânea de até 15 embarcações contando com os 60m do cais flutuante	Entidade administrativa promotora e contratante: Diputación Provincial de Salamanca Empresa construtoras: Cubiertas y Mzov; Construciones Manuel Rodríguez S.L.; Pavimentos Asfálticos Salamanca (P.A.S.) Custo total: 520 milhões de pesetas

(BLANCO & BUENO 1996, 57; BUENO 2002, 164-166; Provincia 1995)

Planta do porto de Vega de Terrón em 1857 e em 1866



Vega Terrón en 1857: 1, almacén de Vicente Rodríguez; 2, ídem de Faustino Ferreira Pinto; 3, ídem de Juan Antonio Bartol; 4, ídem de Diego Pérez Paulino; 5, carretera de Salamanca; 6, almacén de Pablo Calvo Madrigal.



Vega Terrón en 1866: 1, almacén de Vicente Rodríguez; 2, motor del plano inclinado; 3, almacén de Ricardo Pinto; 4, ídem del Estado; 5, carretera de Salamanca; 6, plano inclinado; 7, pretil del muro de sostenimiento.

(OLIVER 1927, 313)

Fotografia de aproximação ao molhe de Vega de Terrón a partir da estrada de La Fregeneda, anterior às obras do novo porto



(VICENTE...)

Fotografia da infra-estrutura portuária novecentistas de Vega de Terrón



Fotografia de autor desconhecido amavelmente cedida pelo Eng.º Miguel Blanco González (Diputacion...).

Fotografia da antiga plataforma portuária



(VICENTE...)

Fotografia do velho molhe e do plano inclinado segundo o projecto de Juan Subercase



(VICENTE...)

Fotografia da antiga *Casa de los Carabineros*



(VICENTE...)

Fotografia de outro aspecto do plano inclinado (escala das cheias)



(VICENTE...)

Fotografia aérea da zona da foz do Águeda e do novo porto de Vega de Terrón (com as pontes ferroviária e rodoviária, esta inaugurada em Julho de 2000)



(Diputacion...)

Fotografia de uma inundação do *Muelle* de Vega de Terrón (década de 1960)



(NICOLAS...)

3.2 – O *corpus legal* ibérico para a livre navegação

Após a derrota de Napoleão, convocaram as potências vencedoras o Congresso de Viena, com o objectivo de restabelecer as fronteiras anteriores à guerra. A acta final foi assinada em Junho de 1815, onde, entre outros aspectos, também se declarava livre a navegação para os rios europeus, como atrás vimos.

Esta figura jurídica do Direito Internacional, que criou um princípio novo na Península Ibérica, animou certamente a Espanha a negociar a utilização do Douro em território português, contando no entanto para tal com a histórica resistência por parte dos governos lusos em partilhar tal princípio (PEREIRA 1997, 266).

Razão pela qual lenta e difícil se revelou a criação de um *corpus* jurídico comum que possibilitasse o comércio fluvial entre os dois reinos, a partir deste rio, aliás, ao longo do século XIX os dois países desenvolveram uma política bilateral muito activa que resultou na negociação de vários tratados, convénios e acordos, mesmo que alguns deles não tivessem chegado a ser aprovados e, para vários dos aprovados o período de negociação ter sido por vezes mais longo que a sua vigência; alguns houve que apesar de assinados, estiveram desde o início condenados a não serem ratificados, outros ainda, mesmo assinados e ratificados, nunca chegaram a ser implementados (ESPIDO 1995, 474).

Considerando que a falta de liberdade na navegação do Douro criava grave prejuízo para as nações peninsulares (segundo o ponto de vista espanhol), nesse sentido se iniciaram negociações bilaterais iniciadas em Novembro de 1821 (MADOZ 1845-1850, V, 121) que tiveram como corolário a assinatura de um Tratado apenas em 1835 que foi ainda objecto de rectificações, regulamentos e somente executado em 1841.

Não será despiciendo trazer à colação a discussão em torno do “iberismo” por meados do século²¹⁸ onde, naturalmente, entrava a internacionalização das vias de comunicação, entre elas o tráfego fluvial, como forma de aproximação com vista a um projecto de desenvolvimento económico comum.

²¹⁸ Publicou Sinibaldo de Mas y Sanz, intelectual e diplomata no SE asiático (Barcelona 1809 – Madrid 1868), *La Iberia. Memoria sobre la conveniencia de la unión pacífica y legal de Portugal y España* (com 3 edições em Portugal na década de 1850), ensaio político com o qual tentou demonstrar *las ventajas políticas, económicas y sociales de la unión de las dos monarquías peninsulares en una sola nación*, podendo considerar-se como uma manifestação dos interesses económicos da burguesia peninsular, que em concorrência com a França e a Inglaterra, pretendia alargar o seu mercado (ROCAMORA 1994).

Mas as convenções bilaterais da 1.^a metade do século XIX representaram uma sucessão de fracassos para o comércio espanhol, pois o Tratado de 1835/1841 apenas permitiu exportar alguma cortiça e lã (esta manufacturada nas fábricas do Porto), enquanto que a grande expectativa na venda dos cereais se malogrou completamente por serem muitas as restrições a esse comércio (PEREIRA 1997, 267). Mas alguns portugueses não deixaram também de considerarem os fracassos que para a sua economia daí advieram.

Passaremos aqui em revista os diplomas legais mais relevantes nas relações bilaterais e que ao assunto digam algum respeito, comentando sobretudo no final, alguns aspectos mais consideráveis.

Assim, foram assinados em:

i) – Lisboa a 31.VIII.1829, um Tratado para a livre navegação dos rios Tejo, entre o Infante D. Miguel e D. Fernando VII rei de Espanha, que se tornou extensível ao Douro através de um artigo adicional; foi ratificado por parte do “governo da usurpação” (1828-1834) em 7 de Outubro e por Espanha em 29 de Setembro do dito ano (CASTRO 1856-1880); não foi este Tratado reconhecido pelo “governo legítimo” da rainha D. Maria II;

ii) – Lisboa a 31.VIII.1835, uma Convenção para a livre navegação do Douro, entre as rainhas D. Maria Cristina, regente e governadora de Espanha e D. Maria II, ratificada por parte de Portugal em 20 de Setembro e pela de Espanha a 7, sendo as ratificações trocadas em Lisboa a 21, tudo do mesmo mês e ano (ESPIDO 1995, 476);

iii) – Lisboa a 23.V.1840, um Regulamento de polícia e tarifa de direitos para a livre navegação do rio Douro, fazendo parte da Convenção de 31.VIII.1835, mandado executar em Portugal pela Carta de Lei de 27.I.1841 [e ainda de 18.V.1841 e de 28.VI.1842], e em Espanha pelo Real Decreto de 23.II.1841 (CASTRO 1856-1880); vigorou até à ratificação do Convénio de 12.VI. 1866;

iv) – Lisboa a 27.IV.1866, uma Convenção especial entre Portugal e a Espanha para facilitar as comunicações fluviais e por CF, com carta de confirmação e ratificação de 2.VII.1866; determina o seu artigo 5.º a revogação do Convénio de 1835 e respectivo Regulamento de 1840 (navegação do Douro), logo que aberto à circulação plena o CF de Lisboa a Madrid (IN 1867; CASTRO 1891-1921);

v) – Lisboa a 4.XI.1866, os Anexos ao Tratado de Limites de 29.IX.1864 e aqui trocadas as ratificações a 28 do mesmo mês e ano; e igualmente as “instruções” para os comissários de um e outro país encarregados da demarcação definitiva da fronteira,

também assinadas em Lisboa a 5.XI.1866 e aprovadas por decreto de 23 do mesmo mês e ano [DL, n.º 290, 21.XII.1866]; referindo-se o primeiro deles aos rios limítrofes e aí se declarando a liberdade de navegação para os povos de ambas as margens (CASTRO 1891-1921; OLIVER 1927, 2.489, 439);

vi) – Lisboa a 20.XII.1872, um Tratado de comércio e navegação entre Portugal e Espanha, e aqui trocadas as ratificações em 22.V.1878 (ESPIDO 1995, 487); cessa com o Tratado de 1883;

vii) – 16.I.1877, um Regulamento de Trânsito entre Portugal e Espanha²¹⁹; aprovado e ratificado por decreto em 7.II.1877 [DG n.º 29, de 7.II.1877], ou seja, o *Regulamento para a execução da convenção celebrada em 27.IV.1866 entre Portugal e a Hespanha com o fim de facilitar as comunicações entre os dois países*, sobretudo através dos CF (IN 1877; CASTRO 1891-1921; DG 1882ii, 2010-2013);

viii) – 14.VII.1878, um Convénio provisório para restabelecer a reciprocidade no exercício da pesca entre Portugal e Espanha; e as *Instruções* de 6 de Agosto do mesmo ano (ESPIDO 1999, 483);

ix) – Madrid a 12.XII.1883, um Tratado de Comércio e Navegação entre Portugal e Espanha; ratificações trocadas em Madrid a 2.X.1885; revoga o Tratado de 1872, sendo no entanto uma sua quase transcrição (ESPIDO 1995, 490);

x) – 2.X.1885, o Convénio Regulamentar do Trânsito; aprovado e ratificado por Decreto de 8.X.1885; *...tendo concordado na conveniência de ampliar as disposições do Regulamento de Trânsito de 16.I.1877 [cujo prazo de duração deste Convénio fora prorrogado por aviso de 30.VI.1887 e decreto de 1.VII.1887], e de introduzir nelle as modificações aconselhadas por experiência, tudo em harmonia com o disposto no convénio de trânsito de 27 de abril de 1866 e nos artigos 12.º, 13.º e 14.º do Tratado de Comércio e navegação de 12.XII.1883, entre os dois países, resolveram rever o referido Regulamento, em conformidade com o seu artigo adicional...*, conforme reza o seu Preâmbulo; foi o prazo de duração deste convénio prorrogado por Aviso de 30.VI.1887 e Decreto de 1.VII.1887 [DG, n.º 229, 12.X.1885]; (CASTRO 1891-1921);

xi) – Madrid a 2.X.1885, um Convénio de pesca, em harmonia com o disposto no artigo 23.º do Tratado de Comércio de 12.XII.1883 e Regulamento para a sua execução aprovado por Decreto de 14.XII.1885 (ESPIDO 1995, 484);

²¹⁹ Este convénio levou à revogação do decreto de 28.XI.1864, pelo de 5.VII.1882 que aprova as “Instruções para o serviço das alfândegas nos caminhos de ferro” (DG 1882ii, 2010-2013).

xii) – 1888, *modus vivendi* sobre o regime de pesca ajustado por troca de Notas de 15 e 20.IX.1888 e aprovado por Decreto de 25 do mesmo mês e ano (ESPIDO 1995, 486);

xiii) – Madrid a 27.III.1893, um Tratado de comércio e navegação e protocolo final; trocadas as ratificações em Lisboa a 5.IX.1893 (CASTRO 1891-1921);

xiv) – Madrid a 29.VI.1894, - Convénio adoptando os Regulamentos para a execução do Tratado de Comércio de 27.III.1893; ratificado por Decreto de 5.VII.1894 [DG, n.º 149, de 6.VII.1894]; conjunto de 4 regulamentos, entre eles os regulamentos para o comércio fluvial pelos rios Minho, Douro, Tejo e Guadiana (CASTRO 1891-1921) e para o comércio terrestre pelos caminhos ordinários entre Portugal e Espanha (DG 1902d);

xv) – 23.IV.1897, um Real Decreto a regulamentar a exploração dos privilégios existentes para o serviço de transporte de passageiros e mercadorias nos rios limítrofes, motivado pelo Acordo por troca de Notas de 1 de Fevereiro e 17 de Abril (OLIVER 1927, 2.489, 439); foi um regulamento provisório dos exclusivos de barcações existentes nesses rios (ESPIDO 1995, 497);

xvi) – 1912, um Acordo mediante o qual se regulou o aproveitamento industrial da água nos troços fronteiriços (CABALLERO 2004, 4); publicado na GM de 17.IX.1912 sem fazer qualquer alusão à sua navegação (OLIVER 1927, 2.489, 439);

xvii) – 1926, iniciativa espanhola através de um Real Decreto-lei no sentido de se reiniciarem as negociações para fixar as regras complementares ao Tratado de 1912 para o aproveitamento do troço internacional do Douro; repare-se na exposição do Ministro de Fomento espanhol que antecede o diploma legal onde, para além do assunto do aproveitamento faz referências à navegação até ao Atlântico (*y concertar con España la preparación y práctica de la navegación a lo largo del Duero hasta el Atlántico*) (GM 1926);

xviii) – Agosto de 1927, um Convénio que regulamenta o aproveitamento hidroeléctrico do Douro fronteiriço, com algumas normas relativas à navegação (OLIVER 1927, 2.489, 439);

xix) – Lisboa a 15.VII.1964, um Convénio sobre o aproveitamento do rio Douro, assinado entre Franco Nogueira e o embaixador espanhol (TORRE 2004, 151 - fotografia), no qual se repartiu o potencial hidroeléctrico do troço internacional do Douro e de alguns dos seus afluentes e se autorizou a Espanha a transvazar águas desde a cabeceira do Tua para o Sil (CABALLERO 2004, 4);

xx) – 17.X.1964, cerimónia por parte dos Chefes de Estado dos dois países, da comemoração da conclusão das obras do aproveitamento hidroeléctrico do troço internacional do rio Douro, segundo a epígrafe com letras metálicas existente junto à barragem de Bemposta (lado português);

xxi) – 29.V.1968, um Convénio sobre os rios internacionais e respectivo Regulamento, e Protocolos Adicionais; todos os acordos de 1912, 1926, 1964 e 1968 estão dirigidos no sentido da repartição harmónica da energia hidroeléctrica susceptível de ser produzida pelos rios transfronteiriços (CABALLERO 2004, 4).

xxii) – Albufeira a 30.XI.1998, aquela que ficou conhecida por Convenção sobre Cooperação para a Protecção e o Aproveitamento Sustentável das Águas das Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas, aplicável às bacias dos rios Minho, Lima, Douro, Tejo e Guadiana, desenvolvido no âmbito do Tratado de Amizade e Cooperação entre Espanha e Portugal de 22.XI.1977 e no Direito Internacional e Comunitário sobre meio ambiente e desenvolvimento sustentado, podendo o ordenamento que lhe serviu de base resumir-se principalmente a 3 Acordos: Convénio de Helsínquia, 1992; Convénio de Espoo, 1991; e Directiva Marco da Água, 2000 CE (DR 1999; CABALLERO 2004, 5/7; BOCG 1999).

E por fim é aprovado em 26.IX.2008, o Protocolo de Revisão da Convenção de Albufeira (assim conhecida) e o Protocolo Adicional, acordado a nível político durante a 2.^a Conferência das Partes da Convenção, realizada em Madrid em 19.II.2008 e assinado em 04.IV.2008 (DR 2008).

Algumas leituras possíveis através de uma rápida mirada:

a) – todos os acordos celebrados na primeira metade do século XIX foram firmados em Lisboa, podendo daí deduzir-se, o que nos parece verosímil, ser a Espanha o parceiro mais interessado nos negócios neles contidos, pois parafraseando um qualquer nosso conterrâneo “quem precisa é que anda”, ou talvez ainda, “quem quer vai, quem não quer manda”;

b) – ao invés, para os da segunda metade, mormente no último quartel, já a capital espanhola serviu de anfitriã; o CF viera alterar as regras do jogo, agora era o território espanhol a ser devassado por Portugal e os militares espanhóis tinham disso consciência, razão pela qual intervieram -como neste trabalho se perceberá- na elaboração dos projectos e seus traçados e, inclusivamente em alguns aspectos de várias obras de arte;

c) – Portugal não reconheceu o Tratado de 1829 pelo facto de nele (Art. II) se prever a existência de um monopólio por 25 anos à Real Companhia de Navegação do Tejo, entendendo que prejudicava os seus interesses;

d) – na Convenção para a livre navegação do Douro (1835), está explícito o princípio da negação de privilégios para qualquer uma das partes, clarificando o Tratado de 1829; o aspecto principal deste Tratado tem a ver com a criação de um armazém na cidade do Porto para receber as mercadorias espanholas e, como contrapartida, a construção de um embarcadero em VT; entraria em vigor depois de aprovado um regulamento de polícia e as tarifas, a elaborar por uma comissão mista criada em 1836, cuja aprovação se gorou devido às reviravoltas políticas em Portugal;

e) – veio o Regulamento de polícia e tarifa de direitos para a livre navegação do rio Douro a ser aprovado em 1840 e executado no ano seguinte, como se viu, mas em vez de vir facilitar o comércio fluvial, eivou-o, ao introduzir-lhe o mecanismo da dupla tributação; vigorou até à ratificação do Convénio de 12.VI. 1866;

f) – a Convenção especial entre Portugal e a Espanha para facilitar as comunicações fluviais e por CF (1866), é o diploma que marca a viragem na atitude portuguesa face a Espanha, pois determina no seu artigo 5.º a revogação do Convénio de 1835 e seu Regulamento logo que entrasse em funcionamento pleno o CF de Lisboa até Madrid, i. e., a navegação do Douro tornar-se-ia completamente livre; isto denota que o negócio da navegação, como era bom de ver, só favorec(er)ia a Espanha, pois somente o troço português estava apto para tal, não existindo por isso reciprocidade, o que a partir de agora já acontecia através do comboio.

Mas as preocupações com a navegabilidade foram diminuindo à medida que o comboio foi suprimindo as necessidades de transporte. A ferrovia aliada aos atrasos sucessivos na conclusão das estruturas necessárias para uma navegação capaz, fizeram fracassar as possibilidades da fluviovia. Ao presente, salvos todos os empecilhos legais e físicos, o rio Douro continua por consolidar como via de transporte comercial entre a Espanha e Portugal, como anteriormente se viu.

3 bilhetes postais ilustrados da colecção sobre o Douro editada por Emilio Biel



(BIEL...a)

Fotografia de rabelos no Douro



(ALVÃO 1995)

3.3 – As barcas de passagem como sistema de intercâmbio histórico

Desde a Idade Média até praticamente à actualidade que no Douro e seus afluentes se assinalam muitas barcas de passagem testemunhadas tanto pela toponímia como pela rede viária. O topónimo BA é disso exemplo, conquanto inicialmente “barca d’Alva” designasse apenas a embarcação existente nessa zona do Douro e propriedade da vila de Alva, na margem setentrional (o mesmo acontecendo por exemplo com a “barca de Hinojosa” ou a “barca de Vilvestre”), e que apesar dessa localidade se ter despovoado por finais da Idade Média, persistiu no entanto a barca, agora já como micro-topónimo, vindo séculos mais tarde a metamorfosear-se em topónimo, ou se quisermos em macro-topónimo se considerarmos o *hinterland*, com a criação da aldeia raiana aquando dos grandes projectos, de navegação primeiro, e do CF depois.

Permite para Portugal a Carta Militar 1/25.000 -apesar das limitações, erros conhecidos e omissões naturais sobretudo quanto à micro-toponímia-, detectar abundantes referências a este meio de transporte no território continental português, mesmo exceptuando algumas variantes possíveis.

Inventariámos assim os seguintes topónimos: Barca (20 vezes); Barca da Amela, da Esteveira, da Ribeira, das Várzeas, de Água, de Alva, de Cima, de Murcena, de Sala Monde, de San Juan, do Avelo, do Bispo, do Lago, do Loureiro, do Painço, do Pego, do Souto, do Travassos, do Vigário, Grande, Nova; Barcamundis; Barcas (4); Barcas de Mosteirão; Barco (18); Barco de Fregeneda, do Porto; Barcos (2); Barcouço (2); Barcouço Primeiro; Barqueira (3); Barqueiro (3); Barqueiros (5); Barqueiros de Baixo (2); Barqueiros de Cima (2); Barquete; Barquinha (3) (SCE 1967, 94-95).

Destes, pelo menos seis localizam-se no Douro Transmontano, dois no Côa (mais próximo da foz) e dois no Tua. Para além doutros que desfilarão ao longo do texto.

Para o território espanhol em apreço, registámos também alguns deles, como Manzanal del Barco, Barcial del Barco, San Vicente del Barco e San Martín del Barco, todos no rio Esla (Zamora), El Barco de Valdeorras, no Sil (Ourense), El Barco de Ávila, no Alto Tormes (Ávila), Barquilla²²⁰, etc. (MADOZ 1845-1850; SEGUNDO 1856, 17).

Na mesma fonte, encontram-se ainda referências a três dezenas de barcas de passagem no Douro e número superior no Tejo, 14 no Guadiana, 35 no Júcar, 13 no Ebro e

²²⁰ Povo do município de Villar de la Yegua (comarca de Ciudad Rodrigo).

várias outras no Segura, Minho, Cinca, Segre, Guadalhorce, Nalón, Narcea, etc. (CABO 2002, 487).

Estamos em crer que nos arrabaldes da cidade de Salamanca, apesar da celebrada ponte romana, haveria igualmente algumas embarcações, não exactamente barcas de passagem mas pequenos barcos, ou de pescadores ou dos próprios lavradores, que serviriam para atravessar os rústicos para o amanho dos prédios além Tormes²²¹. Aliás, neste rio, 10km abaixo da cidade, no sítio denominado Puerto de La Anunciación, houve uma barca de passagem que subsistiu até depois dos meados do século XX (CABO 2002, 471-472).

A - Os embarcadores e as embarcações

As barcas transformaram-se numa verdadeira instituição, considerando por um lado os préstimos que traziam aos viajantes quando chegavam às margens dos rios e necessitavam desse meio de transporte complementar para os atravessarem e, por outro, os proventos económicos que propiciavam aos cofres municipais e/ou do Estado, para além dos postos de trabalho que envolvia, como os carpinteiros e calafates, os próprios barqueiros e carregadores.

Eram essas barcas apoiadas por outros tantos portos nesses mesmos locais, sendo que a denominação de porto se aplicava genericamente ao sítio onde a travessia normalmente se realizava, dispondo alguns deles de um “cais”, muito rudimentar, para facilitar o embarque; muito rudimentar porque a alteração constante do nível das águas ao longo do ano, mais não permitia.

Algumas destas barcas, em sítios de maior correnteza, tinham no local da travessia uma corda (*maroma*), arame ou corrente (*cadena*) estendida, para através dela os barqueiros puxarem a embarcação (MATOS 1980, 431), como acontecia no Douro, com a barca do Pocinho (ANDRADE 1996, 70)²²², ou as de Ituro (Soria), Peñalba e Fuentes (Valladolid) (MADOZ 1845-1850, V, 118-119)²²³.

²²¹ *A posteriori* reparámos no topónimo urbano *Barqueros*, no *arrabal* (margem esquerda), limites com o antigo termo municipal de Tejares e, quiçá, a tradição salmantina do *lunes de aguas* que refere a travessia do Tormes, por barca, pelas prostitutas no seu regresso à cidade oito dias após a Páscoa, acompanhadas pelo *padre putas* que delas cuidava durante a Quaresma. Entretanto foi-nos confirmado o domicílio nessa pequena artéria de vários barqueiros-pescadores que operavam também no Arroyo del Zurgén (CARNERO 1996, 42).

²²² Conforme no-lo descreve o engenheiro militar alemão Barão de Eschwege em 1810: *De Numão dirigim-nos para norte, passando o Douro no Pocinho, onde uma barca boa e segura é puxada para a outra margem por meio de uma corda, pelo que paguei 18 vinténs com os 5 cavalos* (ANDRADE 1996, 70).

Os portos/cais que ainda tivemos oportunidade de conhecer no Douro antes do seu desaparecimento devido à construção das barragens hidroeléctricas, de melhor construção e maior envergadura, estão já ligados à criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756), servindo para o transbordo das mercadorias dos carros de bois para os barcos.

Julgamos que já no período medieval se distinguia entre barco e barca, sendo aquele de menores dimensões e talvez com quilha, servindo para a faina da pesca e eventualmente para a travessia de algumas, poucas, pessoas²²⁴.

Segundo Lixa Filgueiras, as barcas de passagem não obstante assinalarem tipos dominantes nos locais que serviam, pertencerão à “família rabela”, apesar do estudo da evolução do barco rabelo através da iconografia, indicar que a *fixação do modelo actual do rabelo – dentro das variações normais decorrentes do processo construtivo e das circunstâncias locais já se encontrava indiciada desde fins do século XVIII* (FILGUEIRAS 1995, 266/274/277 (12/16)).

Mas outros tipos de embarcações sulcavam as águas durienses, como a bateira que chegou até hoje -nos rios Sabor e Côa- e um tipo mais primitivo, a “jangada” de odres de cabra [ou barcos de couro já referidos por Estrabão (FILGUEIRAS 1995, 266)], apoiada em algumas tábuas. Destas existia uma em Sendim (MD), por meados do século XIX (MADOZ 1845-1850, VI, 119)²²⁵, conhecendo delas uma réplica (hipotética?) existente nas reservas do Museu de Marinha, utilizada no filme *Trás-os-Montes* realizado por António Reis e Margarida Cordeiro em 1976 (ANTÓNIO 2008, 158) e por eles doada ao referido Museu (Marinha 1996).

O calado das barcas variava consoante o local de passagem e o movimento deste.

²²³ *Barcas de maroma* as duas primeiras e *barca de cadena*, a outra (MADOZ 1845-1850, V, 118-119). Este auxílio à travessia da barca, chegou até nós, pois dele ouvimos relatos, relacionados com a barca do Côa, de familiares nossos do Peredo dos Castelhanos, concelho de TM que a utilizavam de/e para a estação ferroviária, nos anos cinquenta, referindo um arame atravessado no Douro, o mesmo acontecendo na barca de Silhades (Felgar, no mesmo concelho, como documenta a fotografia apresentada no final). Muito posteriormente à conclusão deste item, a CM de VNFC publicou na sua Agenda Cultural uma fotografia desta barca (do espólio da antiga Foto Felizes) -que aqui também reproduzimos-, onde nitidamente se percebe que alguns dos passageiros posam apoiados num calabre (Fozcôactiva 2009, 28-29).

²²⁴ Relativamente aos primeiros, o signatário fazia neles até há poucos anos a esta parte, a travessia do Douro para a estação ferroviária de Freixo-Mós, no concelho de Vila Nova de Foz Côa (VNFC) -e vice-versa-, no sítio da Cadima ou da Barca, na Lousa, concelho de TM.

²²⁵ No sítio do *Paso de las Cuerdas*, zona escarpada, *durante el estio suele atravesarse por medio de una balsa formada de pellejos henchidos de viento y cubierta de ramas, sobre la cual se hace el transporte por medio de cuerdas* (MADOZ 1845-1850, VI, 119).

Através de documentos medievais galegos, sabemos que a barca de Barbantes, no porto de Ourense, tinha 6m de comprimento por *quasi* 4m de largura e carregava três carros de bois e muitas pessoas, possuindo estas barcas as mais das vezes fundo plano e tanto a proa como a popa eram achatadas²²⁶ (RIVAS 1978, 235).

Através da viagem do nobre boémio Leão de Rosmithal de Blatna por Espanha e Portugal (1465-1467) -e referindo-nos apenas ao seu périplo fronteiriço-, sabemos que saiu de Salamanca, passou por [Aldehuela de la] Bóveda, Ciudad Rodrigo, San Felices [de los Gallegos], HD, cruzou a fronteira através do rio Douro passando ao concelho de FEC, em 1466, com uma comitiva de 50 homens e 52 cavalos, informando-nos a narrativa dos participantes Alexandre Schaschek (seu secretário) e Gabriel Tetzl (alemão), de que a travessia se realizou numa barca²²⁷ (GARCÍA 1999, 254-255).

Será que esta barca é a mesma registada em documento de 1489 e propriedade do bispo de Ciudad Rodrigo (GRANDE 2001, 61)? Teria a barca do concelho de Alva concorrente próxima?

As barcas nossas coetâneas no concelho de TM e das quais apresentamos fotografias, sugerem-nos que a tipologia mais antiga sobreviveu mais tempo nos rios secundários (barcas de Silhades e de Santo Antão da Barca), enquanto que no Douro a hegemonia dos rabelos se impôs em determinado momento (barcas do Côa e das Pariças), tendo a sua própria forma evoluído (barca da Cadima).

Durante as 1.^{as} Jornadas Científicas da Revista “Douro – Estudos & Documentos”, organizadas pelo Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto (GEHVID) em Santa Marta de Penaguião (12.IV.2008), chamou-nos o Prof. Aurélio de Oliveira (FLUP) a atenção para umas embarcações “corticeiras” (?), referidas por Rui Fernandes (1532). Consultado este documento, de facto aí se pode ler que, *Deste São João da Pesqueira tãobem vem ao Porto almadias feitas de cortiça que trazem cem duzias de cortiça, e mais, leadas com paus, e esta cortiça se vende a pescadores para boyas, e a çapateiros; e sobre ella trazem muitos odres de vinho, vinagre, e mel, e muitos sacos de*

²²⁶ Conforme se pode ver num contrato celebrado em 1436 para a construção de uma barca para o mesmo porto auriense: *que leve e pase viñte rocíns carregados con seus moços que con ellos foren e que seja a dita barqua ben feita et ben apostada et de pontoós e crabos e táboas (...) et que seja feita por la vya que e feita a barqua grande que agora anda a pasar (...) y que sea sollada de taboado e de táboas ençima dos pontoós et que esta outra barqua vella non ten (...) et o dia de todo feita e apostada e endereçada de madeira e clavageen e gastos mensyos e remos* (RIVAS 1978, 235).

²²⁷ *Llegados al río tuvimos que pasarlo enviando de cada vez dos caballeros o dos hombres, porque no cabían más en la barca que servía para esto. Desde el río hay tres millas a Freixo* (GARCÍA 1999, 254-255). Esta travessia foi realizada em algum dos portos naturais existentes entre o Salto de Saucelle e a foz do rio Águeda (actual Barca d’Alva).

sumagre, e vem homens nellas que as governão; são mais seguras de prigo que as barcas (FERNANDES 2001, 96).

Curiosa esta forma de expedir a cortiça para o Litoral, aproveitando para improvisar jangadas onde transportavam outras mercadorias.

B - As tarifas

A travessia dos rios nestas barcas estava sujeita ao pagamento de uma taxa, paga ao barqueiro, além de um imposto cobrado por particulares a quem a mesma tinha sido concedida como privilégio, quando era o caso; este e outros privilégios foram extintos pelo governo liberal em 1832 (MACEDO 1992, 301).

Nas Cortes de Elvas (1361), os Povos queixaram-se da falta de fiscalização sobre os barqueiros pois os abusos eram muitos: *que nos nossos Regnos ha barcas de passagees em alghuus Rios assim em tejo como em outros logares e os que as ahi tragem som tam negligentes em nom passar os caminhantes que destes hi ha que jazem huum dia nas Ribeiras atendendo essas barcas e que levam delles tamanho preço por passarem que he desaguisado e contra o que se costumou nos lugares de tempo antigo, e que esto se fazia porque as justiças não ousavam hi de torvar* (CASTELO-BRANCO 1958, 40; MARQUES 1987, 127).

O rendimento das barcas, mormente as localizadas em sítios de maior movimento, foi desde sempre disputado, principalmente entre os concelhos e a Coroa, pois esta muitas vezes utilizou as barcas -delas espoliando as autoridades locais- como forma de pagamento de favores a particulares.

A barca da Régua, por exemplo, foi doada pelo então Mestre de Aviz, a Gonçalo Vasques Coutinho, com todos os direitos a ela inerentes e possibilidade de os transmitir aos descendentes, em 8.XII.1395 (MARQUES 1996), barca esta que se mantinha -estamos em crer- ainda em 1796 na mesma família, pois nesse ano era seu proprietário Luís Pinto de Sousa Coutinho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra (MENDES 1981, 475); posteriormente, o mesmo esteve prestes a acontecer à barca de Vilarinho da Castanheira, não fora o facto de o seu foral (1514) a esses direitos fazer menção como pertencentes ao concelho (DIAS 1961, 30; MENDES 1981, 312). Este Gonçalo Vasques Coutinho, curiosamente, já havia sido prendado pelas mesmas mãos, com o senhorio de VNFC, seu termo e jurisdição, em 1385 (COIXÃO & TRABULO 1995, 36).

Era este Conselho muito mais rico, porque lhe pertencia a barca do Douro, chamada Barca da Torre, a qual foi denunciada á Coroa, e veio a perder mais de 400\$000 annuaes, no dizer do corregedor de TM em 1791 (SÁ 1791, 273).

Quanto aos preços pagos pelo serviço das barcas, através dos documentos galegos supra, sabemos que no século XV, uma pessoa pagava 2 dinheiros, uma besta sem carga 1 dinheiro e mais 1 branca por carga de vinho, peixe ou pão, 20 maravedis por um porco, 3 maravedis por uma fanega de cevada, 16 dinheiros por uma galinha e um dinheiro por um pão (BAS 1989, 78). Para o mesmo período em Portugal e segundo a informação contida numa sentença de D. Afonso V (1438-1481) a propósito de um pleito entre os concelhos de TM e VNFC e do qual mais adiante se falará, os preços praticados variavam aqui bastante motivados pela concorrência: *E que porquanto o barqueiro delle dicto concelho autor [VNFC] levava de passagem por besta grande a doze pretos e da pequena VI pretos e do homem seis pretos e o concelho de Meencorvo reo mandava a seu barqueiro que levase como de facto levava por besta grande meyo reall de prata e aas vezes reall de prata e per besta pequena a XII reaes e dez e como queriam e por homem a XII reaes e dez e como queriam...* (AHMTM... , fól. 2v.).

A administração das passagens por barcas era direito dos alcaides-mores dos concelhos (Ordenações..., I, 356)²²⁸ e a sua fiscalização, quando existia, era da obrigação dos almotacés, ou seja, os oficiais municipais encarregados da polícia do comércio interno dos concelhos; foi por D. Afonso V instituído o cargo de almotacé-mor, com a incumbência do abastecimento da Corte e conserto dos caminhos percorridos pelo monarca (TORRES 1992, 121). Estavam os barqueiros sujeitos a uma vigilância algo apertada, pois através deles se facilitava o contrabando, tanto interno como externo, prevendo os regulamentos alfandegários as suas transgressões, chegando-se mesmo no século XVIII a proibir-se a circulação fluvial em determinados dias; estava o ofício de barqueiro vedado a mouros, judeus e negros (MACEDO 1992, 301).

Para um cristão medieval, a edificação de pontes e/ou sua reparação e a instalação de barcas e/ou sua manutenção, eram tidas como obras pias, por essa razão, várias pontes e barcas existentes nos caminhos de peregrinação, resultavam de legados, por vezes avultados, deixados em testamento, tanto por clérigos como por particulares; os

²²⁸ *Ha d'aver mais o Alquaide Moor as cooimas, que som postas aas barcas, e batees, que som achados tomando augua, ou lastro em tempo da guarda da Villa de noite despois do sino de correr, que he o derradeiro sino, que se tange despois do sino da Ooraçom, que som por cada vez, que assy forem achados, tres libras da moeda antiga* (Ordenações..., I, 356).

testamentos dos monarcas da primeira dinastia são disso bom exemplo (CARVALHO 1995, 46/47).

Está neste caso a *barca de por Deus*, no rio Douro, com porto nas comarcas de Vila Real (em Porto de Rei - Barqueiros) e Lamego (S. Martinho de Mouros), instituída pela rainha D. Mafalda (CARDOSO 1751, 55) *na qual se não paga cousa alguma pela passagem porque estão aplicados para a conservação desta barca quatro casaes sitos no dito concelho de S. Martinho* (MENDES 1981, 472)²²⁹. Constitui este o único caso por ora e por nós conhecido, no Douro, no que respeita à gratuidade da passagem, pois em todos os outros era devido uma taxa, a não ser que o passageiro dela estivesse isento por qualquer razão.

O pagamento do serviço da barca de passagem, na época medieval, era designado por *navagem* ou *navegação* (VITERBO 1966), assumindo posteriormente as designações de frete ou tarifa em Portugal e de *barcaje ó flete* em Espanha (Enciclopedia 1994).

Elevado era o número de barqueiros no território aqui em apreço, pois poucos eram os trajectos que não incluíam a travessia de um curso de água onde a barca fosse necessária.

Em 1796 foram registados só no Douro de trajecto transmontano, 348 barqueiros/arraís e marinheiros sendo que praticamente a totalidade deles pertenciam ao termo do antigo concelho de Barqueiros, possuindo o Douro a montante da Régua, nesse mesmo ano, 19 barcas para a sua travessia, 8 das quais encontravam-se nos termos de Freixo de Numão/VNFC e seus vizinhos de Carrazeda de Ansiães, Vilarinho da Castanheira e TM (MENDES 1981, 106/233/247/312/quadro XIII).

57 barcas ligavam as margens do Douro em 1849, o que correspondia a 17% de todas as barcas existentes em território nacional (MATOS 1980, 430), valor relativamente próximo (48) do registado por James Forrester no seu mapa, elaborado por essa mesma época (FORRESTER 1848).

O recenseamento levado a cabo em Portugal, aos portos de fronteira em 1822, numa tentativa de melhor controlar a proibição de entrada de cereais espanhóis, revelou a existência de *quasi* três centenas de embarcações, sendo que no final dessa centúria o seu número era ainda superior a cem (MACEDO 1992, 301).

²²⁹ Foram estes rendimentos ampliados pela rainha Santa Isabel, pois ainda em 1796 se não pagava *cousa alguma pela passagem porque há fazendas deixadas para pagamento desta barca, albergaria e capella de N. Sñr^a. d'Ajuda, sita no lugar de Molledo* (MENDES 1981, 497).

C - As barcas que (des)unem: alguns exemplos medievais e modernos

Como mais à frente se poderá verificar, nem sempre as relações entre os concelhos de ambas as margens do rio Douro para o caso transmontano, foram as mais pacíficas, pois já os vetustos concelhos de Numão (1130) e de Santa Cruz da Vilarça (1225), a propósito da definição do proprietário da veiga de Santa Maria (Reguengo/Monte Meão), levaram a que D. Afonso III, em 8.II.1273, decidisse com as partes litigantes, através duma carta de *composição* que, doravante, aquele território passaria a ser cultivado/explorado por ambos e divididos os frutos a meias, com a ressalva de que o porto e a barca, os seus direitos e pertenças, fossem propriedade da Vilarça (ANTT 1273; ABREU 1998).

Com a criação dos concelhos de TM em 12.IV.1285 (ABREU 1994) e de VNFC em 21.V.1299, os problemas e disputas pela posse das duas margens por parte de TM, irão manter-se.

A estas disputas não será alheia a obrigação de VNFC, por decisão de D. Fernando em 15.VII.1377 de prestar *adua*, i. e., participar com dinheiro ou trabalho, na conclusão das obras de fortificação da vila da TM, bem como a própria extinção do concelho de VNFC, redução a aldeia da sua sede e integração do termo e jurisdição no concelho da TM pelo Mestre de Aviz, integração esta confirmada pelo mesmo quando já rei, em 26.XI.1385 (ABREU 1999a).

Os desaguisados pela posse da barca de passagem, mantidos ao longo de séculos, têm a sua génese nessa luta pelo território, luta empreendida sempre por VNFC, por nunca se haver resignado com a hegemonia torre-moncorvina, se bem que, sempre também desapoiada pelo Poder Central quando a ele recorria com o intuito de alterar o *statu quo ante* das fronteiras regionais que o direito consuetudinário reconhecia como pertença da vila e termo da TM.

A mais antiga referência que conhecemos do porto e barca do Douro, como se viu, data de 1273, ano em que D. Afonso III intervém e decide pela *meiadade* da veiga de Santa Maria, ressaltando o direito exclusivo do porto e barca ao concelho de Santa Cruz da Vilarça, de que TM é herdeiro.

Há referências a uma carta de D. Dinis para a CM de TM em 1289, onde se fala da barca, não sabendo nós de momento se motivada por outro qualquer conflito entretanto ocorrido (VITERBO 1966); temos no entanto conhecimento que, em 22.VII.1302, o monarca analisara as razões apresentadas pelos procuradores de ambos os concelhos

sobrelo porto do seixo que e antre essas uillas em no rio de doiro e sobre la barca e nauaagem desse rio, argumentando o de VNFC terem direito à meiadade uma vez que a barca aportava no seu termo, ao que contrapunha o de TM, alegando que a barca que andava en no ryo de susodicto delo porto velho ata cerca do porto do seixo e ata direito do Peredo que era seu termho tambem o porto do ryo come a barca que en ele andava. E que essa barca aportaua da hua e da outra parte en no termho da dita uila da torre de Meem Corvo, ao que o rei, depois de ouvidas estas e muitas outras razões das partes envolvidas mandou sobresto fazer enqueriçom.

A sentença aponta *que dello porto velho ata dereito do Paredo e termho da Torre de Meem Corvo tambem da huma parte comme da outra do dito rio de Doiro e que era seu de direito o porto e a barca e a navaagem e que as ouverom senpre por suas* (RODRIGUES 1980).

Ora, pelo exposto, se vê que TM considerava ambas as margens do Douro como parte integrante do seu termo, o que viu confirmado pelo rei.

O Procurador fozcoense apelou da sentença mas os Ouvidores da Corte confirmaram-na, condenando o monarca *o dito concelho de uila noua de Fozcoa em sessenta libras de custas de toda esta demanda* e mandatando os juizes de TM para que procedessem à sua execução através da venda de bens móveis, ou até imóveis se acaso se tornasse necessário, com o aviso de que, se estes não acatassem a determinação lhe seriam *peitados 500 soldos*.

Chegou-nos este documento, através de um traslado existente no Arquivo Histórico Municipal de Torre de Moncorvo (AHMTM), elaborado volvidos quinze anos (10.I.1317), pelo tabelião público Domingos Martins, em TM, data em que provavelmente a questão terá vindo outra vez à liça (RODRIGUES 1980).

Através do estudo da documentação medieval para este assunto, se infere que o porto do Douro nesta região, por esta altura, já havia sido transferido da zona da foz do rio Sabor, rio que tem a sua confluência no Douro em frente à parte mais setentrional da península do Monte Meão, 3.750m para montante, próximo do sítio onde foi construída nos inícios do século XX, a ponte ferro-rodoviária do Pocinho (ABREU & RIVAS 2006).

Por outro lado, julgamos esclarecer que, quando os documentos referem *porto do Douro* a partir de finais do século XIII ou inícios do XIV, localizam-no sempre no Pocinho, topónimo que só surge em fins do século XVIII, sendo esse o denominado *porto do Seixo*, uma vez que ainda nos princípios do século XIX, apesar das muitas tentativas e

algumas realizações no sentido de melhorar as condições de navegabilidade do Douro, permaneciam nessa zona do Rio várias *fragas* (afloramentos rochosos), uma das quais se destacava pelo seu tamanho, como pudemos verificar através da leitura da *Tarifa dos Direitos de Passagem nas Barcas do Pocinho e Bouça, Rio Douro e Mais Barcas do Concelho*, i. e., a tabela de preços revista em sessão de CM (TM) em 8.XII.1894 e que vigorava ainda em 1.I.1906 (AHMTM 1906); *fraga* essa que servia para determinar os preços da passagem, pois se ficasse submersa, significava cheia, o que aumentava para o dobro a taxa cobrada pelo barqueiro. Através desta tabela de preços, se poderá igualmente concluir que o porto primitivo, se conheceu também pela designação de Barca Velha ou da Bouça; relativamente ao porto do Peredo, esse localizava-se no termo da freguesia do Peredo dos Castelhanos, em frente à confluência do Côa com o Douro, vindo posteriormente no local a ser instalada uma barca de passagem, conhecida por Barca do Côa porque andava nos dois rios.

A alusão que acabámos de fazer quanto à localização do *porto velho*, é reforçada pela existência de uma estrada ao longo do vale da Vilariça, revelada por documentos emanados por D. Afonso V (1439-1481):

- num deles, queixa-se TM do excesso da cultura do linho em detrimento da cerealífera e vinícola, alegando ser o lugar *muyto caminhante e em que portam muytos estrangeyros e rrequerem muytos mantymentos* (ALVES 1975-1990, IV, 292);

- noutro, datado de 7.VII.1459, onde igualmente o concelho de TM se queixa, desta feita dos abusos exercidos pelo alcaide-mor Vasco Fernandes de Sampaio, por este autorizar *os que passam de terra da Beeira pera esta detras os montes Ou desta pera allemdoiro per a barca do dicto Rio* a não transitarem pela vila da TM através do caminho público, mas sim antes *per a dita Ribeira sendo defeso per pustura do Comcelho feita em rollaçom*, o que prejudicava o concelho mas beneficiava os Sampaio porque arrecadavam a portagem (ALVES 1975-1990, IV, 297).

Isto para dizer que os que viajavam do S do Douro, para terras a N da Vilariça, Bragança por exemplo (ou vice-versa), preferiam esse percurso, a terem que fazer o desvio pela vila da TM, evitando assim toda aquela acidentada ladeira, onde ainda em 1609, um viajante dizia que *Da barqua a Moncorvo há hua legoa de asperrimo, e trabalhoso caminho por sima de picos de montes mui estreitos, e perigosos* (SERRÃO 1974, 112), o que pode explicar a antiguidade desta via e a localização mais antiga do que se supunha, deste porto.

A pouca apetência dos viandantes em fazerem caminho pela vila da TM quando a sua jornada o não exigia, acontecia também com os que, atravessando o Douro (no porto do Seixo), pudessem utilizar o *Caminho do Peredo*, preferindo-o, apesar de igualmente defeso (ALVES 1975-1990, IV, 303); e nesta apetência não está implícita a intenção de fuga à portagem, pois ela era paga, só que a um particular.

Naturalmente que o declínio da vila de Santa Cruz da Vilariaça, provocado pela transferência da sede do concelho para TM (1285), contribuiu necessariamente para deslocação da primazia do porto fluvial, que passou agora para o Pocinho.

TM manterá também uma contenda com o vizinho concelho de Mós, relacionado com as barcas de passagem, ou melhor, a propósito da obrigação, ou não, deste município fornecer gratuitamente, do seu pinhal, a madeira necessária para a construção e reparação das barcas do Douro e Sabor.

Com efeito, recusando-se o concelho de Mós a satisfazer essa exigência, TM aproveitando a presença do infante D. Pedro (filho de D. Afonso IV) em Mogadouro, se lhe dirigiu dando conta do sucedido. O infante, por carta de 9.XI.1346, em nome do rei e acompanhado do Ouvidor deste, ordena que a exigência fosse satisfeita, compensando Mós com a isenção do pagamento da passagem nas referidas barcas (CARQUEJA 1955, XVI)²³⁰.

Ora, como Mós não acatara a decisão tomada pelo herdeiro do trono, TM demandou aquele concelho através do corregedor da comarca que, curiosamente, *por sentença deffectiva*, considerou que o concelho de Mós não tinha de facto a obrigação de fornecer essa madeira, contra sua vontade (CARQUEJA 1955, XVII).

Esta tentativa de Mós em não aceitar o negócio proposto, apesar de através dele ficarem isentos do pagamento da passagem, poderá revelar, ou o seu fraco grau de desenvolvimento económico por essa época, ou a fraca necessidade em utilizarem tais travessias, pois não eram um concelho ribeirinho.

Não satisfeitos os *homens bons* de TM, apelaram da decisão do Corregedor, para o monarca; mas a verdade é que o rei concordou e confirmou aquela decisão (CARQUEJA 1955, XVII).

Não convencidos da sua falta de razão, aproveitaram os torre-moncorvinos a presença novamente na região do infante D. Pedro, desta vez em Vila Flor a 9.III.1348 e

²³⁰ *E mando a eles outrossi que vos nom tomem nos ditos portos da passagem das ditas barcas direitos nem huns aos vossos vizinhos e moradores dessa Vila e termho* (CARQUEJA 1955, XVI).

voltaram a demandar Mós. Nesta audiência, ambos os concelhos estiveram representados pelos respectivos Procuradores, começando os da TM por lembrar que *vaij em dois annos quando a esta comarca viram que lhjs deij mha carta pero o dito Conçelho de Moos que lhes dessem madeijra do seu pinhal pera as barcas do Doiro e do Saavor. E que pera lhes amostravam a dita mha carta que lhjs nom queriam dar a dita madeira nem comprir a dita mha carta como ela he conteudo* (CARQUEJA 1955, XVII).

O Procurador de Mós retorquiu, dizendo que o referido pinhal lhes pertencia e que além disso tanto o Corregedor como o rei, já se haviam pronunciado favoravelmente ao seu concelho (CARQUEJA 1955, XVII).

O príncipe real reavaliando a questão, achou *que era majs serviço de Deus e del Rey meu Padre e meu e mais prol dos ditos logares* que a decisão tomada em Mogadouro fosse confirmada (CARQUEJA 1955, XVII), entrando assim em contradição com o pai, o que não é de estranhar, pois estamos numa época em que o rei não passa de um *primus inter pares*.

Com D. Fernando no poder, lamenta-se-lhe TM de se encontrar *menguada de gentes e companhas* e que corria o perigo de vir a ser tomada e de se despovoar, não só por razões da guerra mas de outros grandes encargos que tinha, lembrando ser a vila um relevante ponto estratégico na região (ALVES 1908-1910, 33)²³¹.

Para obviar a essa eventualidade, convencem o rei a integrar no seu território, em 7.V.1370, os Julgados de Urros (tivera foral em 1182) e Peredo, as aldeias de Souto da Velha (Mós), Castedo e Lousa (Vilarinho da Castanheira) (ALVES 1908-1910, 33).

Devido às obras da fortaleza de FEC, João Rodrigues Porto Carreiro, meirinho-mor na comarca e correição de Trás-os-Montes, decide que todos os moradores do concelho da TM deveriam pagar para a construção de um *apartamento da alcaçere* que o rei aí mandara construir, ao que *os Juizes do Concelho e homees boons da Torre de meen corvo* comunicaram de imediato a D. Fernando (ALVES 1975-1990, IV, 281).

Argumentavam que haviam construído a expensas próprias a sua cerca e que nela sempre se acolheram os freixenistas, para além das obras de que eles próprios

²³¹ Uma vez que *tem hum porto no rio Douro e barcas en el, a huma legua da dita vila no seu termho e se a dita vila da Torre fosse perdida ou gaanhada dos inimigos, o que Deos non queira; embargarssia o dito porto por tal guisa que nestas fronteyras non poderyam por aquel porto aver passagem para myranda, nem para Samora nem para outras partes do meu senhorio, e que a my e aos meos sojeitos seria mui dapnoso*. (ALVES 1908-1910, 33).

necessitavam e, voltam a sustentar a importância da sua localização para se eximirem da medida (ALVES 1975-1990, IV, 281)²³².

A verdade é que com a apologia que fazem da vila e de seu porto, conseguem mais uma vez convencer D. Fernando que em 6.III.1376 os dispensa de tais obrigações (ALVES 1975-1990, IV, 281)²³³.

Há referências ainda a um arrendamento efectuado pela Câmara de TM em 1380, onde consta que a *navagem* do porto do Douro devia pertencer ao arrendatário (VITERBO 1966). Querera isto dizer que o montante do frete era determinado pelo barqueiro?

Sobre o assunto que ora tratamos, também D. João I teve de intervir, pois em 1396, julga e decide *que as Barcas, e Navavegagens do Douro, desde o Porto Velho até defronte do Perêdo, pertenciam ao Concelho de Mem-Corvo; não obstante a Petição do Procurador da Sua Real Fazenda* (VITERBO 1966); como acontece com o documento anteriormente citado, também sobre este nada mais sabemos mas, como pela sentença se poderá depreender, mais uma vez o concelho da TM terá sido incomodado pelo de VNFC, por razão da barca do Douro e uma vez mais também, saiu ileso das acusações que lhe foram movidas.

O documento mais importante sobre as sucessivas demandas relativas à barca de passagem, é a referida sentença de D. Afonso V e que reproduz várias outras sentenças régias anteriores, desde D. Afonso III; trata-se de um códice pergamináceo pertencente ao AHMTM, composto por doze folhas escritas.

É um longo processo de querela, movido por VNFC que acusa TM de lhe haver subtraído a barca de passagem que trazia no rio Douro.

O concelho acusado por sua vez, alega a posse da barca há mais de 200 anos (lembra os limites descritos no foral), considerando como seu termo todo o espaço de águas do rio e respectivos portos²³⁴.

²³² Alegando que tinham *hum porto de passagem no ryo do doiro a huma leugua da dita vylla da Torre e a tres leguas de castella que sempre foy guardado e deffeso pelo concelho da dita villa da Torre e porque he sseu. O qual porto he o melhor e mays chaão e seguro - outro nenhum que aia no dito ryo des a nossa cidade do porto ataa vylla de myranda que he em cabo de nosso reyno, e que o dito porto he tall que cada quer nossa merce - poderemos aver por ello passagem pera a dita comarca de tras os montes assy em tempo de guerra como de paz para acorrymento e deffensom da dita comarca* (ALVES 1975-1990, IV, 281).

²³³ Achando por bem e mandamos que elles sseiam escusados de pagarem os ditos dinheiros e de servyrem por nenhuma outra guysa no dito lavor que nos mandamos ffazer no dito logo de ffreixo despada cynta (ALVES 1975-1990, IV, 281).

²³⁴ Acusa ainda o Concelho autor da demanda que, com o apoio e *com ousadia do conde de Marialva a que ora novamente foi dada a dicta villa de Foz Coa per sua propria força e autoridade com gente do dicto conde vierom aa dicta barca e correram contr'o barqueiro e tomarom lhe hua barca velha que hy tragia e queimarom outra nova que elles reos hy tiinham fecta pera lançar a augoa e asy forçarom e esbulharom a*

VNFC defende-se, referindo os limites do seu território também segundo o seu foral, alegando ter direito a metade da veia de água; que possuía azenhas no rio; que pusera barca com barqueiro de sua mão, revertendo as rendas da dita barca para o concelho; que entrara em concorrência na passagem com TM e que estes atacaram *a barca deles autores. e a quebrarom e furarom contrariados e a carregaram de pedra e meteram debaixo da augua forçando os asy e esbulhando os de sua barca* (AHMTM... , fól. 2v).

O monarca ouviu e sentenciou, da forma a que já nos habituámos: *que desde o porto velho atae direito do Peredo TM ouvesse as rendas e passagem todas*, impondo a VNFC *que tirassem logo fora do Rio a barca e portos della a barca que em elle traziam* (AHMTM... , fól. 10).

Detém este documento muito mais importância do que aquilo que fica dito, pois nele se discutem os limites descritos nos forais; a aliança de VNFC com o conde de Marialva para afrontar TM, pondo uma barca no Douro a concorrer com a do vizinho; pormenores da reacção de TM; referências a sentenças anteriores sobre o assunto, etc., etc..

Para o século XV faremos ainda referência a um documento de D. Manuel, inserto nos capítulos apresentados nas Cortes de Lisboa (1498), pelo procurador de TM.

Nessa magna assembleia se queixa o concelho porquanto, ao contrário do que era uso, o oficial régio *contador das obras* recusava-se a participar nas despesas efectuadas com a reparação das barcas do concelho, *huua no rio Doyro. E outra no rio de Sauor*, de cujos rendimentos a Coroa levava a terça. Estas despesas consistiam apenas na merenda que se comprava para dar aos trabalhadores, pois pela leitura da fonte se depreende ser esse serviço da obrigação dos moradores (ALVES 1975-1990, IV, 300)²³⁵.

O rei a este capítulo responde que os consertos das referidas barcas se fizessem a dinheiro, que na terça real se não mexesse e que doravante essas reparações passassem a estar salvaguardadas no contrato de arrendamento (ALVES 1975-1990, IV, 301).

Como vimos, exerce TM durante a Idade Média um controlo hegemónico das duas margens do rio Douro porque daí lhe advinham importantes proventos económicos, alegando razões de estratégia nacional.

elles reos (...) e que *asy os tinham oje em dia forçados e esbulhados da dicta barca e rendas della* (AHMTM... , fól. 2).

²³⁵ O Procurador do Concelho, explicava que *hos moradores da dicta villa vão cada e quando que cumpre aa dicta barca dar adubios pera as tirarem a monte e a carefetar e repairar de pregaje e caibros e travessas. E pera hos que este trabalho de serventia fazem costumarom sempre darem aa custa da renda pam e vinho pera comerem os dictos trabalhadores. E sempre hos officiaaes vossos levaram em conta a despeza que se fazia no dicto mantjmento* (ALVES 1975-1990, IV, 301).

Ora, a disputa da posse por esse porto e a sua barca atravessará todo o Antigo Regime indo mesmo para além dele, só culminando com a sua desactivação através da construção da ponte do Pocinho e sua abertura ao trânsito em 1909 (ABREU & RIVAS 2006), situação que afectará substancialmente as receitas do município de TM (FERNANDES 1996a, 216/218).

Sabemos que do rendimento da barca, 14\$000 réis deveriam ser pagos ao Convento de S. Francisco da TM, como esmola, através de alvará de D. João IV (1640-1656) (REBELO 1992, 55), e pelo *Livro de Rezam do Pe. Pascoal Ferreira* do Peredo que, em resultado da tomada da praça de MD pelo exército castelhano em 8.VII.1710, foi TM invadida três dias depois, apressando-se o inimigo a lançar fogo à barca do Douro, o que os moradores de VNFC tentaram contrariar (FERREIRA 1929, 15)²³⁶.

Através deste denodado acto de resgate da barca de passagem, viram os fozcoenses a soberana oportunidade de dela se apropriarem, pois a CM de TM, em sessão de 17.V.1715, *mandou prender João Lopes de Villa Nova de Foscoa, Juiz que foi na dita villa no ano de 1710 a 1711, por se ver nesta Camara que o dito João Lopes com os mais Vereadores daquele ano usurparam a esta Camara a Barca do Douro e meteram em si o rendimento della* (AHMTM 1715).

A magnitude económica da barca do Pocinho, está patente num informe colhido numa acta da CM de TM de 2.VII.1731, onde se autoriza um indivíduo do concelho de Mogadouro, a transitar pelos limites da Vila definindo-lhe o itinerário a percorrer até à barca, com dois rebanhos de carneiros, num total de 1.110 cabeças, a caminho de Lisboa (AHMTM 1731).

A partir dos meados do século XVIII, começamos a assistir a várias tentativas por parte de particulares, no sentido de tomarem posse desta barca, pois em 17.VIII.1767, João da Costa Lima, requer à Mesa do Desembargo do Paço que notifique os oficiais da Câmara de TM *para Responderem a hu Libello no Juizo da Coroa em que lhe quer pedir a admenistração da passagem e Barca que a dita camara possue*; o mesmo indivíduo volta a recorrer ao mesmo Tribunal nove anos volvidos, para que este cite e demande *aos Officiaes da Camara da Villa da Torre de Moncorvo para lhe pagarem os rendimentos da passagem da Barca no Rio Douro* (FERNANDES 1993, 67/149 (557/1989)).

²³⁶ Pois, *com as ballas fez retirar o inimigo da barragem do Douro, e acudiram alguns homens de Villanova, passando o rio a nado apagaram o fogo da barca com água e com hum pedaço queimado da mesma barca, e passaram pera a parte de Villa Nova* (FERREIRA 1929, 15).

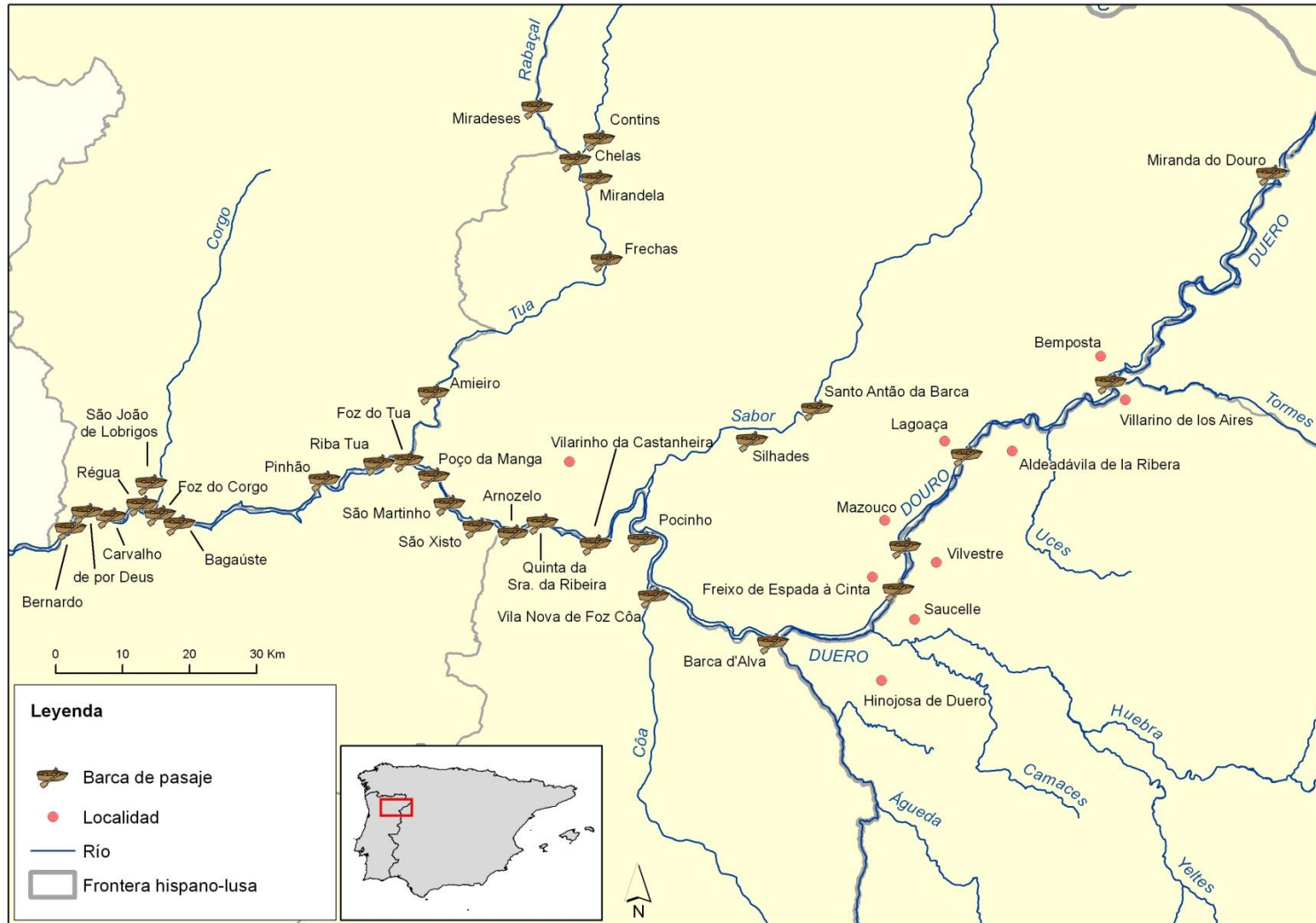
Por esta altura (1758), requer Miguel Salgado, de Sendim (Miranda), uma provisão para pôr barca no Douro (FERNANDES 1993, 41 (254)).

Em 1789 estava a barca do Pocinho na posse de Joaquim de Saldanha e Albuquerque por dela lhe ter sido feita mercê (FERNANDES 1993, 215 (2842)), sendo-lhe retirada em 1808 (referência infra) em consequência da criação da Junta de Salvação Pública de TM aquando das chamadas Invasões Francesas.



D – Localização das barcas de passagem no Douro Transmontano (finais do séc. XVIII)

Mapa da distribuição das (principais) barcas de passagem



(ABREU ET ALII 2011)

E – As barcas de passagem do Douro Transmontano (finais séc. XVIII)

Quadro com as barcas de passagem do Douro Transmontano (finais séc. XVIII)

Concelho de Localização	Designação	Proprietário / Administrador	Rendimento	Observações
Miranda do Douro	Douro	Concelho	6\$000	a ¼ légua da cidade
Bemposta	Villarino de los Aires	Município de Villarino	---	arrematada na vila de Bemposta ²³⁷
Mogadouro	S.ª Marina la Verde	Convento e vizinhos	---	pertencia ao Convento e aos vizinhos de Lagoaça e Aldeadávila
Freixo d'Esp. à Cinta	Vilvestre ²³⁸	Castela	---	atravessava para Mazouco
Freixo d'Esp. à Cinta	Saucelle (Salto de)	Castela	---	½ légua a montante da anterior, no Saltinho
Freixo d'Esp. à Cinta	Fiolhosa ²³⁹	Castela	---	1 ½ légua da foz do Águeda
Freixo d'Esp. à Cinta	Alva	particular ²⁴⁰	70\$000	pertencera ao Concelho
Torre de Moncorvo	Foz do Côa	particular ²⁴¹	50\$000	---
Torre de Moncorvo	Pocinho	particular, desde	400\$000	pagava 50\$000 / ano à Câmara Municipal de TM ²⁴³

²³⁷ Da qual recebia 1/3 do seu rendimento, sem obrigação de concorrer para as despesas.

²³⁸ As 3 barcas entre FEC e Castela estão já referenciadas em 1758 (ABREU 1990, 20/36).

²³⁹ Em vão procurámos durante anos, na cartografia espanhola, este topónimo nessa zona do Douro onde os autores portugueses o localizam. Entretanto ocorreu-nos que “fiolhosa” poderia significar “fiolhal”, i. e., zona de “fiólho”, o que nos levou a questionar a colega Celestina Trejo pelo significado da palavra “hinojosa”, sendo-nos dito que provinha de “hinojo”, uma planta conhecida; consultados dicionários e livros de botânica, rapidamente confirmámos que “hinojo” corresponde precisamente a “fiólho”, planta umbelífera aromática, abundante na região; foi caso para pronunciar *eureka!*. Consideramos curioso o facto de em Portugal nos séculos XVIII-XIX se designar aquela vila castelhana através da tradução do seu topónimo.

²⁴⁰ João Carlos d'Oliveira Pimentel (de TM), doação por uma vida.

²⁴¹ João Carlos de Oliveira Pimentel (de TM), a quem havia sido doada por uma vida; por esta informação se depreende, o que não deixa de ser deveras curioso e elucidativo, que mesmo a barca da foz do rio Côa, criada certamente por VN, eventualmente com a justificação da grande distância que a barca do porto do Seixo tinha que percorrer até àquela confluência, era considerada do concelho de TM.

		1789 ²⁴²		
Vilarinho da Cast. ^{ra}	Cadima	Concelho ²⁴⁴	40\$000	vd fotografia
Carrazeda de Ansiães	Arnozelo	---	---	sítio do poço da N. ^a S. ^{ra} da Ribeira <i>a velha</i>
Carrazeda de Ansiães	S. ^{ra} da Ribeirinha	Confraria do SS Sacra. ^{to}	30\$000	(do Seixo) ou N. ^a S. ^{ra} da Ribeira <i>a nova</i> , do lugar de Coleja
Carrazeda de Ansiães	S. Xisto ²⁴⁵	Coroa ²⁴⁶	---	lugar da Lavandeira, ½ légua a montante do Cachão da Valeira
Carrazeda de Ansiães	S. Martinho	Coroa ²⁴⁷	---	---
Carrazeda de Ansiães	Poço da Manga	Concelho	2\$000	---
Carrazeda de Ansiães	Foz do Tua	Confraria de S. ^{to} António	21\$000	do Fiolhal
Carrazeda de Ansiães	Riba Tua	Mordomos de S. Mamede	40\$000	dos quais pagavam ao Concelho de Carrazeda 3\$000

²⁴³ Destinados ao concerto da estrada que ligava a Vila à referida barca; o porto do Pocinho, para além da travessia, servia também ao embarque de mercadorias com destino ao Porto.

²⁴² Joaquim de Saldanha e Albuquerque, por mercê régia, pois em 12 de Maio desse ano, o mesmo dirigira uma petição ao Desembargo do Paço, solicitando a respectiva carta de senhorio e em cujo deferimento se podem colher as seguintes informações: *Hey por bem em remuneração de todos os referidos serviços, fazer-lhe merce, em sua vida sómente do senhorio da Barca da Torre de Moncorvo (...): com declaração porem, de que não fará levantar, o preço da mesma Barca, assima de oitenta reis, por cada Pessoa; excepto porem nos tempos invernosos, em que o Juis de fora da Villa de Torre de Moncorvo podera levantar o preço sem grande excesso; nunca porem ficando ao arbitrio dos Barqueiros, como athe agora se tem praticado: De que será Livre, e gratuita a passagem para os Moradores da Villa sobredita e seu termo: De que será obrigado a dar annualmente a quantia de des mil reis para a Festividade que se faz na mesma Villa, em o dia do corpo de Deus: E de que pellos rendimentos da referida Barca pagara sincoenta mil reis cada anno a camara da dita Villa* (FERNANDES 1993, 215).

²⁴⁴ Dela fazia menção o foral [*E ho dito conçelho Recadar pera sy pera a paga do dito foro. todas as pesqueyras do doyro. a saber. a do porto de Vilarinho omde anda a barca. E a dita barca* (DIAS 1961, 30)], pois caso contrário já a teria perdido (interessados havia). O sítio da Barca, na Cadima, pertence ao termo da Lousa, hoje Freguesia do Concelho de TM.

²⁴⁵ Designação de um lugarejo da Freguesia de Vale de Figueira, Concelho de S. João da Pesqueira, na margem esquerda (MONTEIRO 1992, 114); em 1721 pertencia esta barca à Casa de Távora (MORAIS & MAGALHÃES 1985, 40).

²⁴⁶ Pertencera a Nicolau José, das Selores, também reavida pela Coroa, através do mesmo Provedor.

²⁴⁷ Pertencera a António de Mello, de Riba Longa, mas da qual a Coroa havia tomado posse através da Provedoria de Lamego. Em 1721 pertencia à Câmara de S. João da Pesqueira (MORAIS & MAGALHÃES 1985, 40).

Gouvães do Douro	cais do Pinhão	particular	80\$000	propriedade do Arcebispo de Braga
S. ^{ta} Marta de Penaguião	cais da Régua	meeira ²⁴⁸	1.000\$000	---
S. ^{ta} Marta de Penaguião	cais do Carvalho	Coroa	300\$000	na freguesia de Fontelas
Canelas	<i>Ballaustres</i>	particular ²⁴⁹	200\$000	<i>Ballaustres</i> = Bagaúste?
Canelas	foz do Corgo	particular	122\$000	propriedade de António José da Cunha Reis ²⁵⁰
Mesão Frio	<i>de por Deus</i>	---	---	supradita
Mesão Frio	do Bernardo ²⁵¹	particular	30\$000	propriedade de Luís de Melo e José Pinto (S. Martinho de Mouros)
Barqueiros	<i>de por Deus</i> ²⁵²	---	---	passagem gratuita (supra referida)

(a partir de MAGALHAENS & GARCEZ 1790; MENDES 1981)

E.1 – Lista das Barcas no Douro e sua correspondência ao “ponto”, segundo o mapa de Forrester (cerca de meados do séc. XIX)

Quadro da Lista das Barcas no Douro e sua correspondência ao “ponto”, segundo Forrester (cerca de meados do séc. XIX)

designação da barca	designação da barca	designação da barca	designação da barca	designação da barca
de Gramido	de Lavadouro (197)	do Carvalho (132)	de Tua (91)	da Barca Velha (50)
de Arnellas	da Palla (192)	da Regôa (129)	de S. Martinho (90)	do Pocinho (46)
do Carvoeiro	do Porto Antigo (190)	de Bagaúste (123)	d’Alegria (98)	da Foz Côa (43)
de Melres	de Portozello (183)	da Folgoza (122)	de S. Xisto (79))	da Barca d’Alva (22)
de Pedorido	das Caldas de Arêgos (177)	do Tedo (120)	do Arnozêllo (74)	da Fiolhoza (13)

²⁴⁸ Entre a Coroa e José Alvo Brandão; a importância desta barca está já documentada em 08.XII.1385, como acima se viu, pois nessa data, o então Mestre de Avis faz dela mercê a Gonçalo Vasques Coutinho (MARQUES 1996); julgamos que o Coutinho proprietário da barca de Bagaúste nos fins do Século XVIII, será descendente deste, o que a ser verdade, nos poderia levar a concluir que esta barca se encontrava na posse da mesma família, havia quatrocentos anos.

²⁴⁹ Pertencente a Luís Pinto de Sousa Coutinho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra.

²⁵⁰ É provável que esta seja a mesma barca de *passaje* propriedade da Quinta da Vacaria por meados do século XVII (MARTINS 1997, 370).

²⁵¹ Foi seu último arrendatário, na década de 1970, Luís Barqueiro (OLIVEIRA 1998, 140).

²⁵² Foi seu último barqueiro, em Porto de Rei, o *ti Adérito da Burra*, falecido *nonagenário* em 16.VII.1994 (OLIVEIRA 1998, 140).

de Midoens (210)	do Mirão (163)	de Valencia (109)	das Figueiras (70)	de Sauzelhe (10)
de Entre-os-Rios (209)	da Riboura (156)	das Batteiras (103)	da Colleja (69)	de Vilvestre (4) [não corresponde ao n.º do “ponto” indicado] = 48 barcas, 10 das quais na foz dos afluentes
de Castello de Paiva (208)	do Porto de Rey (147)	do Pinhão (102)	da Volta d’Andreza (67)	
de Fontellas (207)	do Bernardo (139)	da Teixeira (98)	do Torrão da Murça (65)	
de Vimieiro (204)	de Por Deos ou Moledo (134)	de Fonsales (95)	da Telhada (63)	

(a partir de FORRESTER 1848)

F – As barcas nos rios secundários transmontano-durienses (finais séc. XVIII)

Quadro com as barcas nos rios secundários transmontano-durienses (finais séc. XVIII)

Concelho de Localização	Designação	Proprietário / Administrador	Rendimento	Observações
Torre de Moncorvo	Silhades	Felgar ²⁵³	2\$400	no rio Sabor
Carrazeda de Ansiães	Amieiro	mordomos de St. ^a Luzia	8\$000	no rio Tua
Frechas	Frechas	moradores ²⁵⁴	---	actual Concelho de Mirandela; rio Tua
Mirandela	Chelas	particular	---	rio Tua; pagava à Coroa 800 réis
Mirandela	Contins	particular	---	rio Tua; pagava à Coroa 800 réis
Mirandela	Miradezes	particular	---	rio Rabaçal; pagava à Coroa 1\$200
Monforte do Rio Livre	---	particular	---	termo repartido actual/ por Chaves e Valpaços; rio Rabaçal
Monforte do Rio Livre	---	particular	---	rio Rabaçal; pagava ao Concelho 500 réis
S.t. ^a Marta de Penaguião	S. João de Lobrigos	particular	100\$000	rio Corgo; pertencia a Manuel Bernardo Pinto

(a partir de MENDES 1981)

²⁵³ Esta barca (vd fotografia) esteve activa até 1980 e era gratuita para os moradores da Freguesia (RODRIGUES 2006, 73-84); nela atravessavam os rebanhos, os carros de bois e até os primeiros tractores, sendo a de maior calado das que vieram até época mais recente, como a da Cadima-Freixo, Saião, Foz do Sabor e Foz do Côa.

²⁵⁴ Dos moradores da Vila por possuírem prédios em ambas as margens.

G - As barcas na Época Contemporânea

Ao longo do século XIX, conhece a barca do Pocinho vários proprietários, umas vezes as próprias edilidades de TM ou VNFC (os velhos rivais), outras vezes particulares, pois os rendimentos substanciais que ela propiciava continuavam a ser alvo de acesas cobiças -agora com um número acrescido de actores- tanto quanto a documentação para este período comprova.

Em 1808, aquando da criação da Junta de Salvação Pública de Moncorvo, estava ela nas mãos de Joaquim Saldanha de Albuquerque a quem foi retirada (referência supra).

Por esta altura o nobre João Carlos de Oliveira Pimentel (e família), apoiantes da Junta contra os franceses, detinha a Barca do Pocinho pela qual pagava à CM de TM 60\$000 réis e um touro para a festa do Corpo de Deus (ANDRADE 1995); aliás, este torre-moncorvino, fora autorizado em 1807 pelo Príncipe Regente a estabelecer uma *Companhia de Navegação do Rio Douro, e de Mineração e Fundição de Ferro* (GL 1807) mas que não veio a ter execução (MATOS 1980, 434)].

Em 1816 o médico do Exército Manuel António Pereira e José Pedro de Oliveira (apenas com meio ano de permissão) requerem os rendimentos da barca do Pocinho (FERNANDES 1993a, 52 (315-316)), e em 03.VI.1817, António Matheus Freire de Andrade Coutinho Bandeira faz o mesmo (FERNANDES 1993a, 161)²⁵⁵.

Os moradores da Lousa (TM) pedem autorização em 1818 para fazer uma barca no sítio do Saião, no rio Douro, revertendo o seu rendimento para a Irmandade das Almas; esta ou outra barca, aí funcionou até meados do século XX, associada a um pequeno lugarejo de pescadores destruído pela albufeira da barragem da Valeira (ABREU 1996, 16).

O provedor da comarca de TM, António de Melo Sampaio, informa que arrematou a barca do porto do Peredo (TM), ou foz do Côa, no Douro, a Francisco Inácio, em 1834 (FERNANDES 1993a, 91 (632)).

Foi em 1819 roubada a barca do porto de Santo Antão -pertencente ao santuário com o mesmo nome-, no rio Sabor (entre as freguesias da Parada e Meirinhos,

²⁵⁵ Em petição dirigida à Corte pede no *Requerimento Nº 4 o Título de Barão, ou a Barca do Pocinho na Comarca da Torre de Moncorvo de juro, e herdade em compensação da Mercê do Foro de Fidalgo, que se lhe concedeo pelos serviços, que fez na Restauração* (FERNANDES 1993a, 161).

respectivamente concelhos de Alfândega da Fé e Mogadouro), acto imputado a Francisco Soares Cruz, de TM (FERNANDES 1993a, 164 (1252)).

Durante as lutas liberais (1825) a administração da barca do Pocinho volta à CM de TM, através dum alvará de D. Pedro, sendo nesse mesmo ano arrematada por 800\$000 réis e no ano seguinte por 500\$000 (ANDRADE 1995).

Durante a guerra civil a CM de VNFC arremata a barca, sendo todavia obrigada por sentença de D. Miguel (11.VIII.1829), a devolver os rendimentos a TM (ANDRADE 1995).

Com a liberalização da passagem do Pocinho²⁵⁶, pelo decreto de 13.VIII.1832, aí se instalaram vários operadores particulares, motivando uma forte concorrência no preço das tarifas. Numa exposição à Câmara dos Deputados, a edilidade de TM (13.III.1839), solicita a devolução da administração da Barca do Pocinho, passando a repartir os rendimentos com o concelho de VNFC (ANDRADE 1995).

Por esta altura inicia o comerciante inglês de vinhos Joseph James Forrester o levantamento das condições de navegação do Douro, a partir do qual elaborará um mapa impresso em Londres em 1848, onde entre muita outra informação, incluiu uma relação de 48 barcas que recenseou para a travessia do rio, conforme acima referido.

A CM de TM através do *auto de Câmara* de 15.VII.1843 regulamenta os portos do Pocinho, Bouça e Foz do Sabor (para este apenas as cláusulas 1, 2 e 5), e no *auto* de 1.VII.1877 o da Foz do Sabor, *com a clausula porem de que se por qualquer motivo os arrematantes deixarem de ter constantemente barca nos predictos portos, ficam obrigados a pagarem cinco mil reis diarios para os já mencionados municipios*, excepto nos primeiros oito dias (AHMTM 1882), certamente para permitir uma reparação mais profunda às barcas aquando da sua tomada de posse.

É com base naquele regulamento (e tarifas) que a edilidade põe em praça para arrendamento os referidos portos do Pocinho e Bouça, com a excepção para o preço de passagem exigido aos habitantes dos concelhos de TM e VNFC que agora passa a ser de ida e volta. Estava nele o arrematante obrigado a passar toda a gentea *qualquer hora do dia e da noite, exceptuando nos dias de grandes cheias ou tempestuosas*. Tanto os arrematantes como os seus fiadores renunciavam a *juízo de fôro do seu domicílio* e

²⁵⁶ Talvez “nacionalizada” por se localizar num importante eixo viário e conseqüentemente de grandes proventos financeiros, decisão “facilitada” pelas velhas disputas das vizinhas edilidades em torno da sua propriedade.

obrigavam-se a responder nos de TM e VNFC, dependendo provavelmente da margem onde fossem detidos e/ou contra-ordenados. Foram entregues por maior lance a José Joaquim Pires Carqueijo de VNFC, pela quantia de 580\$000 réis, garantidos pelo fiador Júlio Marcelino de Sousa da mesma Vila (AHMTM 1882). A informação aqui expressa de que a travessia nestes dois portos fora arrendada por um só barqueiro, não deixará grandes dúvidas que neles operava a mesma barca, o que não deixa de ser algo curioso, considerando a distância entre eles e as inerentes dificuldades à sua movimentação e requisição do seu serviço. Como vimos acima, o porto da Bouça -entre o Monte Meão e a actual povoação da Foz do Sabor, no caminho natural pelo Vale da Vilariça- era também conhecido por “porto velho” (por ser o mais antigo?) e por “barca velha” (por aí ter deixado de haver barca “residente”?).

Na arrematação da barca da Foz do Sabor (que vadiava o rio Sabor) foi o ramo entregue a João Pais d’Oliveira (dessa então incipiente povoação), por 200\$000 réis, tendo por fiador José António Martins, de TM (AHMTM 1882).

Foi o carpinteiro Manuel Pires, de Bemposta²⁵⁷, agraciado em 26.V.1876 com medalha de prata para distinção e prémio concedido ao mérito, filantropia e generosidade por abnegação e coragem *lançando-se ao rio Douro com um cabo nos dentes a fim de o lançar e com elle segurar uma barca onde se achavam diferentes mulheres e uns carabineiros hespanhoes, correndo todos grande perigo se não fossem socorridos* (FERNANDES 1996a, 33).

Em 1894 noticiava um jornal de TM, corroborado por outras fontes, que a barca que tinha no Douro rendera em 1892, 1893 e 1894, 1.450\$000, 1.460\$000 e 1.700\$000 réis respectivamente, rendimento que deveria no mínimo duplicar se se construísse a ponte no Pocinho, empresa na qual o Governo não deveria ter qualquer receio, pois com os lucros das passagens pagaria o juro do capital exigido (Moncorvense 1894; CABRAL 1895, 441).

Não se enganava o articulista, porquanto na arrematação realizada em finais de 1902, o valor da barca do Pocinho elevou-se a 2.050\$000 réis, valendo a do Sabor 10\$000 e a do Salgueiral 14\$000 (Transmontano 1902d)²⁵⁸. E no ano seguinte a do Pocinho obteve a avultada soma de 2:231\$000 réis (Transmontano 1903b).

²⁵⁷ Cerca de meados do século XIX a barca de Bemposta era motivo de preocupação para o Governo Civil de Bragança pois por ela se contrabandeava com a conivência das autoridades (MARTINS 2003, 154).

²⁵⁸ *A do Pocinho nunca rendeu para o municipio tão elevada quantia como aquella por que este anno foi arrematada pelo snr. Marcolino Salgado. Folgaremos em que este nosso amigo venha a ter lucros avultados como tudo nos faz supôr, visto que a construcção da ponte aumentará o movimento da mesma barca...*

A construção dessa ponte (ferro-rodoviária) do Pocinho, pela qual o concelho de TM tanto se esforçou e que ditou a morte desta importante barca duriense, foi aberta a 04.VII.1909 ao trânsito apenas com uma pequena portagem (ABREU & RIVAS 2006), portagem essa que além do mais passou para as mãos do Estado, vendo-se a CM de TM a braços com graves problemas financeiros, pois sabemos que três meses depois [da abertura ao trânsito] *Reuniram os 40 maiores contribuintes para resolver sobre o aumento das contribuições camararias, attenta a falta de receita das barcas do Pocinho, que era importante. Votaram contra, mas resolveu-se que se fizesse já a cobrança das dividas ao municipio que andam por 5 ou 6 contos de reis...* (PJ 1909).

Caçou certamente o concelho de VNFC com as dificuldades do seu vizinho e sempre rival vencedor nos pleitos mult centenários com quem se viu envolvido pela posse dessa mesma barca (ABREU & TORRES 1998).

Estamos assim em crer que a municipalidade torre-moncorvina terá contribuído de algum modo para que a portagem da ponte fosse abolida passados pouco mais de dois anos após a sua implementação (FERNANDES 1996, 232), uma vez que os réditos proporcionados por aquela travessia, como vimos, deixaram de lhe pertencer.

Através da notícia de um naufrágio, sabemos também de uma *barca que navegava no lugar da Palla quando atravessava o rio Douro no dia 26 de Outubro carregada de bois e feirantes que regressavam da feira de Sanfins. Morreram 11 pessoas* (Moncorvense 1892), barca esta cuja existência não havíamos detectado anteriormente.

Deliberaram as CM de FEC e FCR a concessão do exclusivo da exploração pelo prazo de três anos, do serviço público das barcas de passagem no rio Douro e lugar de BA, deliberação esta aprovada pela portaria de 11.VIII.1949 (FERNANDES 1996a, 552-533)²⁵⁹.

A valia das barcas de passagem no âmbito do tráfego fluvial em particular e dos transportes em geral -com importantes consequências nas questões económicas-,

(Transmontano 1902d). Este valor foi suplantado no ano seguinte, pois a arrematação rendeu 2.231\$000, *somma applicada em Beneficio da camara de Moncorvo e a outra metade na camara de Fóz-Côa* (Transmontano 1903b).

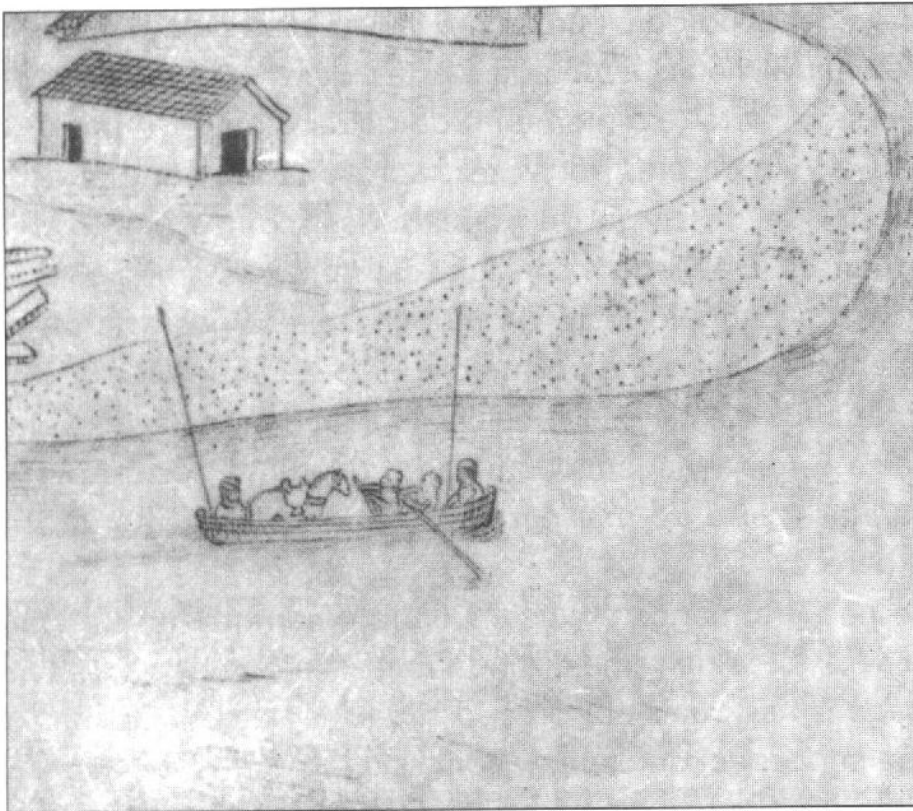
²⁵⁹ Esta significativa barca de passagem cuja existência vinha já da Idade Média através do antigo Concelho de Alva, desapareceu de morte natural devido à construção em meados dos anos cinquenta (séc. XX) da ponte Almirante Sarmiento Rodrigues pelo famoso Engenheiro de Pontes Edgar Cardoso, pois *Até então, a travessia do rio, extremamente arriscada nas quadras de invernã, fazia-se pela velha barca removida e timonada por um veterano remador, robustíssimo e seguro, tido em muitas léguas em redor como uma espécie de S. Cristóvão* (DIONÍSIO 1977, 223); informou-nos recentemente o nosso amigo e colega Álvaro Baltazar, daí natural, que após a estrutura concluída, *deixaram-na ir rio abaixo*.

permaneceu praticamente até aos nossos dias, sendo por nós ainda vivenciado, *in extremis* é certo.

Permaneceu em Portugal para além do incremento do *fontismo* na rede viária e ferroviária e conseqüente construção de muitas pontes, sendo que algumas dessas barcas de passagem terão até sido criadas para fazer a ligação às estações ferroviárias que foram nascendo ao longo do Douro, do Corgo e do Tua²⁶⁰.

Várias subsistiram até ao final do regimen ditatorial -e algumas sobreviveram-lhe mesmo como se viu-, principalmente nos rios secundários, como a de Silhades e Santo Antão da Barca, no rio Sabor, e outras no Côa²⁶¹, como a de Santa Comba (VNFC) no sítio da Cardina/Curral Velho, a caminho de Algodres (FCR) (TRABULO 2006), todas elas ainda activas nos anos sessenta do século XX.

Gravura quinhentista duma barca de passagem no rio Minho



(ALMEIDA 1943)

²⁶⁰ Recordámos por exemplo o barco (de pesca tradicional) que ainda em 1975 atravessava os passageiros da estação de Cotas (Alijó) para as Quintas durienses da margem esquerda (S. José, Roriz, etc.) e por nós utilizado.

²⁶¹ Os topónimos Quinta da Barca (ou Convento do Senhor da Barca, Almeida) e Barco (sítio da ponte medieval derruída), Cinco Vilas (FCR), indiciam claramente vados nessas zonas do Côa; o primeiro respeita ao sítio da barca de Almeida já referenciada em 1510 (SOUSA 2004), sendo certo que o último é posterior a 1909, data em que uma cheia provocou a destruição da referida ponte (CARDOSO...).

H – As barcas de passagem nas províncias de Zamora e Salamanca (cerca de meados do século XIX)

Quadro com as barcas de passagem nas províncias de Zamora e Salamanca

Rio	Província	Povo	Localização	Descrição	Observações
Aliste	Zamora	Carbajales	Caño de la Barrosa	barquichuelo	(MADOZ 1845-1850, VI, 29) ²⁶²
Aliste	Zamora	S. Pedro de la Nave	junto ao povo	barca	<i>una barca de paso inmediata á la pobl.</i> , VI, 29/114/163
Camaces	Salamanca	Hinojosa (de Duero)	Vado de Calderón	barca	V, 119
Cea	Zamora	Zamora	(afuente do Esla)	2 barcas	Pobladura del Valle, Milles, VI, 163
Cea	Zamora	Pobladura del Valle	afuente do Esla	barca	VI, 163
Cea	Zamora	Milles	afuente do Esla	barca	VI, 163
Douro	Salamanca	Aldeadávila	---	barca	(ou de La Ribera) a 1 ½ légua do povo; V, 45/120
Douro	Salamanca	Vilvestre	---	barca	V, 120
Douro	Salamanca	Villarino (de los Aires)	---	barca	<i>tiene una barca para pasar a Portugal, aunque en el dia no se permite</i> , V, 147
Douro	Zamora	Almaraz	ermida de San Pelayo	barca	VI, 29
Douro	Zamora	Villalcampo	---	barca	entre part. jud. de Bermillo de Sayago e Alcañices, V, 119; VI, 59/163
Douro	Zamora	Villalcampo	Carbajosa	barca	entre part. jud. de Bermillo de Sayago e Alcañices, VI, 59/163
Douro	Zamora	Villalcampo	Pino	barca	entre part. jud. de Bermillo de Sayago e Alcañices, VI, 59/163
Douro	Zamora	Miranda do Douro / Torregamones	Miranda do Mouro / Torregamones	barca	pertence à cidade de Miranda; dá passagem para o Reino de Portugal, V, 119; VI, 59
Douro	Zamora	Fermoselle	Fermoselle	barca	para o Reino de Portugal, V, 119; VI, 59
Douro	Zamora	Fermoselle	de Mucena	barca	aí vivem os arrendatarios; dá passagem para Portugal; V, 119; VI, 84
Douro	Zamora	Toro, termo de	---	barca(s)	<i>y alguna barca en el Duero</i> ; VI, 137
Douro	Zamora	Zamora, Província	---	6 barcas	Villalazan, Villalcampo, Carbajosa, Pino, Puente de

²⁶² Respeitarão a este autor e obra as referências bibliográficas que se seguem, quando outra não existir.

					Urz, Fermoselle; VI, 163
Douro	Zamora	Villalazan	---	barca	V, 119; VI, 163
Douro	Zamora	Puente de Urz	---	barca	VI, 163
Douro	Zamora	Sendim (Miranda)	<i>Paso de las Cuerdas</i> , Arribas	balsa de odres	<i>durante el estio suele atravesarse por medio de una balsa formada de pellejos henchidos de viento y cubierta de ramas, sobre la cual se hace el transporte por medio de cuerdas</i> ; V, 119
Douro	Zamora	Fresno (de la Ribera)	---	barca	a jusante de Toro; V, 119
Esla	Zamora	San Vicente del Barco	San Pedro de la Nave	barca	pertença do Marquês de San Vicente; com capacidade para 40 pessoas, VI, 36/159/163
Esla	Zamora	Barcial del Barco	em frente ao povo	barca	capaz de transportar 50 pessoas; caminho real de Santovenia a Benavente, V, 36; VI, 44/82
Esla	Zamora	Villaveza del Agua	---	barca	facilita a passagem para a Terra de Sanabria, VI, 44
Esla	Zamora	Bretó ²⁶³	---	barca	que une aquele povo com o de Bretocino, VI, 82
Esla	Zamora	Moreruela	---	barca	em pequeno golfo a 2 léguas da anterior, VI, 82/163
Esla	Zamora	Misleo	---	barca	também a 2 léguas da anterior, VI, 82/163
Esla	Zamora	San Pelayo (despovoado)	Barca	barca	substituída por uma ponte de madeira em 1801; VI, 82/163
Esla	Zamora	Manzanal del Barco	---	barca	muito frequentada de Castela para a Galiza, e para Portugal, por Alcañices; V, 104; VI, 36/82/163
Esla	Zamora	Pueblica (pequeno povoado)	---	barca	a jusante da confluência do Aliste; na margem oposta está o ex-priorado de San Pedro de la Nave (ordem de San Benito), com capacidade para 40 pessoas; VI, 82
Esla	Zamora	Zamora	---	8 barcas	Santa Colomba del Azuaque (vulgo das Monjas), Bretó, Granja de Moreruelo, Misleo, San Pelayo, San Vicente, Manzanal, San Pedro de la Nave; VI, 163
Esla	Zamora	Santa Colomba del Azuaque (vulgo de	---	barca	VI, 163

²⁶³ Bretó de la Ribera. Diz o povo que *Entre Bretó y Bretocino, poco trecho e mal camino*, pois muitas das vezes os viandantes tinham que fazer um desvio de 40km para poderem vadear o Esla (informação do nosso Director de Tese).

		las Monjas)			
Órbigo	Zamora	Bretocino (¿?)	---	barca	na margem oposta o povo de Bretó; r. Orbigo <i>confluye con el Esla en Bretó</i> ; VI, 45/163
Órbigo	Zamora	Vecilla de la Polvorosa	---	barca	<i>En el Orbigo se ven tambien las barcas de Bretocino y Vecilla de la Polvorosa que igualmente que las del Esla dan paso para Sanabria</i> ; VI, 45
Tera	Zamora	Codesal	---	barca	caminho que se dirige a Zamora; VI, 72
Tera	Zamora	Anta de Tera ²⁶⁴	---	barca	VI, 31
Tera	Zamora	---	(afluente do Esla)	barcas	<i>con algunas barcas de paso</i> ; VI, 135
Tera	Zamora	Zamora	---	3 barcas	Mozar, Aguilar de Tera, Valparaiso; VI, 163
Tera	Zamora	Mozar	---	barca	VI, 163
Tera	Zamora	Aguilar de Tera	---	barca	VI, 163
Tera	Zamora	Valparaíso	---	barca	VI, 163
Tormes	Salamanca	Baños de Ledesma	---	barca	<i>mui proxima al pueblo hácia la parte O</i> ; V, 63
Tormes	Salamanca	Ledesma, vila de	---	barcas	<i>r. Tormes tiene en Ledesma (v.) un magnifico puente y varias barcas por diferentes puntos</i> ; V, 147
Tormes	Salamanca	---	Puerto de la Anunciación	barca	<i>una barca de paso se ha usado hasta, pasada la mitad del siglo XX... a solo diez kilometros aguas abajo de Salamanca</i> (CABO 2002, 471-472)
Tormes	Zamora	Carvellino	---	barca	passagem para part. jud. Ledesma, VI, 59
Tormes	Zamora	Argusino ²⁶⁵	---	barca	passagem para part. jud. Ledesma, VI, 59
Tormes	Zamora	Fermoselle	---	barca	passagem para part. jud. Ledesma, VI, 59
vários rios e arroios	Zamora	Partido Judicial de Puebla de Sanábria	(nos rios e arroios: Tera, Castro, de Requejo, Manzanal ou Rionor, Conejos, de Vega, Sabor e de Ciervas)	barca(s)	todos contam pontes de pedra ou de madeira, y <i>alguna barca</i> ; VI, 121
Yeltes	Salamanca	Guadramiro	---	barca	<i>la barca que tenia el r. fue destruida hace algunos años</i> ; V, 137

(a partir de MADDOZ 1845-1850; CABO 2002)

²⁶⁴ Barca lendária esta (próxima de Codesal), cujo povo se encontra desde 1969 submerso pelas águas da presa de Cernadilla (Codesal...).

²⁶⁵ Submerso pelas águas da albufeira da presa de Almendra.

I – As barcas de passagem nas restantes províncias durienses de Castela (cerca de meados do século XIX)

Quadro com as barcas de passagem nas restantes províncias durienses de Castela (meados do século XIX)

Rio	Província	Povo	Localização	Descrição	Observações
Douro	Sória	Ituero	Ituero	barca	<i>barca de maroma</i> = com corda; V, 118
Douro	Sória	Ituero	próx. limites c/ Valdespina	barca	V, 118
Douro	Sória	Valdespina	próx. santuario N. ^a S. ^a de Velacha	barca	na confluencia do r. Verde c/ o Douro; V, 118
Douro	Burgos	Vilde	---	barca	<i>onde tiene una mala barca y recibe por la orilla izq. El Losana</i> (Manzanares ou Adanta); V, 119
Douro	Burgos	Navapalos	---	barca	na confluencia do r. Ucerro (marg. dir.); V, 119
Douro	Burgos	Inés	Barca de San Hipólito	barca	V, 119
Douro	Burgos	Olmillos	---	barca	V, 119
Douro	Burgos	La Cueva	---	barca	<i>en cuyo pueblo hay una barca de paso</i> ; V, 119
Douro	Valladolid	Quintanilla de Arriba	---	barca	Entre esse povo e a Granja de Mombiedro, V, 119
Douro	Valladolid	Valbuena	---	barca	V, 119
Douro	Valladolid	Peñalba (termo de)	Villabañez	barca	<i>barca de maroma</i> ; V, 119
Douro	Valladolid	Fuentes	---	barca	<i>barca de cadena</i> , na confluencia do r. Jaramiel; V, 119
Douro	Valladolid	Herrera	---	barca	<i>barca de maroma</i> ; passagem entre Valladolid e Segóvia; V, 119
Douro	Valladolid	Villamarciel, termo de	San Miguel de Pino	barca	V, 119
Douro	Valladolid	Pollos	---	barca	na margem oposta está o palacio de Cubillas <i>é inmediato al mismo una barca</i> ; V, 119
Douro	Valladolid	Castroño	---	barca	a jusante de Trabancos; V, 119

(a partir de MADDOZ 1845-1850)

J – Tarifa dos Direitos de Passagem nas Barcas do Pocinho e Bouça, Rio Douro e mais Barcas do Concelho de Torre de Moncorvo (período de 8 de Maio a 30 de Setembro) [séculos XIX - XX]

Quadro das taxas de passagem das barcas de Torre de Moncorvo (séculos XIX-XX)

em vigor até 8 de Dezembro de 1894		
Pessoas e cavalgadura(s)	Pessoas e veículos	Mercadorias
por cada pessoa = 20 réis	cada carruagem = 200 réis	cada passageiro c/ direito transporte gratuito 1 volume inferior a 30kg
pessoa c/ cavalgadura, de selim ou sela = 60 r	carruagem de 4 rodas c/ cavalos, e passageiros = 400 r	fardo c/ peso entre 30 a 120kg = 10 réis
idem, de albarda ou albardão = 30 r	idem, sem passageiros = 360 r	pipa cheia (550 litros) = 100 r
idem, carregada = 40 r	idem 2 rodas c/ cavalos, e passageiros = 300 r	pipa vazia = 40 r
p/ cada uma das restantes cavalgaduras = 30 r	idem, sem passageiros = 240 r	p/ cada cabeça de gado bovino = 60 r
---	carro de bois, carregado e carreiro = 240 r	p/ cada cabeça de gado miúdo = 5 r
---	idem, descarregado = 140 r	---
---	idem, sem bois nem carrego = 80 r	---
com as alterações introduzidas a 8 de Dezembro de 1894 e ainda em vigor a 1 de Janeiro de 1906		
carregadores/descarregadores = 1 só passagem cada dia	---	carga de carro de volumes inferiores a 30kg = 100 r
---	---	carga de besta de volumes miúdos inferiores a 30kg = 40 r
---	---	cada volume c/ peso superior a 120kg e por 100kg a mais = 10 r

(a partir de AHMTM 1906)

Observações: Os lavradores dos Concelhos de TM e VNFC que utilizassem as barcas com seus gados e obreiros para o cultivo das propriedades adjacentes aos rios Douro e Côa, pagavam apenas metade dos direitos taxados. No período de 1 de Outubro a 7 de Maio as taxas eram acrescidas de 50%, excepto durante as cheias em que subiam para o dobro. Considerava-se situação de cheia, *quando as águas cubram a fraga grande do Pocinho e o altar mais alto de Foz Côa e parede da vinha de Antonio Caetano d'Oliveira, no sítio da Barca Velha ou Bouça*. Durante a noite os preços também duplicavam.

**O Douro entre TM e VNFC, zona de conflitos pela posse do rio e das barcas no mapa
Douro Portuguez... (fragmento)**



(FORRESTER 1848)

Fotografia da travessia do Douro em barco tradicional de pesca, no sítio na Cadima, sucessor da antiga barca de Vilarinho da Castanheira (Lousa - estação ferroviária de Freixo-Mós)



(ABREU 1992)

Fotografia da barca das Pariças (Urros - estação de Almendra, meados do século XX)



(FONSECA...)

Fotografia da barca do Côa (que andava na sua foz e também atravessava o Douro para o Peredo dos Castelhanos), meados do século XX



(Fozcôactiva 2009)

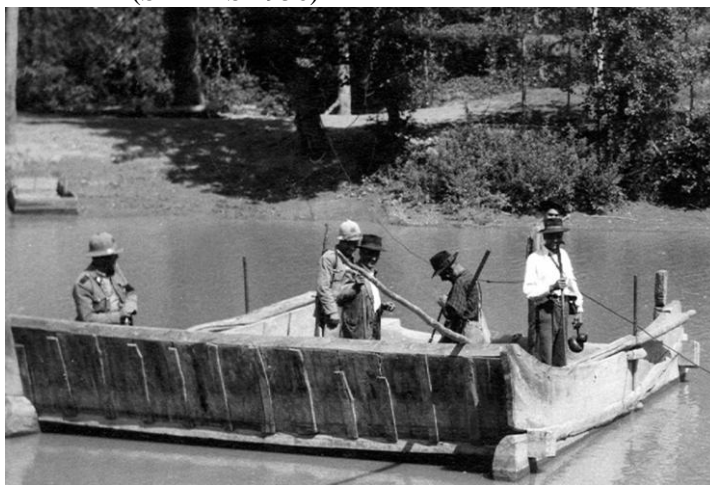
Três fotografias da barca de Silhades, rio Sabor (1956, déc. de 1960 e inícios da déc. de 1970)



(SEIXAS 1956)



(SEIXAS...)



(SILVA... a)

***Ex-voto* por um salvamento relacionado com a barca do Pocinho (1821)**



(ABREU 2011b)

II – O CAMINHO-DE-FERRO

El tren pasa primero

¡Ah el tren! Nada sobre la tierra lo conmovía tanto, ni siquiera Bárbara o Sara o Scherezada, su hija, la que contaba un cuento cada noche para que el sol saliera al día siguiente. El tren era su modo de estar sobre la tierra, era su padre muerto, su madre llevándolo de la mano a la estación, el tonelaje de carga de todos sus sentimientos, la ceiba más alta de su tierra. Hacía mucho que el silbato resonaba en su corazón y se había convertido en un animal sagrado que dejaba su esencia en su sueño de niño y lo mecía hasta el amanecer. El tren era su nahual, su otro yo. “No fui ardilla, ni tuza, ni conejo, ni lagarto, yo fui locomotora”. A partir de ese silbato, Trinidad se construía a sí mismo. El tren resultó lo más real en su vida, lo demás, hasta el amor, se volvía fantasmagórico como esos pueblos que el tren atraviesa de noche y parecen dormir un sueño eterno. El ferrocarril, todo movimiento, lo había sacado de sí mismo.

[...]

(Elena PONIATOWSKA 2006)

250

Capítulo 1 – Introdução geral ao tema

A revolução industrial através da sua principal invenção, a máquina a vapor, criou e desenvolveu um complexo sistema de transporte terrestre que haveria de exercer uma forte influência na economia mundial e ao qual se convencionou designar por CF. Com efeito, o comboio destronou a diligência (e outros veículos de tracção animal) pela sua maior capacidade, maior velocidade e menor custo, e compete ainda hoje com outros meios de transporte que lhe são posteriores, como o automóvel e o avião (Enciclopedia 1990-1991; COMÍN ET ALII 1998, xv).

A manutenção deste sistema de transporte²⁶⁶ sobre um trilho de carris de ferro assentes em travessas, maioritariamente constituído por duas linhas paralelas, sobre o qual se deslocam veículos independentes, ou atrelados entre si e rebocados por um deles com capacidade de tracção, dum modo geral uma locomotiva, incrementou o desenvolvimento industrial, influenciando consequentemente a Economia, não só pela sua voracidade em capitais, mão-de-obra e materiais de construção, mas sobretudo porque promoveu alterações significativas nos sectores que forneceram esses elementos.

Nenhuma outra inovação técnica Oitocentista requereu uma mobilização tão poderosa em recursos humanos e financeiros, materiais e bens de equipamento. Para alguns economistas esse atributo bastou para impulsionar a industrialização de países atrasados na ordem económica internacional (GÓMEZ 1997, 501).

Com o aperfeiçoamento da locomotiva a vapor por parte do britânico G. Stephenson em 1829, considerada como a verdadeira precursora ou embrião definitivo da moderna locomotiva, e com ela a inauguração no ano seguinte da linha-férrea entre Liverpool a Manchester, construída pelo mesmo inventor, abre-se a chamada era do CF (Enciclopedia 1992; COLE & LINGHORN 2001, 14; CHANT... , 10).

Estados Unidos da América, Inglaterra, França, Bélgica, Alemanha, Itália, Rússia e Espanha, inauguraram linhas ferroviárias até 1850, contando aliás alguns destes países, já neste período, com milhares de km de vias construídas, com os dois primeiros à cabeça.

²⁶⁶ Vd a interessante definição de F. de P. Leite Pinto, antigo prof. de CF no IST/UTL: *Seria deslocado numa palestra histórica como esta, recordar as fases da evolução espectacular desse feliz conjunto que é uma locomotiva de rodas com verdugos “guiadores”, arrastando rodados igualmente “guiados” rolando todo o comboio sobre um “trilho guiante” assente numa infra estrutura especialmente cuidada e permanentemente assistida. Mas não posso deixar de bem acentuar que foi esse “afortunado arranjo” que, “de um salto” CRIOU A VELOCIDADE* (PINTO 1982, 157).

Em França os estudos de CF iniciaram-se em 1833 com as linhas em direcção às fronteiras do N e E e espanhola, bem como aos grandes portos marítimos, encontrando-se 4 anos depois realizados os estudos dos ante-projectos, começando então nas câmaras legislativas a discussão sobre as questões económicas e financeiras para a sua execução, determinando-se em 1842 as grandes artérias da rede geral.

Iniciou-se assim a sua construção conforme um plano geral de directrizes, traçadas pelos engenheiros franceses, aproveitando a experiência adquirida na execução das estradas e canais.

Não obstante, foram concedidas parcelarmente, com grande variedade de condições financeiras, do qual resultou a necessidade de as agrupar e unificar, realizando-se para o efeito um inquérito administrativo em 1850, cuja aplicação decorreu entre 1852 a 1857, não deixando porém o Estado de auxiliar as companhias concessionárias quando estas se encontravam em dificuldades, sendo disso exemplo, a lei de 11.VI.1859 e as regulamentações que se lhe seguiram (GUERREIRO 1887, 4-6).

Na Península Ibérica, sem embargo terem-se iniciado as discussões em trono do projecto ferroviário numa fase bastante adiantada, as primeiras inaugurações só ocorrem na transição dos meados da centúria. Não só por falta de industrialização, mas também porque para além dos adeptos, o CF teve também detractores, como todas as novidades e em todo o lado. Os receios e os apoios manifestados um pouco por todo o Ocidente, ecoaram aqui até mais tarde. Uns não desejavam que se bulisse nas normas estabelecidas relativamente às regras quotidianas de convivência a que as comunicações promovidas pelo comboio viriam seguramente alterar, outros havia ainda que defendiam as estradas as vias fluviais e marítimas como o meio mais adequado para unir internamente os países.

1.1 – Discussões em torno do projecto ferroviário e evolução da rede peninsular

A – Em Espanha

Apesar deste país ter inaugurado em 28.X.1848 a primeira linha-férrea entre Barcelona e Mataró, de 28,459km de extensão, conhecera no entanto entre 1829 e 1834 vários projectos ferroviários, todos eles falhados por falta de apoios, sendo todavia pioneira na América Latina neste tipo de realizações, pois inaugurou na sua então colónia de Cuba, em 1837, um troço de 27,2km entre La Habana e Bejucal, na futura linha até Güines

(GARCÍA 2006, 17; LOZANO 1988, 9; BROWN 1998, 22; ALCAIDE 1999, 2-3; RODRÍGUEZ & IBÁÑEZ 2004).

Com efeito, pela RO de 23.IX.1829, foi o empresário gaditano José Díez Imbrechts autorizado a construir e explorar por um período de 50 anos, uma linha ferroviária entre Jerez e a localidade de El Portal, de 5,83km de extensão, com vista ao transporte de vinho até ao rio Guadalete e daí, através dum sistema intermodal, embarcá-lo na baía de Cádiz (ABRAGÃO 1956a, 64).

Foi posteriormente esta concessão confirmada pela RO de 16.VII.1830 mas o referido empresário não chegou a obter o financiamento necessário para levar a cabo a sua execução, vindo dela a desistir e a trespassá-la a Marcelino Calero y Portocarrero²⁶⁷, que solicitou nova concessão, mas desta vez de Jerez de la Frontera a Puerto de Santa Maria, Rota e Sanlúcar de Barrameda, autorizada em 28.III.1830, por 25 anos, chegando mesmo a criar a *Empresa del camino de hierro de la Reina María Cristina* (SEGUNDO 1856, 67; GM 1830).

Por ter fracassado a adesão à emissão de acções, Calero y Portocarrero cede os direitos da concessão ao catalão Francisco Fasio em 1834, homem de negócios que por sua vez, havia pedido nesse mesmo ano a concessão de uma pequena vía-férrea entre Reus e Tarragona. Caducaram as 3 concessões em 1838 sem que nenhuma delas se tivesse levado a efeito.

Cinco anos após a prescrição destas licenças, o industrial mataronense Miquel Biada y Bunyol -que contemplara em Cuba as maravilhas do CF-, deslocou-se a Inglaterra e envolveu um outro catalão aí residente, José María Roca, no sentido da necessidade de se construir uma linha ferroviária entre a sua terra natal e a capital catalã, por razões das intensas relações comerciais entre estas duas cidades. J.M. Roca requer nesse sentido ao governo espanhol em 20.VI.1843 e a autorização é-lhe concedida vitaliciamente logo a 23 de Agosto seguinte (GIL 1866, 97; ALCAIDE 1999, 3/5-6).

Mas quase ao mesmo tempo outras duas novas petições deram entrada nas secretarias governamentais, sendo a primeira do francês Jean Charles Jucqueau Galbrin²⁶⁸,

²⁶⁷ Também precursor nos projectos para a construção do CF em Cuba (COMÍN ET ALII 1998, 32).

²⁶⁸ Que proporá no ano seguinte, a construção de um CF de Lisboa ao Porto e daqui a Bragança até à fronteira da Espanha, como adiante veremos (doc. 1, do Apêndice Documental)

apoiado por um grupo financeiro parisiense, propondo-se construir uma via-férrea entre Madrid e Cádiz e explorá-la por um período de 99 anos, cujo projecto apresentava um orçamento de 135 milhões de francos para o custo total (WAIS 1974, 47-48).

O segundo requerimento partiu do capitalista britânico Ricardo Keily, em Novembro de 1844, desta feita para uma linha entre Madrid e o porto asturiano de Avilés, passando por León. A empresa a constituir para o efeito designar-se-ia por Compañía del Real Camino de Hierro del Norte de España, com um capital previsto superior a 2 milhões de libras esterlinas.

Esta concessão foi solicitada por um prazo de 80 anos, durante os quais o adjudicatário estaria isento do pagamento de contribuições, ser-lhe-iam cedidos os terrenos necessários para levar por diante a obra, teria a faculdade de cortar madeiras nos baldios ou bosques do Estado, assim como a possibilidade de adquirir propriedades particulares mediante a correspondente indemnização estabelecida por árbitros neutrais, ser isentado do pagamento dos direitos de importação do material e maquinaria e, por fim, repare-se, na autonomia para a fixação das tarifas de transporte de mercadorias e passageiros.

A troca destas facilidades comprometia-se o construtor a concluir as obras num prazo máximo de 10 anos e, no caso de incumprimento, reverter para o Estado tudo o que estivesse construído (MATEO 1978, 44).

Por esta altura, o CF era já para a burguesia liberal um claro instrumento de progresso e modernização a que não estava disposta a renunciar. As múltiplas solicitações para a sua construção, o interesse da opinião pública e o desenvolvimento das vias-férreas noutros países, obrigou o governo a definir uma política ferroviária (LOZANO 1988, 10), a criar um plano director que estabelecesse as prioridades, as orientações, um marco legal em suma, que permitisse legislar, por forma a abandonar o improvisado, a precariedade, com que se abordavam as concessões.

Foi nesse sentido encarregada a Dirección General de Caminos, Canales y Puertos da realização de um estudo, estudo esse incumbido a uma comissão especial que assessorava o estado nas questões ferroviárias, constituída pelo director da Escuela de Ingenieros (que presidia) e mais dois engenheiros, respectivamente Juan Subercasa, Calixto de Santa Cruz e José Subercasa, filho do primeiro.

A análise exaustiva do estado da questão ferroviária que então se levou a cabo, de acordo com os precedentes europeus e americanos, conhecido por *informe Subercase*, concluído a 02.XI.1844, recolhia uma série de recomendações técnicas, entre as quais se incluía a utilização de 1.668mm para a largura da via entre carris, medidas que contrariavam a bitola²⁶⁹ europeia de 1.435mm, julgando os seus autores que assim conseguiriam maiores potências e velocidades para as locomotivas, considerando a orografia do país. Em lugar algum menciona razões militares para tal sugestão, ao contrário do que se possa supor e por vezes tem sido dito.

A comissão era contrária à construção de ferrovias por parte da iniciativa privada - mas se o tivesse que ser, que o fosse a sociedades constituídas e não a indivíduos concretos-, por considerar que só assim poderiam produzir o efeito esperado, ou seja, que o transporte de mercadorias e pessoas se reduzisse ao mínimo preço possível. Insistia ainda que o governo deveria reservar para si o direito de revisão das tarifas, estipulando um rendimento máximo não superior a 12% do capital investido, para além da possibilidade do resgate das vias construídas através de concessão ao fim de um determinado n.º de anos. Apontava por outro lado que *los convoyes*²⁷⁰ [deben] *estar sujetos a una policia rigurosísima respecto a las horas de entradas y salidas y al régimen de su velocidad en todo el viaje, pudiendo resultar de cualquier falta sobre estos particulares, accidentes funestísimos.*

Um outro aspecto presente no referido estudo, defende a obrigatoriedade das propostas para construção de CF por parte de particulares, incluírem uma demonstração cabal e técnica da exequibilidade física e económica, bem como da sua utilidade pública e industrial. Do mesmo modo fixa as condições imprescindíveis para a sua aprovação, como a descrição dos traçados, os aspectos geomorfológicos, hidrográficos, geológicos, demográficos e as produções agrícolas e/ou industriais neles (traçados) presentes (CAMBÓ 1918, 4-18).

Constituiu indubitavelmente este trabalho a base da primeira legislação sobre o CF, publicada pela RO de 31.XII.1844, apesar do legislador ter desvirtuado o seu espírito

²⁶⁹ Quanto à medida da bitola espanhola para a via larga, curiosamente, ela varia conforme os autores, sobretudo na bibliografia mais antiga, com diferenças de escassos milímetros diga-se em abono da verdade, no entanto por razões de método, decidimos referir sempre a medida oficial, i. e., 1.668mm. Procederemos da mesma forma relativamente às discrepâncias -bem menores em n.º, refira-se- relativas à bitola europeia, usando 1.435mm (RODRIGUES 2001).

²⁷⁰ Repare-se como em castelhano no início da era ferroviária se utilizava a palavra *convoy* (a letra “v” é pronunciada como “b”), assim como *camino de hierro* (também presente neste documento), acabando contudo por vingar na Espanha os termos *tren(es)* e *ferrocarril(es)*, o que não aconteceu em Portugal.

fundamental pois, movido pela necessidade e pressa na implantação do novo sistema de transporte, não se pronunciou sobre o sistema a empregar na construção dos CF, ou seja, se devia tomar a forma de “obras públicas” se o de iniciativa privada, o que abriu as portas à especulação, em alguns casos de funestas consequências, como acima se terá percebido. Quanto ao resto tudo foi adaptado do *informe Subercase* (ALCAIDE 1999, 7-8; LOZANO 1988, 10).

Sobretudo a partir daqui sucedem-se a grande ritmo as concessões ferroviárias definitivas (em n.º de 25 até finais de 1846), tendo em 1851 inaugurado a ligação ferroviária entre Madrid e Aranjuez e entre 1852 e 1854 construído o CF de Valencia a Játiva, não ordenando contudo até 1852 estudos regulares, sendo que a sua primeira *Ley General de Ferrocarriles* data de 03.VI.1855 -no âmbito da reforma económica promovida pelos liberais progressistas-, mas que não determinava no entanto a rede geral, que a comissão nomeada em 1865 veio a consignar no seu relatório (GUERREIRO 1887, 6; ABRAGÃO 1956a, 65; LOZANO 1988, 11).

Aquela lei de bases de 1855 declarava o sistema ferroviário como um serviço público, optava pela concessão como forma de o subministrar, garantia ao governo a fixação das tarifas máximas, previa ajudas e garantias aos concessionários e, estabelecia os critérios técnicos gerais para a construção da rede. Mas ela só por si não garantia a construção ferroviária e os governantes do “biénio progressista” sabiam-no, razão pela qual a complementaram com uma reforma financeira tendo em vista fomentar o crescimento económico em Espanha e conseqüentemente facilitar a criação de uma banca (de crédito e de emissão) que canalizasse recursos financeiros para o negócio ferroviário.

E o objectivo foi conseguido, originando uma verdadeira febre de construções ferroviárias, sendo que as primeiras linhas que se abriram ao amparo daquela lei, corresponderam às grandes companhias, patrocinadas por grupos estrangeiros, como a Compañia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (CFMZA) e Compañia de los Caminos de Hierro del Norte de España (CCHNE), as quais viriam a converter-se nas maiores de toda a rede (LOZANO 1988, 11; COMÍN ET ALII 1998, 182/184).

A CFMZA, constituída pelo empenho do banqueiro José de Salamanca através de um consórcio por ele integrado mais a Grand Central de France e a Sociedad Mercantil e Industrial, adjudicou o CF entre Madrid e Zaragoza em finais de 1856 e logo depois a ligação de Madrid a Alicante, após negociações com aquele empresário *malagueño* que detinha as concessões (e do qual construíra algumas secções) para 3 dos mais relevantes

portos da costa mediterrânica, como sejam os de Alicante, Cartagena e Valencia, consolidando esta companhia em apenas 3 anos os 453km de extensão entre a capital espanhola e aquele porto marítimo, enquanto que a ligação com a cidade de Zaragoza viria a ocorrer em 1863.

A CCHNE promovida pelos irmãos banqueiros franceses Isaac e Emile Péreire -que possuíam empresas ferroviárias e metalúrgicas em França-, teve como objectivo a construção das diferentes secções em que se havia subdividido a linha desde Madrid até à fronteira francesa, seguindo os itinerários preferentes previstos na lei geral de 1855, i. e., da capital espanhola a Valladolid por Medina del Campo, de Valladolid a Burgos e daqui a Donostia (San Sebastián), por Miranda de Ebro e Gasteiz (Vitoria), para a conexão fronteiriça entre Irun e Hendaia, levada a efeito entre 1856 e 1864 num total de 646km (MUÑOZ & ORTÚÑEZ 2007, 223). Esta linha Madrid- Irun será talvez a mais representativa no conjunto da rede, pois no seu traçado reúne características de ordem económica, social e política que fazem dela uma das bases do sistema ferroviário espanhol (CORDERO & MENÉNDEZ 1978, 210).

Mas enquanto estas grandes companhias, ajudadas pelo capital francês, adoptaram uma estratégia de expansão a partir do centro em direcção às fronteiras, ao litoral e a algumas cidades, outras houve mais de âmbito regional e local, financiadas pelos empresários autóctones, cujo objectivo foi mobilizar mercadorias e passageiros entre lugares concretos com vista à satisfação dos seus próprios negócios. Tal é o caso da Compañia de los Ferrocarriles Andaluces (CFA) , de companhias da Catalunha e do País Valenciano, assim como várias outras nas zonas O e NO (COMÍN ET ALII 1998, I, 62-79)²⁷¹.

E as iniciativas para explorar vias de transporte ferroviário continuam em ascensão durante as últimas décadas do século XIX. A legislação ferroviária do último quartel desta centúria foi marcada pelo objectivo de dotar de maior equilíbrio regional a rede ferroviária, por ser esse o entendimento da *Ley de Ferrocarriles* de 1877. Com vista a compensar o carácter excessivamente radial do plano de 1855, tomaram-se dois tipos de medidas, por

²⁷¹ Por esta altura (1856), num relatório sobre o estado das OP em Espanha, o seu director-geral sintetiza assim os 4 períodos principais que considera haver na história dos CF do seu país: *El primero comprenderá desde 1830 á 1844, año en que se acordaron las primeras disposiciones generales sobre este ramo; el segundo desde 1844 hasta 1851 en que se varió completamente el sistema, dando una gran iniciativa al Estado, y decretando la ejecucion de las vias de primer orden por contratas; el terce desde 1851 hasta la revolucion de Julio de 1854, y el cuarto, desde la revolucion hasta la fecha* (SEGUNDO 1856, 67).

um lado construíram-se linhas transversais de largura normal e por outro, desenvolveu-se um plano de linhas secundárias de via estreita [1m de largura] (GÓMEZ 1997, 483).

Poderemos tentar compreender *los notables avances y transformaciones del sistema ferroviário y sus apreciables repercusiones sobre la economía y la sociedad entre 1875 y 1918*, através da análise do processo de expansão das grandes companhias de CF e a posterior concentração do sector, durante o qual aquelas empreenderam uma estratégia de crescimento para aproveitar as economias de escala, através da absorção das companhias mais pequenas (COMÍN ET ALII 1998, I, 149).

Com esta estratégia as grandes companhias de capital francês, CCHNE e CFMZA, reforçaram a sua posição dominante nas áreas geográficas onde detinham influência.

As redes ferroviárias regionais surgidas desde 1875 estabeleceram-se na Andaluzia com a criação da CFA e no O peninsular com a fundação da Compañia de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (CFMCP).

Tendo sido forte a competição numa primeira fase entre a CFMZA e a CCHNE pelo controlo de certos trajectos, a verdade é que posteriormente essa rivalidade deu lugar a um “duopólio”, conseguido através de pactos na divisão dos mercados de transporte e fixação das tarifas.

O crescimento destas empresas através da integração de outras acentuou o oligopólio ferroviário, criando mercados geograficamente segmentados e controlados pelas quatro grandes empresas do sector (CFMZA, CCHNE, CFA e CFMCP) que faziam o transporte de longa distância. Não deixaram todavia estas empresas de conviverem com as pequenas companhias -cujas linhas amiudadas vezes confluíam nas suas-, que constituíam as redes comarcais e regionais de via estreita²⁷².

Caracteriza-se também este período pelas relevantes transformações dessas grandes companhias, ao nível da composição dos seus conselhos de administração, num primeiro momento maioritariamente franceses e, num segundo, com os accionistas espanhóis já bem representados.

Outra novidade prende-se com o aumento do número de trabalhadores ferroviários e conseqüente criação de grandes sindicatos que permitiram ao movimento operário melhorar as suas condições laborais.

²⁷² Às quais somente por finais do século XIX se começa a prestar atenção, elaborando-se em 1893 o *Plan de Ferrocarriles Secundarios* mas que não teve qualquer efeito prático até à promulgação da lei de 30.VII.1904 1(MUÑOZ 2005).

Neste lapso de tempo igualmente se percebe que os lucros dessas grandes companhias provêm mais do transporte de mercadorias do que do movimento de passageiros e que essas mercadorias exerceram um forte estímulo sobre a economia e a sociedade espanhola, particularmente vantajoso para sectores concretos da agricultura, da mineração e da indústria (COMÍN ET ALII 1998, I, 149-151; MUÑOZ & ORTÚÑEZ 2007, 223-227).



A.1 – Evolução da rede ferroviária espanhola de via larga (1848-1935)

Quadro da evolução da rede ferroviária espanhola de via larga (1848-1935)

REDE FERROVIÁRIA ESPANHOLA DE VIA LARGA (1848 A 1935)					
ano	km	total	ano	km	total
1848	28,257	28,257	1892	263,753	9.534,428
1849	---	28,257	1893	345,726	9.880,154
1850	---	28,257	1894	205,301	10.085,455
1851	48,340	76,597	1895	440,525	10.525,980
1852	25,452	102,049	1896	301,516	10.809,218
1853	88,677	190,726	1897	24,040	10.833,258
1854	107,153	297,879	1898	76,326	10.909,584
1855	142,504	440,383	1899	85,786	10.995,370
1856	48,501	488,884	1900	44,376	11.039,746
1857	145,786	634,670	1901	150,603	11.190,349
1858	182,441	817,111	1902	61,980	11.252,329
1859	297,827	1.114,938	1903	17,147	11.269,476
1860	764,716	1.879,654	1904	39,674	11.309,150
1861	456,236	2.335,890	1905	---	11.309,150
1862	359,321	2.695,211	1906	16,299	11.325,449
1863	826,786	3.521,997	1907	56,547	11.361,996
1864	469,103	3.991,100	1908	---	11.361,996
1865	764,904	4.756,004	1909	---	11.361,996
1866	319,922	5.075,926	1910	---	11.361,996
1867	42,291	5.118,217	1911	---	11.361,996
1868	150,494	5.268,711	1912	19,492	11.381,590
1869	19,506	5.288,217	1913	42,492	11.424,082
1870	27,802	5.316,019	1914	---	11.424,082
1871	17,821	5.333,840	1915	---	11.424,082
1872	31,652	5.365,492	1916	---	11.424,082
1873	117,788	5.483,280	1917	---	11.424,082
1874	138,426	5.621,706	1918	6,918	11.431,000
1875	218,375	5.840,081	1919	13,581	11.444,581
1876	160,414	6.000,495	1920	---	11.444,581
1877	173,809	6.174,304	1921	---	11.444,581
1878	170,243	6.344,574	1922	37,692	11.482,273
1879	377,219	6.721,766	1923	---	11.482,273
1880	364,347	7.086,113	1924	61,---	11.543,200
1881	248,931	7.335,044	1925	---	11.543,200
1882	76,358	7.411,402	1926	36,---	11.579,200
1883	390,416	7.801,818	1927	87,5--	11.666,700
1884	363,647	8.165,465	1928	52,468	11.719,200
1885	234,006	8.399,471	1929	266,407	11.985,600
1886	218,428	8.617,899	1930	44,205	12.029,800
1887	91,915	8.709,814	1931	---	12.029,800
1888	82,069	8.791,883	1932	---	12.029,800
1889	134,771	8.926,654	1933	198,206	12.228,000
1890	156,677	9.083,331	1934	---	12.228,000
1891	187,344	9.270,675	1935	25,481	12.253,500

(GIL 1866, 104; WAIS 1974, 713-726; CORDERO & MENÉNDEZ 1978, 324-325; SANTOS 1991, 234; GÓMEZ 1997, 495; MUÑOZ & ORTÚÑEZ 2007, 554)

Na evolução do traçado da rede ferroviária espanhola, detectam-se três momentos cronológicos distintos, ou seja, de 1848 a 1866, de 1867 a 1896 e de 1897 a finais da década de 1930.

Nessa fase inicial, a alta repentina na construção ferroviária ocorre com a promulgação da lei de bases do CF de 1855, suplantando no final os 5.000km de via, com destaque para os anos de 1860, 1863 e 1865, nos quais se colocaram 764,716 / 826,786 / 764,904km de carris de ferro, respectivamente, sob a responsabilidade das diferentes companhias concessionárias, para cuja tarefa gozaram de vários estímulos promovidos pelo Estado. A quase totalidade das linhas executadas é de carácter radial, à excepção das do Ebro e da costa mediterrânea. Ocupava o país neste último ano o honroso terceiro lugar europeu, atrás da Inglaterra e da França.

Por um lado as referidas linhas localizam-se preferencialmente nas regiões mais ricas, unindo os principais centros de actividade económica do País que, por gerirem maior volume de tráfego tornam-se nas mais atractivas para a exploração. Por outro lado verifica-se a preferência por manter na medida do possível, troncos comuns a diferentes CF, como acontece com as de Portugal, Andaluzia e Mediterrâneo em vez de construir independentemente cada uma delas, evidenciando-se deste modo o desejo de baixar os custos de construção, ao pretender-se unir o maior número de povoações através da mesma via, ainda que isso aumentasse (negativamente) os percursos (CORDERO & MENÉNDEZ 1978, 168-169).

Se considerarmos que no final do segundo período (1896) a rede ferroviária espanhola estava praticamente concluída (ANES 1978, 377), então poderemos também afirmar que no final deste primeiro momento cronológico em apreço (1866), ela se encontrava executada a (quase) 50%, tendo-se-lhe acrescentado (um pouco) mais de 5.000km.

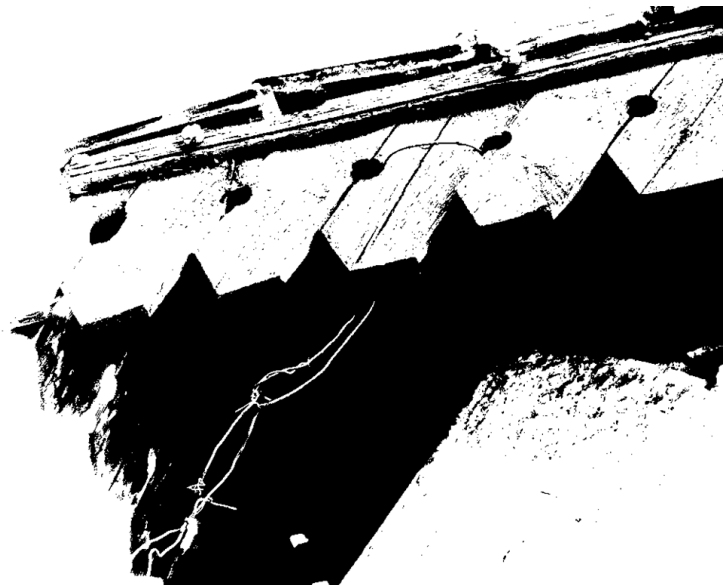
A segunda fase (1867 – 1896) inicia-se com uma acentuada redução na actividade construtora, tendo no entanto lugar um renovado impulso de construções após a publicação da Ley General de Ferrocarriles em 1877 que veio permitir as linhas de via estreita (LOZANO 1988, 12), resultando no final uma rede com 11.500km (incluindo as ferrovias de bitola métrica não contempladas no nosso quadro) e cuja configuração permanecerá praticamente inalterada até meados da década de 1930.

Foram essas vias de 1m de largura construídas tendo em vista dotar as regiões não contempladas até então com infra-estruturas ferroviárias, em particular o O e o NO, bem

como aperfeiçoar a rede já construída diminuindo a sua excessiva centralidade e aumentando as ligações.

Neste segundo momento, ao contrário do que sucedeu no primeiro, foi decisiva a intervenção estatal para que as obras se executassem, especialmente naquelas regiões onde a orografia somada à sua situação económica deprimida (caso do NO) teria tornado o negócio ferroviário muito pouco atractivo. Predominou o interesse do Estado em dotar o país com um sistema ferroviário.

Na terceira fase (1896 – 1936), construiu-se muito pouco; assistindo-se unicamente a várias tentativas realizadas para aperfeiçoar a rede. Em 1912 graças à lei de 1877, existiam 3.000km de via estreita, correspondendo a ¼ da rede de via larga (LOZANO 1988, 12).



Mapa da rede ferroviária espanhola (1855)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1860)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1865)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1870)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1875)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1880)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1885)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1890)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1895)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1900)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1923)



Mapa da rede ferroviária espanhola (1935)



(ANE 2008)

B – Em Portugal

A partir de 1840 os comboios passaram com alguma insistência a ser tema de conversa, apesar de tidos como algo de utópico para o país. Começaram a ser vistos como símbolo de (um certo) progresso, desejado por uns e temido por outros.

São célebres algumas tomadas de posição por parte de alguns intelectuais portugueses, como Alexandre Herculano, Almeida Garrett, o conde de Lavradio, Lopes de Mendonça, entre outros. O primeiro e o último dos mencionados, promoveram até uma polémica entre eles, na imprensa²⁷³. Em alguns casos, o que parece à primeira vista ser puro reaccionarismo, são apenas objecções, fundamentadas, que questionam o “preço” desse progresso, que enriquecerá alguns e hipotecará o futuro dos demais, considerando que o CF se construiria à custa da importação de capitais. E a verdade é que o tempo, ainda Oitocentista, das crises financeiras e políticas, lhes veio a dar razão. Era já o círculo vicioso do capitalismo, no seu melhor, embora ainda incipiente em Portugal...

Com um capital de 20.000 contos de réis, fundou-se por iniciativa do irmão do chefe do governo de serviço, Costa Cabral, e com o apoio deste, a Companhia das OP de Portugal (decreto de 19.XII.1844), propondo-se *fazer todas as grandes obras que fossem legalmente autorizadas para melhoramento das condições do país, debaixo da fiscalização do governo e com a garantia do Estado* (ABRAGÃO 1956a, 124; SERRÃO 1992a, 449). Tinha por *grandes obras*, as estradas e os CF.

Neste mesmo ano, o luso-inglês Benjamim de Oliveira²⁷⁴, a partir de Londres, propusera a construção de um CF a ligar as cidades de Lisboa e Porto -aquela que viria a ser *a artéria mais importante da viação acelerada-*, mas a ideia foi mal acolhida por se supor que a via marítima suplantaria nessa rota a via-férrea e, além do mais, a preferência ferroviária apontava para a fronteira espanhola, uma vez que fraca era a crença de que os CF pudessem contribuir para o desenvolvimento do mercado interno, ao contrário das ligações internacionais a partir de Lisboa, considerada o “Cais da Europa” e, uma vez que a Espanha procurava construir uma via-férrea até Badajoz, o estudo foi orientado nessa direcção (SOUSA 1927, 103).

²⁷³ Vd a antologia *A Europa e nós...* (MÓNICA 1996).

²⁷⁴ Que continuará durante vários anos interessado em participar na construção do primeiro CF em Portugal, fazendo de Londres outras propostas até 1852 (ABRAGÃO 1956a, 134-135). Aliás, este futuro parlamentar inglês, terá impulsado a fundação da Companhia das OP de Portugal (PINTO 1982, 164).

No ano seguinte e por carta de lei de 19.IV.1845, essa Companhia das OP, celebra um contrato com o governo, para a construção duma ferrovia que partindo das margens do Tejo em Lisboa, atingisse a fronteira espanhola num prazo de uma década.

Foi a concessão atribuída por 99 anos, garantindo o governo o juro de 6% sobre o investimento semestral, em troca do privilégio do transporte de passageiros e mercadorias, com *isenção do pagamento de direitos e outras regalias*.

A companhia beneficiaria:

- da isenção durante 20 anos de qualquer contribuição geral ou municipal;
- bem como durante o período de construção, dos direitos de importação;
- beneficiando ainda da cedência gratuita de todos os terrenos do Estado atravessados pelos CF, assim como das madeiras que neles se encontrassem;
- ser o Estado a pagar as reparações causadas por razões de guerra;
- poder o Estado resgatar os CF volvidos 15 anos a contar do prazo estabelecido para a sua conclusão;
- no final da concessão reverterem os CF e todo o seu património para o Estado mas, pagando tanto o carvão e demais provimentos existentes em depósito, como o material circulante, consoante a avaliação que para o efeito se realizasse.

Chamara a companhia para dirigir os seus serviços técnicos o eng.º belga José Luiz Victor Du Dupré, que após os necessários reconhecimentos, elaborou uma memória na qual considerou tanto o tráfego interno como as relações internacionais, propondo uma linha de Lisboa às proximidades de VN da Barquinha que serviria de tronco comum às ligações para N e para E (ABRAGÃO 1956a, 124-125; AECP 1877, 50; OLAIZOLA 2008, 8).

E meio ano após a assinatura desse contrato (18.X.1845), é publicado o primeiro diploma legal ferroviário, do qual constam as *Bases... para a construção de caminhos de ferro em Portugal* (GEPB 1976, 609).

E logo de seguida, uma “chusma” de propostas e ante-projectos para construção de CF em Portugal, dá entrada nas secretarias governamentais. Encontrámo-las no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (AHMOP) e detivemo-nos naquelas que mais directamente respeitam a este trabalho, encontrando-se transcritas por as reputarmos de

inéditas²⁷⁵-, assim como outros documentos conexos, no Apêndice documental, que numeramos por razões metodológicas e cuja análise, necessariamente breve, se segue.

São propostas de gente especulativa, agora que terminara a “febre ferroviária” na Europa industrializada do N, querendo exportar para o S, impreparado, não só o modelo mas também a produção da sua indústria siderúrgica, desde os carris a todo o material circulante. E conseguiram-no, através de políticos de concepção desenvolvimentista, i. e, com uma visão baseada (apenas) nos “melhoramentos materiais”²⁷⁶.

Documento 1, *Proposta de J. C. Jucqueau. Caminho de ferro de Lisboa ao Porto e Bragança.*

Nela, o eng.º francês Jean Charles Jucqueau Galbrin, identificado como concessionário da linha de Cádiz a Madrid -cuja sociedade financeira para a sua execução se constituíra em 25.II.1845- e empreiteiro do seu prolongamento até Valladolid, propõe ao governo português, em três memórias datadas de 1845, através do embaixador em Paris, a construção de um CF de Lisboa ao Porto e daqui a Bragança até à fronteira da Espanha.

Disserta sobre as vantagens económicas do dito CF, sobretudo com a ligação à Europa através de Valladolid, apresentando um orçamento (estimativa grosseira por certo) para a sua construção (44.000.000 de francos) e activação, num prazo de nove anos, bem como a proposta para a assinatura do contrato.

Previa um trajecto de 422km entre Lisboa e o Porto e 142km para a sua ligação a Bragança e daqui à fronteira. Está datada de Paris, a 15.IV.1845 (AHMOP 1845a).

Documento 2, Informação da comissão encarregada de dar o parecer acerca dos diversos projectos para CF em Portugal, relativamente à proposta do eng.º Jean Charles Jucqueau para construção de uma linha ferroviária de Lisboa ao Porto e daqui a Bragança e à fronteira.

Através da análise da proposta apresentada e conseqüente parecer, a supracitada comissão refere a recepção, em data anterior a esta, de uma outra proposta, por parte de

²⁷⁵ Vd “Nota explicativa” in: Apêndice documental.

²⁷⁶ No dizer de A. Herculano, *O erro deplorável dos adeptos de certa escola é desprezarem a distinção entre o progresso que influi no melhoramento social e moral dos povos e aquele que só melhora a sua condição física* (SERRÃO 1992b, 203).

uma *Companhia Inglesa* -propondo-se certamente esta ligar apenas as duas principais cidades do Reino²⁷⁷-, concluindo que os princípios gerais em ambas, não divergiam.

Aliás, afirma a comissão que das 3 memórias apresentadas por Jucqueau, as duas últimas haviam sido copiadas, se não *ipsis verbis* de outras do género firmadas entre o governo francês e diversas empresas, pelo menos daí adaptadas, considerando no entanto que a primeira delas aborda aspectos económicos e políticos relevantes, pois desenvolve a ideia, considerada *brilhante*, de um sistema geral de CF na Península, com ligação às linhas que venham de França, sendo neste aspecto este projecto *muito mais vasto* que o dos ingleses.

Apesar disso, a comissão indicia dúvidas em apontar o projecto mais conveniente, pois Jucqueau previa 9 anos para a sua execução, enquanto que a empresa inglesa apontava apenas 3 para a ligação entre Lisboa e o Porto (prazo que consideravam todavia demasiado curto), receando que aquele pudesse vir a sofrer alguma delonga e ficar o governo condicionado a esse prazo para poder contratar outra empresa.

Não deixa no entanto de referir que o mais vantajoso para o País seria ter vias-férreas de ligação ao interior da Península, para captar o comércio espanhol através dos portos marítimos de Lisboa e do Porto (AHMOP 1845b).

Documento 3, *Proposta de Samuel Clegg – William Law – José Street d'Arriaga e Cunha, - e D. Fernando de Sousa Botelho. Caminho de Ferro do Porto à Régua, e d'ali á fronteira em direcção a l'Este.*

Este grupo anglo-luso propõe-se construir uma via-férrea ligando a cidade do Porto à fronteira Leste passando pelo Peso da Régua, com as condições seguintes: ser-lhe a sua exploração garantida por 99 anos; concedidos os terrenos públicos por onde a linha passasse; terem isenção de direitos por 10 anos sobre todo o material; que o preço dos bilhetes (e demais tabelas) fosse da responsabilidade da empresa durante 40 anos; da isenção de impostos sobre os lucros; de que iniciariam os trabalhos 5 meses após a concessão e que a 1.ª secção (até à Régua) seria concluída no prazo de 5 anos; de que somente seria obrigada a construir a linha dali para a fronteira enquanto o dividendo sobre o investimento não atingisse os 8% (AHMOP 1845c).

²⁷⁷ Pelo que se depreende também da leitura do Documento 4, pois agora Samuel Clegg, seu agente em Portugal, conjuntamente com mais 3 sócios, propõe-se construir uma via-férrea do Porto à fronteira passando pela Régua (AHMOP 1845c).

Documento 4, *Informação da Comissão encarregada de interpôr o seu parecer sobre diferentes propostas de Caminho de ferro, examinou as bases apresentadas pelos Snr.^s Clegg, Low [sic], Street Arriaga, e Souza Botelho para a construção de um caminho de ferro do Porto á fronteira de Hespanha, passando pela Régua.*

O parecer da comissão é breve, não se demorando em reflexões, uma vez que já se havia manifestado numa outra ocasião a propósito duma proposta apresentada por uma *Companhia Inglesa*, de quem o seu primeiro subscritor era agente em Portugal (S. Clegg), considerando-a como um complemento daquela após a introdução de algumas modificações propostas (pela comissão).

Consideram-na vantajosa, afora a exigência de poder a empresa fixar livremente as tabelas de preços durante 40 anos, bem como a continuação da sua construção a partir da Régua depender dos lucros obtidos com a exploração da primeira secção (AHMOP 1845d).

Documentos 5 e 5.1., Samuel Cleg e William Law, representados em Lisboa através do procurador Flôrencio Gaspar Lopes Banhos (cuja procuração juntam), vêm reforçar o requerimento através do qual se propunham construir um CF do Porto até à fronteira passando pela Régua, informando que após tal requerimento e o seu regresso a Londres, haviam criado uma sociedade entre a sua companhia e a do *Alto Douro Railway* para lhe dar cumprimento, estando assim reforçado o capital e conseqüentemente as garantias para a sua execução, disponibilizando-se para depositar no Banco de Inglaterra e à disposição do governo de Lisboa, a quantia de 20 a 30 mil libras (AHMOP 1845e; AHMOP 1845f).

Documento 6, a Informação da recém-constituída empresa *A Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro á Fronteira de Hespanha*, onde esta assume como suas as duas anteriores propostas para a construção deste CF, uma vez que as companhias proponentes se haviam fundido (AHMOP 1845g).

Documento 7, como os súbditos ingleses Diogo Guilherme Newcombe, Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville, juntamente com outros, houvessem projectado um linha-férrea em Portugal que ligasse a cidade do Porto à vila de TM, para a qual estabeleceram uma companhia por acções denominada *Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro* [“Alto Douro Railway”] e, Guilherme Law e Samuel Clegg com sócios portugueses, haviam também requerido e proposto a construção de uma linha ferroviária nessa mesma região com a designação de *Companhia do Caminho de*

Ferro do Porto á Fronteira de Espanha, decidiram fundir as duas empresas e criar a *Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro do Porto à Fronteira de Espanha*, com o capital de 6.000 contos de réis em 60.000 acções de 100\$000 réis cada.

Para o efeito voltam a constituir em Portugal, o solicitador de Lisboa Florêncio Gaspar Lopes Banhos, como seu bastante procurador com os mais amplos poderes forenses (AHMOP 1845h).

Documento 8, a supramencionada empresa inglesa denominada *Alto Douro Railway* que se propõe construir um CF desde a cidade do Porto à vila de TM apresenta a sua proposta, indiciando pelo trajecto que apontam para a futura via que não têm um conhecimento perfeito do terreno, mais parecendo que a elaboraram tendo como base um qualquer mapa antigo impresso de Portugal, onde a toponímia é distorcida e a localização das povoações é imprecisa, utilizando o nome de TM apenas por ela aparecer na cartografia como uma localidade importante próxima da fronteira, quando na verdade essa importância já se havia diluído no tempo. Pelo itinerário apontado a linha atravessaria o rio Douro algumas 7 vezes.

Nela estabelecem o capital, definem a sede, os directores e demais colaboradores garantes da exequibilidade do projecto. E fazem a sua apologia (AHMOP 1845i).

Documentos 9 e 9.1, a *Proposta do Brigadeiro Antonio Bacon, representante de uma Companhia Inglesa*, que se formara para construir um CF *entre a Cidade de Lisboa no Reyno de Portugal e a Cidade de Madrid no Reyno de Hespanha, ou entre outras Cidades ou lugares nos Reynos de Hespanha e Portugal (...) debaixo da denominação de Companhia do Grande caminho de ferro de Madrid e Lisboa* (AHMOP 1845k; AHMOP 1845l).

A Companhia das OP chegou a iniciar as obras, mas a instabilidade política aliada à discussão que agora empecera acerca das vantagens e desvantagens do CF²⁷⁸, fizeram com que a dita não vingasse e os trabalhos fossem suspensos em Maio de 1846, vindo as despesas efectuadas a serem liquidadas pelo Estado através dos decretos de 07.XI.1849 e 15.V.1850 (TEIXEIRA 1938, 11-12).

Suspendera-se assim a instalação dos CF em Portugal.

²⁷⁸ Para além de que “em casa d’onde não há pão, todos ralham e ninguém tem razão”.

E essa discussão haveria de se arrastar durante décadas, apesar dela ganhar força a partir de 1851, com o triunfo do chamado movimento político da “regeneração”²⁷⁹, através da publicação pelo duque de Saldanha de dois decretos em 30.VIII.1852, nos quais um deles criava o MOPCI e o outro, autorizava o governo a construir uma via-férrea que partisse da cidade do Porto e viesse entroncar com o CF de Lisboa à fronteira e que se denominaria Caminho de Ferro do Norte. A nova pasta ministerial é entregue ao eng.º militar Fontes Pereira de Melo, sob cuja influência se iniciará então a actividade em torno da construção de estradas e CF (ABRAGÃO 1956a, 127).

Todavia, ainda durante 1851, o inglês Hardy Hislop na qualidade de representante de um grupo financeiro, propusera a construção de uma ferrovia desde a capital do país à fronteira, proposta para cuja análise se nomeia uma comissão, integrada entre outros, curiosamente, por Almeida Garrett, o “descrente” no CF²⁸⁰.

Comissão que elaborará e apresentará a 20.X.1851 as bases do concurso para a construção de um CF de Lisboa a Santarém e daí à fronteira, possibilitando ao governo a apresentação ao bicamarário parlamento em 17.II.1852 duma proposta de lei nesse sentido, proposta que não chegou a ser discutida pelos deputados uma vez que o parlamento foi entretanto dissolvido, mas que o governo converteu em projecto-lei (de 12.III.1852), e decretou a abertura do concurso (06.V.1852), que fixou para 10 de Agosto desse ano, com a condição no entanto de vir a ser o contrato definitivo aprovado pelas Côrtes.

Estipulava o supra mencionado diploma legal que:

- a construção seria dividida em 3 secções, a primeira de Lisboa a Santarém e as duas restantes daí à fronteira;
- encarava a possibilidade de, uma vez construída a 1.ª secção, os trabalhos poderem prosseguir para N;
- oferecia aos concorrentes uma garantia de juro de 6% relativamente ao capital empregue na construção e mais 1% para amortização;
- isentava-os de direitos relativamente ao material a importar;
- bem como de contribuições gerais ou municipais;

²⁷⁹ Caracterizado pelo esforço de desenvolvimento económico e de modernização do país, a que se associaram, está bom de ver, pesadas medidas fiscais.

²⁸⁰ Que em 1843, em *Viagens na Minha Terra*, considerava: (...) *Nos caminhos-de-ferro dos barões é que eu juro não andar. Escusada é a jura porém. Se as estradas fossem de papel, fá-las-iam, não digo que não. Mas de metal! Que tenha o governo juízo, que as faça de pedra, e viajaremos com muito prazer e com muita utilidade e proveito na nossa boa terra* (GARRETT 1977, 272). Não se considere porém que o escritor era antiprogressista, mas apenas pessoa atenta à realidade económico-social do país de então (SERRÃO 1978, 253-254).

- a garantia de não serem construídas outras ferrovias a menos de 50km daquela, embora nela pudessem entroncar outras linhas;
- mas desde que a receita líquida da exploração excedesse 9% do capital, metade pertenceria ao governo e podia ser convertido em fundo de amortização;
- que a concessão terminaria logo que o capital se encontrasse completamente amortizado;
- sendo ainda assegurada uma indemnização por destruição em caso de guerra;
- a concessão gratuita dos terrenos do Estado que a via viesse a ocupar, bem como dos materiais de construção neles existentes;
- uma subvenção de 3% do custo efectivo da construção da via;
- sendo a licitação baseada naquela garantia de juro, garantindo-se ao governo a adjudicação ao concorrente que aceitasse o juro mais baixo;
- impondo o governo como obrigação, uma certa participação de capital português;
- a faculdade de fiscalizar as contas da companhia e mesmo ter agentes no terreno;
- e um depósito na Junta de Crédito Público de 5% do custo presumível da construção da 1.^a secção, etc.;
- que volvidos 10 anos após a abertura do CF à exploração, o direito do governo em qualquer momento até ao término do prazo de amortização, com aviso atempado de 6 meses, de tomar posse da infra-estrutura mediante o reembolso do capital investido na construção, deduzida a parte amortizada;
- pagando à companhia um bónus de 10% sobre o capital investido;
- se porém o Estado não usasse essa prerrogativa até ao fim do prazo de amortização, a companhia teria direito à posse do CF por um período de mais 10 anos, sem garantia de juros e passaria a estar sujeita às contribuições gerais do Estado;
- findo esse prazo, o CF reverteria integralmente para a posse do Estado.

Foram 3 as propostas apresentadas.

Subscritas a primeira por Patrick James Horte, a segunda por Morton Petto, Joseph Loocke e outros, a terceira por Hardy Hislop na qualidade de representante da Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal.

As duas primeiras não foram consideradas por estarem fora das condições do concurso, adjudicando-se provisoriamente ao terceiro concorrente, a 1.^a secção (12.VIII.1852).

Mas o espanhol Juan Álvarez y Mendizabal também oferecera desde Madrid os seus serviços, por sinal com oferta mais vantajosa (1% de juro menos sobre o capital investido na construção), só que entrou fora de prazo, o que o ministro do reino lamentou, por carta, ao seu autor.

Os técnicos da companhia inglesa vêm para o terreno e, após propostas e contrapropostas relativamente ao traçado, sobretudo do local onde deveria partir na cidade de Lisboa, bem como aos seus estatutos, estes são por fim aprovados pelo decreto de 10.V.1853 e assinado o contrato definitivo no dia seguinte, sendo neles (re)ajustados alguns aspectos das bases do concurso²⁸¹.

Como nota de interesse, refira-se que a largura da via entre arestas interiores dos carris, foi decidida em 1.435mm, como a francesa e, só mais tarde, como se verá, foi alterada²⁸² para a espanhola.

Mas, apesar de aparentemente tudo certinho, a verdade é que o início das obras se foi adiando e, mesmo depois de iniciadas (17.IX.1853), prosseguiram muito lentamente, devido a malabarices do *beef* janota, afinal sem capital, o que criou sérias dificuldades ao governo (ABRAGÃO 1956a, 127-134/143-151).

Levando-o a ter de negociar com os empreiteiros da companhia (Shaw & Waring Bros., que também eram accionistas), desligando-os das suas obrigações e assumindo os pagamentos que lhe eram devidos (decreto de 06.IX.1855), fazendo ainda um acordo com a Socièté du Credit Mobilier, de Paris, com vista à transferência da concessão detida pela Central e Peninsular. A adesão desta sociedade bancária ao negócio, residiria no facto de alguns dos seus banqueiros serem administradores da ferrovia francesa que termina nos Pirinéus e acabarem de obter a concessão da linha de Valladolid a Burgos, seduzindo-os a ideia de poderem vir a ser os donos do CF que atravessasse toda a Península e se comunicasse com a França (TEIXEIRA 1938, 13-18; ABRAGÃO 1956a, 154-155; GEPB 1976, 609; SERRÃO 1992a, 449-450).

Acontece porém que se o governo conseguiu, não sem algumas dificuldades, ver aprovadas pelos deputados estas suas medidas, que implicavam mais uma vez o recurso ao défice externo, o mesmo não aconteceu com os membros da câmara hereditária, onde os assuntos ferroviários gozavam de pouca simpatia, o que resultou na não homologação

²⁸¹ Discutido e aprovado pelo parlamento por leis de 16.VI e 18 e 20.VIII.1853 (ABRAGÃO 1956a, 147).

²⁸² Substituição que tanto quanto consta, se operou sem interrupção da exploração, graças à competência do mestre inglês assentador de via, William Walton (ABRAGÃO 1956a, 156).

desses negócios nem da rescisão do contrato. Neste contexto o governo presidido pelo duque de Saldanha cai, vindo o substituto marquês de Loulé que acumulou a pasta das OP, a solicitar a autorização de um adiantamento à companhia e a prorrogar o prazo para a conclusão da obra (TEIXEIRA 1938, 18).

A Companhia Central e Peninsular retoma os trabalhos entre o Carregado e Santarém, mas com um desenvolvimento insuficiente para que a construção pudesse concluir-se dentro do prazo fixado por lei, e já prorrogado como vimos. O governo paralelamente à empresa adjudicatária vai também efectuando estudos para o prolongamento da linha tanto para N como para E, ao mesmo tempo que negociava com o inglês Samuel Morton Petto (que havia sido também candidato ao concurso de adjudicação) no sentido deste se encarregar da construção. E logra no meio desta confusão, inaugurar o primeiro troço de CF, em 30.X.1856, entre Lisboa e o Carregado, na extensão de 36,5km.

Obtém entretanto o executivo, por parte do parlamento, a aprovação tanto do contrato com Petto, como da rescisão com a Companhia Central e Peninsular, decretada a 09.VI.1857. Nomeia como administrador-geral interino do CF de Lisboa a Santarém o eng.º João Crisóstomo de Abreu e Sousa, por forma a que os trabalhos não fossem interrompidos e, inaugura o segundo troço, do Carregado às Virtudes (entre Azambuja e Reguengo) a 31 de Julho desse ano, totalizando assim 50km de via aberta ao trânsito (PEREIRA & RODRIGUES 1906, 664).

E os trabalhos foram prosseguindo por conta do Estado enquanto o concessionário se esforçava para organizar a companhia a que se obrigara, inaugurando-se os troços de Virtudes a Santana (29.IV.1858) e daqui à ponte de Asseca (29.VI.1858), passando o CF a ter 68km em exploração.

Mas como Petto não conseguiu formar a companhia, foi-lhe igualmente rescindido o contrato em 06.VI.1859 e adjudicado, desta vez através de concurso, a José María de Salamanca y Mayol logo a 12 de Setembro seguinte -aliado à CFMZA, de capitais franceses-, com a condição de concluir a linha do Leste no prazo de 2,5 anos -que lhe fora entregue já construída até à ponte de Asseca (antes de Santarém), recorde-se- e, 3 anos para a linha do N até à margem esquerda do Douro -mais 1 para a travessia desse rio e

construção da estação do Porto²⁸³-, recebendo a obra com os trabalhos em curso até Santarém.

Veio o empresário andaluz a criar a CRCFP, deitou mãos à obra, inaugura o troço até ao Crato a 03.V.1863 (PAGE 1863, 120) e fez chegar a primeira locomotiva à fronteira na manhã de 30.V.1863²⁸⁴ (ano em que recebe o título de marquês de Salamanca), sendo o facto comunicado ao presidente do governo e MOP, duque de Loulé, pelo director da companhia Eusébio Page (o eng.º espanhol de quem muito haveremos de falar, assim como do seu patrão). A chamada Linha do Leste parte do Cais dos Soldados em Lisboa (depois rebaptizada de S.^{ta} Apolónia) até à ponte do Caia, na fronteira pacense, numa extensão de 272,100km (e mais 3,499km até à entrada da cidade de Badajoz. A inauguração da ferrovia até VN de Gaia ocorrerá a 07.VII.1864, partindo das proximidades (a O) do lugarejo denominado Ponte da Pedra, que daria origem à (hoje) cidade do Entroncamento, topónimo que corresponde *ao motivo fundamental da sua origem* (a 106km de Lisboa), onde começa(va) a linha do Norte.

Refira-se que a carta de lei que tornou definitivo o contrato com este empreiteiro (05.V.1860), contém a cláusula de adopção da bitola espanhola, vindo Salamanca y Mayol a modificar a largura da via nos 136km já construídos no país, conforme as dimensões europeias (TEIXEIRA 1938, 22-30; SCHWALBACH 1946, 10).

E assim Portugal se atrasou a apanhar o primeiro comboio²⁸⁵. Mas não restam dúvidas que o “fontismo” considerou a construção dos CF como a alavanca indispensável para o desejado desenvolvimento económico (à custa dos tais empréstimos estrangeiros), que na sua óptica passava por unir o País e ligá-lo à Europa.

²⁸³ A conclusão da 5.^a e última secção foi alvo de muitos contratemplos, vindo a ponte de “Maria Pia”, construída pelo famoso eng.º francês G. Eiffel, a ser inaugurada apenas no dia 04.XI.1877 (ROPM 1877; TEIXEIRA 1938, 58).

²⁸⁴ A 23.VI.1863 deu entrada em Badajoz a primeira locomotiva e procedia de Elvas, concluindo-se definitivamente a ligação ferroviária entre Lisboa e essa cidade extremeña em 29 de Agosto, sendo aberta ao público até à capital pacense a 24 de Setembro (ROP 1863, 236), mas daí para diante (Mérida), somente a 18.VII.1864, sendo que a ligação a Ciudad Real só acontece a 23.XI.1866 (IGLESIA 2009). E a ligação efectiva a Madrid, ocorrerá apenas em 1881 (RENFE 1981a).

²⁸⁵ *O caminho de ferro em Portugal nasceu tarde e cresceu com maleitas de raquitismo. Nasceu quando já havia no mundo 100 000 km de vias de diversas bitolas. Entre as “características sociais” do caminho de ferro, destaca-se uma “novidade”: o novo meio de transporte “obedecia a horários”. “Todos” aprenderam que se devia “partir à tabela”. Em Portugal o comboio chegou tarde: “não chegou à tabela” do desenvolvimento técnico-económico. Cresceu aos ritmos permitidos pela confiança dos capitalistas na estabilidade política e pelas disponibilidades financeiras de um tesouro, com as caixas vazias após quarenta anos de acções militares, agitações revolucionárias, nomeações de funcionários e discursos* (PINTO 1982, 167).

Mas em 1877 Portugal ainda não dispunha de uma lei geral de CF, servindo de modelo para as concessões a lei e contrato de 05.V.1860, relativas ao CF do N e E, decorrendo por essa altura o estudo nesse sentido por parte da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses (AECP), como contributo para a definição da rede geral (GUERREIRO 1887, 6).

A partir daí, o Estado assume directamente o investimento ferroviário, devido à má experiência com as companhias concessionárias, caracterizadas pelo fim especulativo e tendência fraudulenta, vindo em 1879 a deter a propriedade de metade da via-férrea existente (RAMOS 1990, 142).

Naturalmente que o CF contribuiu para a formação do mercado interno, estando este em plena formação já no último quartel do século XIX, como o quadro infra revela, apesar da queda do volume de tráfego registada entre 1890 e 1895 -também presente em muitos outros índices da actividade económica nacional-, resultante da grave crise económico-financeira, não afectando contudo a tendência de desenvolvimento económico. Em 20 anos o tráfego de mercadorias quase quadruplicou, revelando o *progresso firme das relações capitalistas* (CASTRO 1978, 100).

Quadro do tráfego por caminhos-de-ferro em Portugal (1880-1900)

Anos	Mercadorias (tonelada)	Passageiros (número)	Anos	Mercadorias (tonelada)	Passageiros (número)
1880	637 483	2 124 604	1893	1 482 391	6 241 451
1882	777 682	2 312 844	1894	1 564 138	6 667 226
1884	752 926	2 432 200	1895	1 725 434	7 219 183
1887	1 101 745	3 679 198	1896	1 898 916	8 321 384
1888	1 315 677	4 417 803	1897	1 953 742	9 599 117
1889	1 561 079	5 030 313	1898	2 034 603	11 384 737
1890	2 316 058	5 953 855	1899	2 430 945	11 404 764
1891	1 976 716	5 684 520	1900	2 705 581	11 909 072
1892	1 567 694	5 892 634	TOTAL	27 802 810	110 274 905

(CASTRO 1978, 99)²⁸⁶

O prestígio do CF também atingiu a cidade, onde surgiram transportes públicos sobre carris de ferro, como o “larmanjat” (monocarril), o “americano” e o “eléctrico”, determinando esses veículos e os imóveis a eles associados uma nova paisagem urbana (GAILLARD...; CAPITÃO 1974; MATOS 1980; VIEIRA 1982).

²⁸⁶ A partir do *Anuario estatístico do Reino de Portugal* / MOPCI, relativo a esses anos.

B.1 – Evolução da rede ferroviária portuguesa entre 1856 e 1910

Quadro da evolução da rede ferroviária portuguesa (1856-1910)

EVOLUÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA PORTUGUESA (1856 A 1910)					
ano	km	total	data	km	total
1856	37	37	1884	39	1 525
1857	14	51	1885	4	1 529
1858	18	69	1886	1	1 530
1859	---	69	1887	167	1 697
1860	---	69	1888	186	1 883
1861	77	146	1889	115	1 998
1862	61	207	1890	85	2 083
1863	246	453	1891	104	2 187
1864	246	699	1892	113	2 300
1865	---	699	1893	34	2 334
1866	---	699	1894	19	2 353
1867	---	699	1895	1	2 354
1868	---	699	1896	4	2 358
1869	20	719	1897	4	2 362
1870	47	766	1898	---	2 362
1871	25	791	1899	---	2 362
1872	---	791	1900	9	2 371
1873	27	818	1901	3	2 374
1874	---	818	1902	11	2 385
1875	120	938	1903	19	2 404
1876	---	938	1904	79	2 483
1877	14	952	1905	24	2 507
1878	62	1 014	1906	101	2 608
1879	85	1 099	1907	102	2 710
1880	78	1 177	1908	100	2 810
1881	46	1 223	1909	57	2 867
1882	133	1 356	1910	31	2 898
1883 ²⁸⁷	130	1 486	---	---	---

(PAGE 1883; PAÇÔ-VIEIRA 1905; ABRAGÃO 1956a; ALEGRIA 1990; SERRÃO 1992a)

Considerando o que acima dissemos e numa observação breve do quadro supra, poderemos talvez distinguir 3 fases na evolução da rede ferroviária portuguesa.

²⁸⁷ A ROP espanhola numa notícia publicada em finais deste ano, considera que, tendo Portugal 1.762km (?) de CF em exploração (*Norte, Este y ramal de Cáceres* = 758; *Minho y Douro* = 272; *Sur y Sudeste* = 322; *Beira Alta* = 353; *Oporto á Povia e Famalicao* = 57) e o produto total da exploração do 1.º semestre havia sido de 1.687.380433 réis (*Norte, Este y ramal de Cáceres* = 1.037.900.000; *Minho y Douro* = 319.204.343; *Sur y Sudeste* = 209.324.595; *Beira Alta* = 97.948.555; *Oporto á Povia e Famalicao* = 24.002.810 / com um movimento diário de: *Norte, Este y ramal de Cáceres* = 5.702.747; *Minho y Douro* = 1.753.867; *Sur y Sudeste* = 1.150.195; *Beira Alta* = 538.184; *Oporto á Povia e Famalicao* = 144.599), então cada português gastava em média por dia, 9.289.530 réis só em CF, o equivalente a 789.130 réis/ano, calculando a população total em 4.553.697 hab (ROP 1883).

A primeira entre 1856 e 1876 -ou se quisermos entre 1844, ano que marca o início das primeiras propostas e projectos e o início da construção em 1853 e a inauguração do primeiro troço em 1856-, e termina no ano de 1876, ou seja, imediatamente antes da divulgação do 1.º plano de conjunto da rede. Neste período constroem-se os grandes eixos axiais, decretados individualmente e de lenta progressão -mas aproximando-se dos 1.000km de extensão-, construídas por diferentes companhias. Se quisermos, marcado pela inauguração do primeiro tramo da Linha do Leste e a travessia do Douro, no Porto.

A segunda entre 1877 e 1890/1891, começando pela divulgação do 1.º plano para o conjunto da rede, com a intensificação de estudos e onde as empresas privadas e o Estado intervêm na construção, abrindo-se à exploração grande parte da rede, que cresce mais do dobro. Destaca-se nesse período a construção do ramal de Cáceres (1880) e a inauguração da estação central de Lisboa (Rossio, 1891).

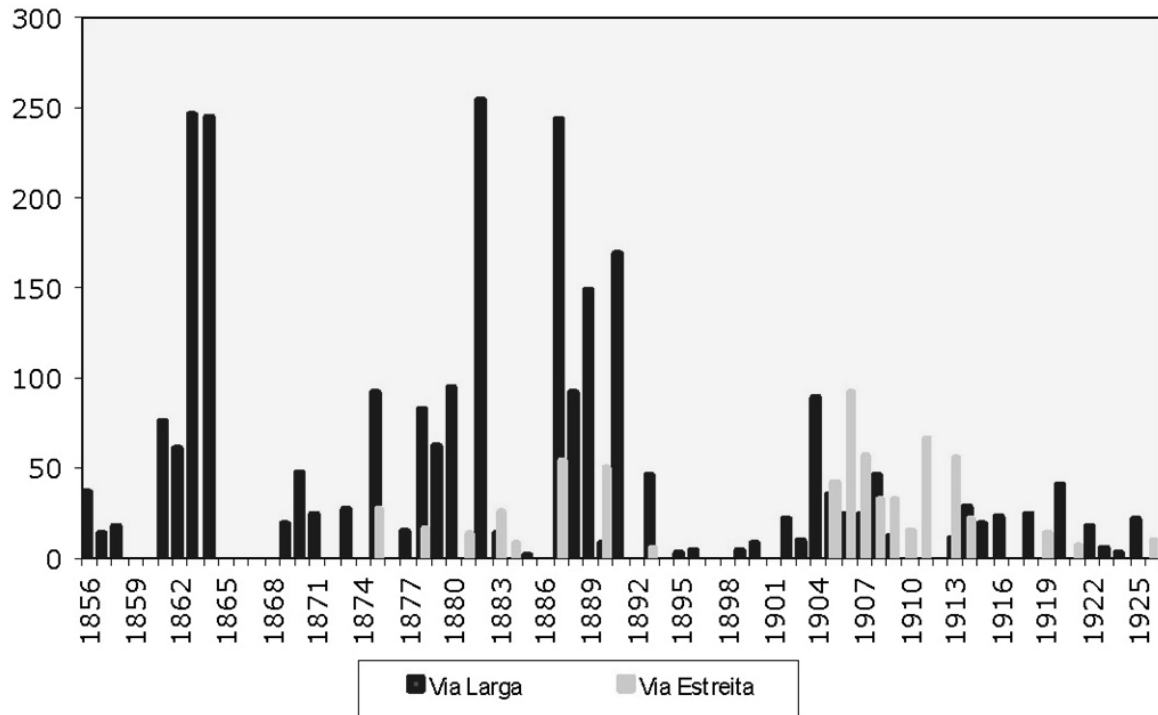
A terceira entre 1891/1892 e a implantação da República (1910), ou o início da Grande Guerra (1914), marcada por um período de estagnação até finais da centúria, provocada pela crise financeira, onde apenas se completam as linhas-férreas cuja construção já se havia iniciado, recomeçando a partir daqui em novos moldes relativamente aos planos de conjunto, cabendo ao Estado a maior parte da construção. Apresenta-se como um período de complementaridade, pois desenvolve-se a via estreita e duplica-se a Linha do Norte (ALEGRIA 1990, 237-238; ANTUNES & GOMES 2006, 2-4).

Em 1894 encerrou-se o período de actividade na construção de CF, já quase paralisada desde 1892, sendo que em 1893 e 1894 apenas se construíram 53km. Seguiu-se uma época de absoluta estagnação entre 1894-1899, em que se abriram unicamente 9km. O decreto de 06.X.1898 deu origem à lei orgânica de 14.VII.1899, que nomeou um conselho de administração para o CF, ultimando entretanto as comissões técnicas os planos das linhas complementares. Em 15.II.1900 é decretada a classificação das linhas a N do Mondego e em 27.XI.1902 as do S do Tejo. Dos 2.386km da rede em 1903, 858km estavam confiados ao referido conselho de administração (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 10-13).

A rede ferroviária portuguesa cresceu de 37km em 1856 para vinte vezes mais em 1864, superando os 1.500km em meados da década de 1880, 1.888km em 1892, 2.381km em 1902 e 2.974km em 1912.

Por volta de 1894 detinha o 10.º lugar mundial relativamente à densidade ferroviária por km², estando à frente da Espanha, da Roménia, da Noruega, da Grécia e doutros países europeus, conservando 20 anos depois aproximadamente a mesma posição.

Gráfico da extensão dos troços ferroviários abertos à exploração entre 1856 e 1925 (km)



(ANTUNES 2008, 3)

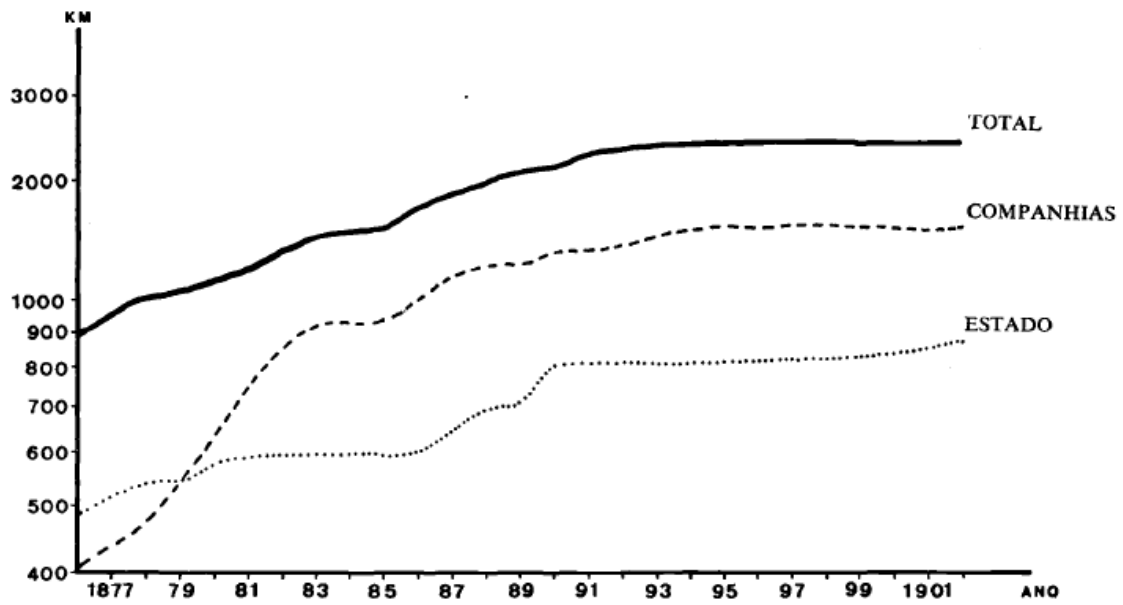
Em 40 anos todo o país estava ligado por CF: Alto Alentejo (1861); Ribatejo (1863); Beira Litoral, Douro e Baixo Alentejo (1864); Porto e Minho (1877); Beira Alta (1882); Trás-os-Montes e Alto Douro (1883); Algarve (1889); e finalmente a Beira Baixa (1893). E desde 1863 com a Europa via Espanha (MARQUES 1978, 14-16).

Considera-se que só em 1921, volvidos 65 anos do seu início, se conclui a rede ferroviária nacional (SERRÃO 1978, 256), havendo no entanto quem considere que isso nunca chegou a acontecer, pois são inúmeras as situações em que as vias-férreas terminam inesperadamente, interrompendo o(s) circuito(s).

No ano de 1939 Portugal possuía 2.750km via larga e 720km de via estreita, o que totaliza aproximadamente 3.470km (GEPB 1976, 610)

Do total de 3.616km de vias instaladas ao longo de um século (1856-1956), foram nas 3 primeiras décadas construídas 2.153km, o que corresponde a cerca de 60% (MENDES 1993, 375).

Gráfico dos caminhos-de-ferro em exploração entre 1877-1901 (km)

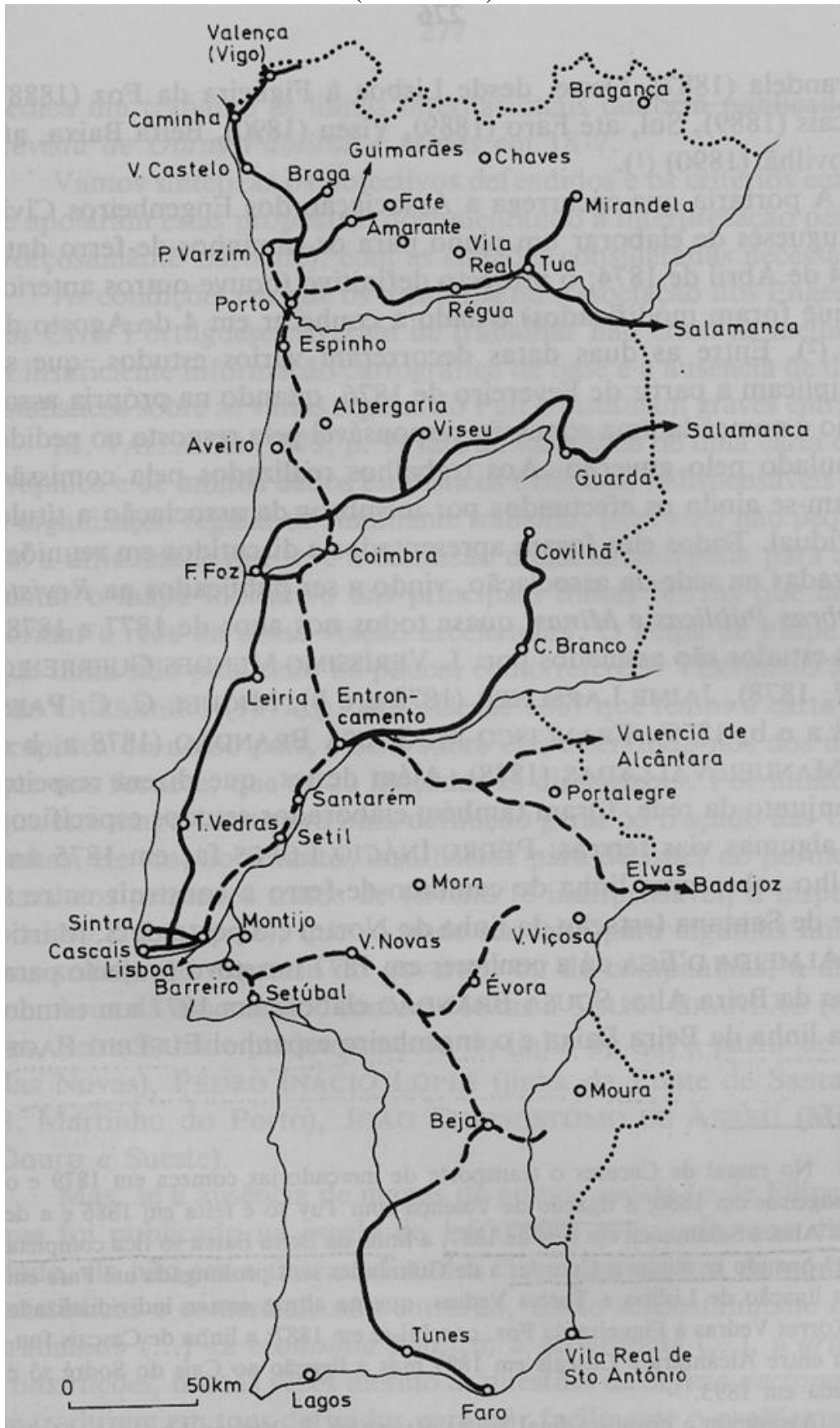


(PINHEIRO 1979, 281)²⁸⁸



²⁸⁸ A partir do *Relatório e proposta de lei apresentados à Câmara dos Deputados pelo Sr Ministro da Fazenda, António Teixeira de Sousa, em Janeiro de 1904* e do *Relatório e proposta de lei apresentados à Câmara dos Deputados pelo Sr Ministro das Obras Públicas, Elvino de Brito, a 27 de Fevereiro de 1899.*

Mapa das vias-férreas construídas até 1877 (a tracejado) e entre esta data e 1891 (linha cheia)



(ALEGRIA 1990, 275)

C – As ligações luso-espanholas (e internacional europeia)

Em Portugal a partir dos meados do século XIX, como vimos, depois de “alcançada” a estabilidade política necessária à dinamização das estruturas económicas e sociais, o comboio surge como a solução para dotar o país de um sistema de transportes rápidos e eficientes, trabalhando-se de imediato na construção e inauguração do primeiro troço da linha internacional do Leste, entre 1853-1856, apesar de já desde 1845 se pensar em construir um CF em direcção à fronteira terrestre. Para alguns o advento do CF significará mesmo o começo da época contemporânea.

O plano para a construção da rede ferroviária portuguesa, como também já foi dito, teve em mente o desenvolvimento das relações económicas ibéricas e europeias, como parece indicar a orientação e a prioridade do traçado das linhas em direcção à fronteira²⁸⁹, alvo aliás concretizado através de vários acordos bilaterais, nomeadamente a *Convenção Especial entre Portugal e a Hespanha para Facilitar as Comunicações Fluviaes e por Caminhos de Ferro*²⁹⁰, de 27.IV.1866 (Convenção 1867; Anuario 1889) e o seu *Regulamento de Transito entre Portugal e Hespanha*, de 16.I.1877 (Regulamento 1877; Commercio 1886), os mais importantes para a matéria ferroviária.

A construção de um CF de Madrid à fronteira portuguesa foi desde muito cedo equacionada, pois entre 1845-1846 estudou-se um traçado ferroviário que percorreria a Extremadura através de Cáceres e Badajoz para ligar o centro peninsular a pontos fronteiriços e aos principais portos de mar portugueses, nada tendo no entanto a construção da linha de Badajoz a Ciudad Real e Madrid, a ver com esse plano, mas a verdade é que veio a estabelecer o trânsito entre Portugal e a capital espanhola, pesar do longo percurso, razão pela qual, uma via (mais) directa foi ulteriormente pensada através de duas

²⁸⁹ E como os engenheiros civis portugueses propõem, no seu contributo para a formulação de uma rede geral de CF, apontando várias ferrovias com prolongamento para Espanha, nomeadamente: a *Linha do Bougado a Guimarães, e seu prolongamento para Fafe, Chaves e Verín*; a *Linha do Valle do Tua até Mirandella e seu prolongamento até Alcaniças*; *Linha de Mirandella pelo valle do Rabaçal até Pinheiro Novo (fronteira hespanhola)*; *Linha do Valle do Sabor até Bragança e fronteira hespanhola*; *Linha da Beira Alta, ou internacional europêa*; *Linha de Leste*; *Linha da Beira Baixa, ou directa para Madrid*; e várias outras (ou ramais) fronteiriços a entroncar nelas (GUERREIRO 1877).

²⁹⁰ Estipulava aquela Convenção que logo que se concluísse e abrisse completamente à circulação o CF de Lisboa a Madrid, se considerariam revogados o convénio de 31.VIII.1835 e o seu regulamento de 23.V.1840, relativamente à navegação do Douro, estipulando-se em seu lugar o livre-trânsito para ambos os Países (Convenção 1867, 142).

iniciativas ferroviárias que partiriam de Cáceres, uma a do CF do Tejo (entre Madrid e Cáceres por Malpartida de Plasencia) e a outra de Portugal a Cáceres.

A primeira, protagonizada pela Compañía del Ferrocarril del Tajo, iniciou o seu projecto entre 1854-1856, quando tomou corpo aquela que viria a ser a linha da Extremadura com traçado pelo curso do Tejo. Mas o projecto inicial atrasou-se devido à falta de interesse por parte dos investidores na concessão.

O chamado CF do Tejo, segundo a lei que promove a sua concessão em 09.VII.1863, partiria de Madrid e dirigir-se-ia por Sagra até Toledo, passando por Torrijos, Talavera de la Reina, Naval Moral de la Mata e comarca de Vera, para terminar em Malpartida de Plasencia, numa extensão de 243km. A lei da concessão estabelecia que a construção não receberia subvenções estatais, obrigando todavia as administrações públicas por cujos territórios ele passava, a subsidiá-lo com 100.000 reais/km. Foram estas subvenções de Diputaciones e Ayuntamientos que atraíram a atenção dos investidores. Concessionada e criada a Compañía del Ferrocarril del Tajo, em 1871 inicia a construção e volvidos 6 anos, tinha aberto ao público o troço entre Madrid e Talavera de la Reina, numa extensão de 138km.

Enquanto que a segunda delas (iniciativas) -de Portugal a Cáceres-, resultou dos esforços de agentes franceses e espanhóis para estabelecer um acesso directo de Portugal a Madrid e a França (COMÍN ET ALII 1998, 171-173)²⁹¹.

A comissão nomeada em Portugal para se encontrar com a sua homóloga espanhola no sentido de escolherem o local fronteiriço por onde deveria passar o CF de Lisboa a Madrid, reuniu a 13.XI.1854 em Elvas, após o esclarecimento do governo espanhol ao MOPCI português, em missiva de 1 de Outubro p.p., acerca das questões que este lhe colocara, ou seja, quais as prioridades de Espanha nas ligações ferroviárias de Madrid a Paris e a Lisboa e, a questão da criação de uma bitola peninsular única (GOMES 2001, 2).

Ora, esta questão da bitola ibérica -que ainda na actualidade suscita discussões, agora a propósito da “alta velocidade”-, sempre se coloca quando se fala em CF. A largura da via de 1.668mm converteu-se numa das mais controversas decisões de toda a legislação espanhola do século XIX, arrastando as companhias portuguesas para a criação do *zollverein* ibérico, i. e., de uma união aduaneira peninsular. Esta diferença de largura entre

²⁹¹ A aquisição destas duas empresas por parte da CRCFP em 1880, deu origem à CFMCP, quando ambas as vias-férreas se encontravam próximas da sua conclusão (Ferroestad 2004), com um total de 431km de via construídos (COMÍN ET ALII 1998, 173).

os carris relativamente à adoptada pelos países do N, significou um certo isolamento ferroviário, uma vez que não estimulou os intercâmbios com a Europa através da França (bitola de 1.435mm), porquanto as estações fronteiriças se tornaram numa barreira, obrigando a onerosas operações de carga e descarga que inevitavelmente condicionaram a actividade mercantil, por essa razão o comboio não contribuiu tanto para o fim do isolamento geográfico peninsular, como seria desejável²⁹² (GÓMEZ 1997, 493-494; RODRIGUES 2001).

O MF determinara a sua adopção por RO de 31.XII.1844 (GM 1845, 1) e não seria nesse momento, volvidos 10 anos de construções e projectos, que a iria alterar, aventando o ministro na missiva de 01.X.1854 ao seu homólogo português até a possibilidade de poder vir a apresentar às cortes um pedido de apoio financeiro para a alteração da bitola portuguesa (GOMES 2001, 2). Desconhecemos o resultado deste hipotético apoio.

Quanto à melhor ligação entre as duas capitais dos Estados peninsulares, apesar de cedo em Portugal se reconhecer que uma linha do vale do Tejo seria a mais directa, *a presunpção de que o Governo hespanhol daria a preferência á linha de Badajoz determinou a resolução do assumpto, ficando a linha de Leste com uma directriz que não está ao abrigo da critica* (SOUSA 1905, 251), devido à sua lonjura, como se disse.

Em 1863 a CRCFP terminara a ligação entre Lisboa a Badajoz via Elvas (CF do Leste²⁹³) -concluindo-se apenas a ligação ferroviária até Madrid em 1881- mas com um

²⁹² Quando um periódico da capital provincial basca em território francês (o diário *Le Messenger de Bayonne*), critica em 1854 *de absurda e inconveniente* a adopção por parte de Espanha da bitola de 1.668mm, crítica secundada por *una parte de la prensa española*, dois engenheiros espanhóis envolvidos nas questões ferroviárias, defendem essa decisão, alegando que *la via española, que lejos de ser via ancha es via intermédia* (em Inglaterra antes da uniformização em 1845 por decisão parlamentar predominavam duas medidas, 1,44m e 2,13m, conhecidas por *estrecha y ancha*), aproximando-se muito mais à estreita do que à outra, reduzia à *nulidad* os inconvenientes da menor e participava *en una escala suficiente* das vantagens da maior. Não respondiam à sugestão para que pelo menos o CF do Norte possuísse a bitola europeia, pois consideravam absurdo a existência num mesmo país de mais do que uma largura de via. Quanto ao inconveniente dos passageiros terem de se apejar na fronteira para os transbordos e sujeitos às intempéries, afirmam ironicamente que não consideram haver inconveniente algum, para uma pessoa que viajasse 24h encaixotada numa viatura e sem a menor interrupção entre Paris e Madrid e, quanto às inclemências climáticas achavam que seriam aquelas que os passageiros sofressem no interior da estação da fronteira (PAGE & SAAVEDRA 1854).

²⁹³ Com as seguintes estações no seu percurso e respectivas distâncias em km, tanto de Lisboa como das estações entre si: Poço do Bispo > 3,5 (3,5) > Olivais > 6,5 (3) > Sacavém > 9,5 (3) > Póvoa de Santa Iria > 17,5 (8) > Alverca 21,5 (4) > Alhandra > 26 (4,5) > Vila Franca de Xira > 30 (4) > Carregado 36,5 (6,5) > Azambuja > 47 (10,5) > Reguengo > 54,5 (7,5) > Santana > 60,5 (6) > Santarém > 75 (14,5) > Vale de Figueira > 84,5 (9,5) > Mato de Miranda > 94,5 (10) > Torres Novas > 103 (8,5) > Entroncamento > 107 (4) > VN da Barquinha > 111 (4) > Praia do Ribatejo > 119 (8) > Tramagal > 130 (11) > Abrantes > 135,5 (5,5) > Bemposta > 147 (11,5) > Ponte de Sôr > 163,5 (16,5) > Chança > 184 (20,5) > Crato > 199,5 (15,5) > Portalegre > 214 (14,5) > Assumar > 226,5 (12,5) > Santa Eulália > 245,5 (19) > Elvas > 264,5 (19) >

percurso que tendo 800km não a tardaria a inviabilizar como ligação internacional, logo que em 1880 se terminou o ramal de Cáceres que por Placencia encurtava a distância entre as duas capitais ibéricas entre 150 a 200km.

O debate luso-espanhol havia acordado em 1864 que eram necessárias 4 ligações internacionais para além da existente entre Elvas e Badajoz, ou seja, duas ligações de âmbito regional (do Porto a Vigo e de Lisboa a Huelva, por Beja, ou “CF do Guadiana”) e, outras duas, de âmbito internacional (do Porto a Salamanca, e de Lisboa a Madrid, por Abrantes, Monfortinho, Malpartida de Plasencia e Madrid, ou “CF do Tejo”). A não execução dos projectos equacionados pelo Guadiana e pelo Tejo, talvez se possa dever ao proteccionismo por parte do governo espanhol em não desejar que o porto de Lisboa concorresse com os portos de Vigo e Huelva (PAGE 1877a; PAGE & PERALTA 1877b, 425-427; ALEGRIA 1983, 9-10; ANTUNES & GOMES 2006, 2).

Como as ligações definidas pela primeira comissão mista (1864) não foram concretizadas, reuniu-se uma segunda comissão em 1875 com o mesmo objectivo, sugerindo no entanto as mesmas vias da anterior, não propondo nem a linha da Beira Alta nem o ramal de Cáceres que, como é sabido, não tardariam a ser executadas, tornando-se a primeira delas na via-férrea mais rapidamente construída (1882) e a única verdadeira ligação ferroviária internacional (PAGE 1877a; ALEGRIA 1983, 11).

Essa comissão mista considerara naquele ano de 1865 que a linha que prestava serviço entre Badajoz e Elvas carecia de viabilidade comercial, optando pelo CF do vale do Tejo que uniria Lisboa a Madrid e conseqüentemente *como a linha mais importante de quantas haviam de atravessar a fronteira hispano-portuguesa*. Veio a ser aprovada e subvencionada por lei de 20.IX.1870 e o seu estudo autorizado à empresa do CF de Malpartida de Plasencia, que o realiza, com travessia na fronteira prevista sobre o rio Erges (então designado por Elga), constituindo o primeiro enlace fronteiriço a ser decidido pela comissão dos CF internacionais, cuja acta foi redigida a 10.III.1876. Mas logo por lei de 08 de Julho p.f. se concedeu um CF a partir das minas de fosfatos de Cáceres até à fronteira²⁹⁴, tendo como complemento a via-férrea de Cáceres a Malpartida de Plasencia

Fronteira > 275 (10,5) > Badajoz > 281 (6) (ROP 1863, 238, cit. o jornal português “A Nação”, n.º 4.718, 11.?.1863).

²⁹⁴ A exploração dos jazigos cacereños iniciou-se em 1864, por duas empresas, uma de capital alemão e a outra luso-espanhol, ambas adquiridas por um gaditano em 1879 que logo de seguida negociou com a CRCFP a construção de um enlace ferroviário fronteiriço em Valencia de Alcántara, por forma a transportar os fosfatos até ao porto de Lisboa, acção que já se havia iniciado em 1876 com a concessão ao português António Elviro Rosado (RO de 07.VII.1876). Estas diligências evidenciam de antemão o propósito de se

(concedida por RO de 26 desse mesmo mês e ano), sendo logo apontada como outra solução que, *sem sair do valle do Tejo, poderia unir directamente Madrid com Lisboa* (PAGE & PERALTA 1877, 425-427).

Do mesmo modo foi concessionada a 19.IV.1877 pelo governo português, à CRCFP a construção e exploração de um ramal que, *partindo de um ponto na linha férrea de leste nas proximidades do Crato ou Chança, vá terminar na fronteira de Hespanha, próximo de Cáceres*, concessão aliás formulada de acordo com o contrato da companhia, aprovado pela carta de lei de 05.V.1860 e decreto com força de lei de 31.XII.1874, ambos autorizando o governo a *fixar directamente com a companhia a construção e exploração dos ramaes das linhas contratadas* (AECP 1879, 71).

Recorde-se que em 1877 só existia uma linha-férrea peninsular, aquela que cruzava Badajoz, estando no entanto previstas pela lei portuguesa várias outras:

- a de Paymogo (povo raiano a NO da província de Huelva), a partir da linha do Sueste em direcção a Huelva, por Beja e Quintos;

- a de Valencia de Alcantara (aberta para mercadorias em 1879 e para passageiros no ano seguinte), pelo chamado Ramal de Cáceres, na linha do Leste e da qual bifurca a partir da Torre das Vargens até à fronteira, passando por Marvão, na distância de 72,445km;

- a do Tejo, a partir da linha da Beira Baixa (que sai da linha do Leste em Abrantes) por Castelo Branco e dali flectindo para Monfortinho;

- a da Beira Alta, em VF;

- e a do Minho, em Valença.

Então ainda se não considerava o CF do Douro como internacional.

Enquanto que a lei espanhola previa essas ligações transfronteiriças, como se verifica pelos informes da comissão de 1875:

- com Sevilha via Huelva;

- por Badajoz;

- de Madrid por Talavera de la Reina;

- de Ledesma por Vitigudino e LF;

- e a de Tuy a Valença.

conseguir também um itinerário mais curto entre Lisboa e Madrid (SANZ 2005, 50). Consubstanciar-se-ia através do Ramal de Cáceres.

Não figurando na lista a da Beira Alta (PAGE 1877a; SOUSA 1927, 105).

Consequentemente fora assinado em Paris (1897) um documento para construir vários CF que conduziriam o transporte internacional desde Portugal por Valencia de Alcantara até Cáceres e de seguida a Malpartida de Plasencia, onde terminava o CF que então a Compañia del Ferrocarril del Tajo construía (COMÍN ET ALII 1998, 173).

O interesse por estas vias surgiu como vimos, devido ao transporte de fosfatos²⁹⁵ realizado pela companhia de Ciudad Real a partir das explorações de Cáceres até Lisboa. Aliás, já em 1857 se considerava que a ferrovia com maior probabilidade de vir a comunicar com o território espanhol seria o CF do Sueste, cuja construção entre o Barreiro e Vendas Novas (56,5km) já estava em curso, e o projecto para o seu prolongamento até Évora (57,5km) concluído (MONTERDE 1857, 234). Preconizou-se inclusive durante vários anos a ligação de Évora com Zafra, que os militares inviabilizaram, assim como a de Évora com Huelva, por Paymogo, esta prejudicada pela construção do lanço de Pias a Moura (SOUSA 1905, 251).

Em 16.VI.1880 abria-se à exploração o troço de Valencia de Alcantara à fronteira portuguesa e a 15 de Outubro do mesmo ano, o troço de Cáceres²⁹⁶ a Valencia de Alcantara, na linha de Cáceres à fronteira, e no ano seguinte (20.X.1881) o enlace com a linha de Malpartida de Plasencia a Cáceres, efectuando-se assim a comunicação comercial entre Madrid e Lisboa (CASARES 1973, 426-427; RENFE 1981a).

Mas as dificuldades financeiras atravessadas pela companhia portuguesa (CRCFP), suporte financeiro da CFMCP, obrigou ao trespasse (1891) dos direitos de exploração da companhia estremenha (adquiridos em 1885), à nova sociedade Gran Central de España, sociedade que fracassou, o que levou ao restabelecimento do pacto entre a CFMCP e a CRCFP.

Logo a seguir, em 1894, um grupo de empresários e banqueiros franceses, na sua maior parte credores das sociedades em crise, constituiu em Madrid a chamada Compañia

²⁹⁵ Este negócio dos fosfatos -*que constituiu previsão económica suficiente para ser construída uma linha férrea*-, como mercadoria de “trânsito” no porto de Lisboa, foi “sol de pouca dura” (1879-1889), devido à efectivação da ligação ferroviária da Extremadura ao porto de Huelva, bem como à posterior concorrência sul-americana (ALEGRIA 1985, 495). Todos nos lembramos dos painéis publicitários em azulejo, ao longo das estradas peninsulares, a apelar que adubássemos com “nitrato do Chile”.

²⁹⁶ Cujá inauguração oficial ocorreu nesta cidade, com a presença dos dois chefes de Estado ibéricos, a 08.X.1880, acrescentando o jornalista que, *Com este caminho de ferro a distancia entre Madrid e Lisboa encurta-se com relação á linha por Badajoz: tanto melhor, para nós, diz o viajante e o commerciante: tanto peor para nós, diria o fallecido Marquez de Sá da Bandeira, se por infelicidade tiver-mos algum desaguizado com os nossos visinhos* (Occidente 1881, 244).

de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal y del Oeste de España (EDC 1908, 206; COMÍN ET ALII 1998, 173-174) que, mais tarde, em 1928, dará origem á CNFOE, subvencionada e intervencionada pelo Estado e que absorverá as várias companhias independentes pertencentes ao espaço económico daqueloutra, entre elas o CF de Medina del Campo a Salamanca e a CFSFP (CASARES 1973, 453), tratadas mais adiante.

São (foram) 5 os CF luso-espanhóis:

1 - Linha do Leste, em 1863, entre Lisboa e Madrid, que foi também o primeiro CF português;

2 - Ramal de Cáceres, em 1880; construída com o objectivo de exportar através do porto de Lisboa os fosfatos de Cáceres;

3 - Linha da Beira Alta, em 1882, que seria a mais importante ligação à Europa (*linha directa de Lisboa a Paris*, através do Sud-Express);

4 - Linha do Minho, em 1886, para a comunicação entre o N de Portugal e a Galiza;

5 - Linha do Douro, em 1887, ligando as cidades do Porto e Salamanca, com continuação através de Medina del Campo para o CF do N de Espanha (Madrid – fronteira francesa). Esta desactivada entre em meados da década de 1980 (ALEGRIA 1985, 489-490).

É curioso notar que estes itinerários, bem como aqueloutros transfronteiriços propostos, constituem nas suas linhas gerais, os “caminhos naturais”, utilizados desde remotas épocas.

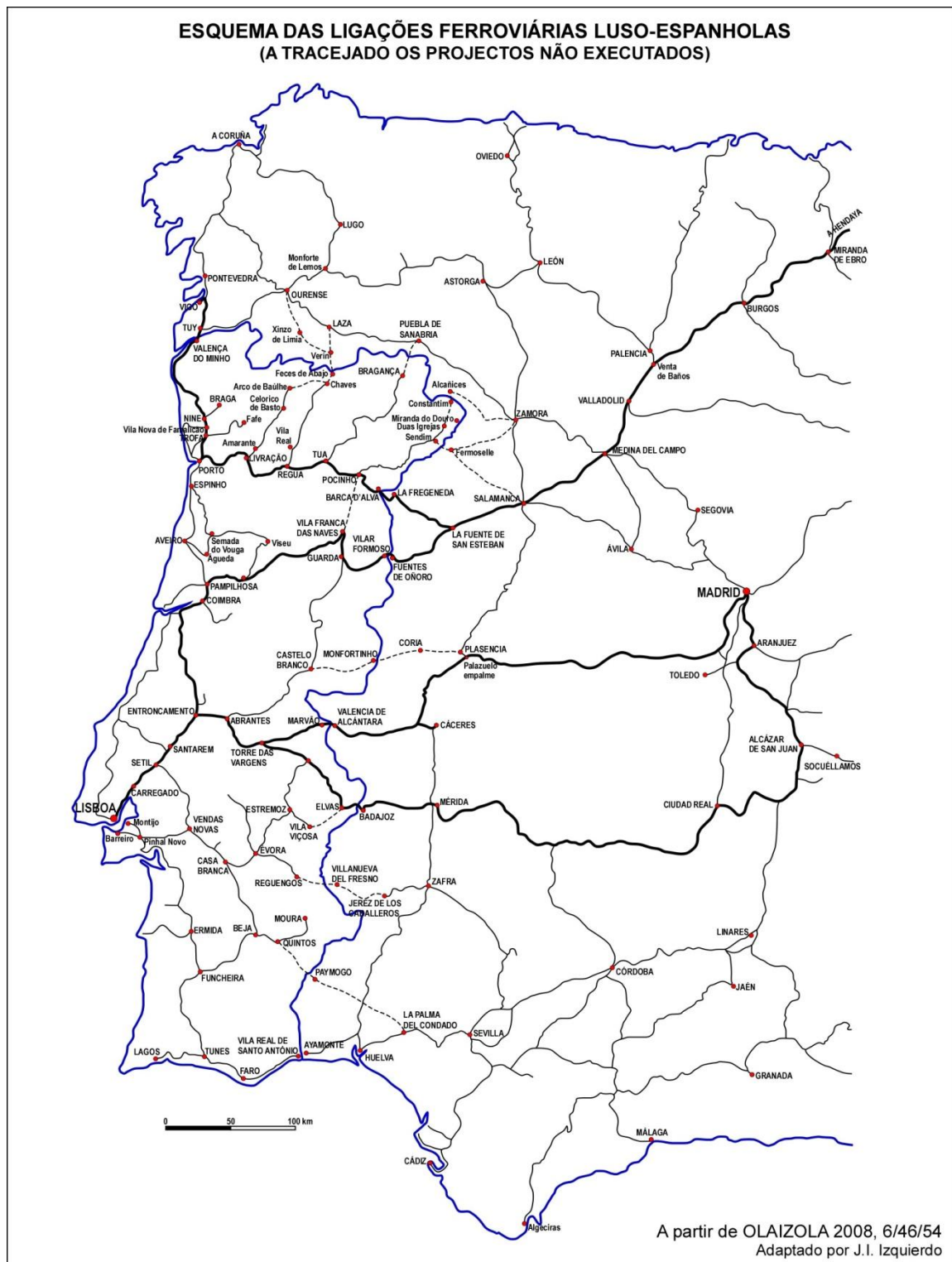
Estas cinco ferrovias luso-espanholas, que foram estruturantes para o desenvolvimento da rede portuguesa (mais a Linha do N) -pois a Espanha nunca deu demasiada importância a essas ligações com Portugal, como forma de protecção da sua economia através da protecção dos seus próprios portos marítimos-, e na fase da sua projecção tidas mesmo como determinantes para o progresso do país, pelo tráfego espanhol que poderiam captar para os seus portos mais as relações europeias que propiciavam, depressa frustraram essas expectativas. Não demoraram os responsáveis a constatar que esse indubitável desenvolvimento que os CF propiciariam, deveria ter em consideração mais o comércio interno, o que facilitou o incremento da construção ferroviária.

A título de mera curiosidade, refira-se o relato no âmbito da literatura de viagens do famoso literato dinamarquês Hans Christian Andersen aquando da sua vinda a Portugal, por CF, a partir de Bordéus, em 1866. Nele regista que a ligação entre Paris e Madrid estava já completa e que para a conclusão da ligação desta cidade a Lisboa, faltava apenas o troço até Mérida, continuando-se daqui por Badajoz em direcção à fronteira, a partir da qual *todo o trajecto era agora por caminho-de-ferro... Aqui haviam chegado também, como uma brisa, as comodidades dos tempos modernos da Inglaterra, ou do restante mundo civilizado..., estávamos pois no meio da civilização* (ANDERSEN 2003, 18-29).

E ainda que a cidade de Badajoz foi utilizada desde longa data, como itinerário para a comunicação entre Lisboa e Madrid, como já vimos, sendo disso prova a importância que os militares sempre dedicaram a Elvas, razão porque perturbaram o traçado da última secção do CF do Leste, impondo-lhe um desvio por forma a ser vigiado pelas fortificações aí existentes (GOMES 2001, 3).



Mapa das ligações ferroviárias luso-espanholas (e outros projectos pensados com o mesmo fim)



(IZQUIERDO & ABREU 2011)

Fotografias do conjunto edificado de Arroyo de Malpartida e um aspecto do bairro ferroviário



Fotografias de dois aspectos de Palazuelo-empalme, hoje rebaptizado de Monfragüe



Fotografias do forte da Graça vigiando o CF na sua passagem por Elvas e da estação de Marvão-Beirã



(ABREU 2009b)

D – A actuação dos Estados relativamente ao investimento privado / a concessão e criação de companhias ferroviárias

Com a promulgação em Espanha da Lei de Bases do CF em 1855, contava este país com quatro pequenas linhas-férreas que somavam no seu conjunto 440km, mas através deste ordenamento jurídico foi clarificada a relação do Estado com o comboio, assentando as bases para a execução de um plano geral de construção da rede por um período de 90 anos. Este diploma legal, apoiado pela *Ley de Bancos y Sociedades Anónimas* do ano seguinte, converteu a companhia concessionária na protagonista indiscutível do desenvolvimento ferroviário, pois constituíram-se numerosas empresas, vinculadas a maior parte das vezes a importantes grupos financeiros. Um dos aspectos mais relevantes das disposições legais entre 1855 e 1876, foi reconhecer que o concurso de capitais e técnicas de fora, seria imprescindível para ultrapassar o impasse anterior, favorecendo-se assim os investidores estrangeiros através de atractivas condições (GÓMEZ 1997, 478-479/499).

De forma análoga foi o processo em Portugal, pois no princípio o Estado não quis nem pôde investir directamente nos CF, optando pela concessão da construção e exploração das vias, através de concurso público. Às companhias concessionárias, maioritariamente de capitais estrangeiros, o Estado garantia um subsídio por km ou um juro mínimo para os investimentos realizados, para além de as isentar de direitos na importação de materiais, do pagamento de certas taxas prediais e municipais, geralmente a cedência dos terrenos públicos por onde a via passasse e neles a exploração de madeiras e rochas, e a concessão da exploração por um longo período, prevendo-se no entanto a possibilidade do seu resgate por parte do Estado ao fim de determinado número de anos. As casas financeiras estrangeiras, mormente as francesas, desempenharam um papel importante na colocação dos títulos nas bolsas europeias e na atracção de investimentos portugueses (RAMOS 1990, 141).

Estas duas modalidades de ajuda financeira à iniciativa privada, encerram em si diferenças substanciais. O subsídio ao km consistia em atribuir às companhias uma certa quantia em dinheiro (ou obrigações ou acções), calculada com base num custo médio por km. Enquanto que na garantia de juro era realizado um cômputo do investimento global necessário, com base no preço de construção por km e, concluída esta, o Estado garantia um rendimento líquido fixo à exploração, comumente 5,5%, ao qual se somava 1% para amortização do capital investido. O contrato de adjudicação também impunha deveres às

empresas, como não podia deixar de ser, nomeadamente os depósitos previstos no concurso e as suas garantias, os prazos para apresentação do projecto definitivo, o início e fim das obras, certas condições técnicas da via, a obrigação de manter um número mínimo de material circulante com determinadas características, o transporte gratuito de certos funcionários do Estado, a fixação -com a aprovação prévia do MOP- das tarifas ferroviárias e, a instalação do telégrafo eléctrico a partir do contrato com José de Salamanca em 1860 (ALEGRIA 1990, 308-310).

É pois a concessão ferroviária um acto jurídico através do qual o Estado confere a determinado(s) indivíduo(s) o direito deste(s) construir(em) e explorar(em) um CF num determinado período de tempo e sob determinadas condições. A concessão antecede a sociedade construtora ou exploradora, sendo que, na maioria das companhias, o concessionário particular é anterior à existência da própria sociedade. Por esta razão, em muitos casos, a concessão era atribuída a um indivíduo que de seguida a trespassava a outrem.

Posteriormente constituía-se a companhia ferroviária, normalmente através de sociedades financeiras, apesar de ter havido alguns concessionários sem qualquer relação com entidades de crédito, convertendo-se nos investidores directos.

O normal era que a companhia que se fundasse a partir da concessão (ou a adquirisse) atendesse não só à construção mas também à exploração, acontecendo com frequência uma sociedade trespassar a outra a via-férrea antes desta se abrir ao tráfego.

Os casos de anulação de uma concessão prendiam-se as mais das vezes com o incumprimento de cláusulas relacionadas com os prazos e não tanto com os depósitos de garantia.

O Estado definia as condições para a criação de um CF de acordo com os estudos técnicos por si realizados e apresentava-as em concurso público, no qual adjudicava a sua construção e exploração. Ou então os particulares tomavam a iniciativa de realizar os referidos estudos apresentando uma proposta ao Estado para que este lhe concedesse o CF; se o Estado aprovasse o projecto, das duas uma, ou aceitava a proposta, ou abria um concurso público ao qual poderiam concorrer outros interessados para além dos proponentes. Dum modo geral abria concurso mas o edital dava preferência ao autor do projecto e salvaguardava a sua indemnização caso fosse adjudicado a outrem.

Outras cautelas eram tomadas por parte do Estado que cuidava no sentido de que aquando da constituição de uma sociedade para construir e explorar um CF concessionado,

os desembolsos de capital se realizassem na proporção prevista na lei, assim como no caso das companhias ferroviárias para que o dinheiro desembolsado pelos accionistas cobrisse pelo menos metade do custo previsto; fiscalizava ainda as obras de construção (TEDDE 1978, 13-17).

Quanto à gestão da rede concessionada, considera-se que a empresa concessionária exercia um papel secundário no que respeita à adopção de decisões, encontrando-se convertida num simples mandatário do governo com a função de mobilizar os recursos que o Estado por si só não podia obter; é um sistema híbrido de sociedade capitalista e empresa de serviços públicos, tendo-se-lhe apresentado certamente grandes problemas de ordem técnica, económica e humana (CORDERO & MENÉNDEZ 1978, 210).

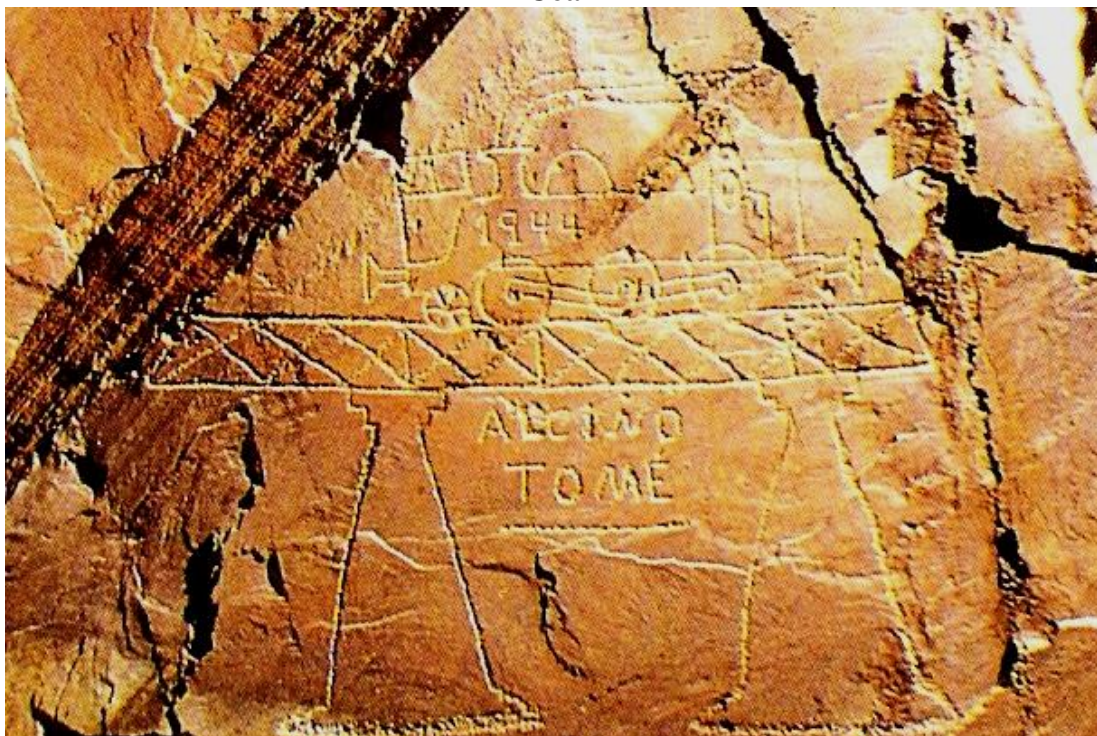
Sobre estas questões da concessão para a construção e exploração dos CF, teremos oportunidade, ao longo de vários dos capítulos que se seguem, talvez perceber melhor o processo, nomeadamente quando tratarmos a constituição do *Syndicato Portuense* (SP) e a concessão de outras ferrovias.



Capítulo 2 – As Linhas do Douro e da Beira Alta

2.1. – A construção da Linha do Douro

Fotografia da representação rupestre de uma locomotiva sobre a ponte ferroviária do Côa



(PAVC...)

Na construção do CF do Douro, *a arte e o engenho tiveram com frequencia de travar rija lucta com a natureza, já rasgando com extensos tunneis os recostos proeminentes da vertente setentrional do Douro, já adaptando e amoldando o traçado da via às anfractuosidades d'aquellas ribas fragosas, já transpondo ravinas e valleiros com arrojados viaductos e bem delineadas pontes, já amparando com longos muros de suporte a plataforma que se debruça inminente sobre o rio e serpeia ao longo da encosta, já, em summa, em todas essas ricas manifestações artísticas que se ostentam como outros tantos monumentos alevantados por engenheiros portugueses²⁹⁷ á custa de mil provanças e fadigas, illustres padres de gloria, cujo folgor não empanam quaesquer erros e abusões de um menos bem calculado método inaugurado e proseguido pela administração superior d'essa grandiosa e magnifica fabrica* (ALMEIDA ET ALII 1880, 5).

²⁹⁷ E com a indispensável colaboração do proletariado, acrescentamos nós.

Como vimos nos dois capítulos precedentes, desde os finais da primeira metade do século XIX que se vinha discutindo uma ligação ferroviária que ligasse a barra do Douro ao interior do País e de preferência a território castelhano, pois esse rio ibérico constituía a via natural da Meseta ao Atlântico. Para além do mais o comércio com Castela utilizava desde há séculos essa via, logo o CF não tinha que perder tempo a procurar um itinerário, mas tão só melhorar e/ou reforçar o que existia, apesar das suas asperezas, mas cuja viabilidade estava demonstrada.

A proposta apresentada à câmara dos deputados por Andrade Corvo e Fontes Pereira de Melo, em 20.III.1864, defendendo a construção de duas linhas-férreas que partissem da cidade do Porto, seguisse uma pela província do Minho por Braga e Viana do Castelo até à fronteira Galega e outra pelo vale do Douro e proximidades de Penafiel até ao Pinhão, foi então submetida à apreciação da comissão da Fazenda que em relatório fundamentado justificou o seu interesse.

A primeira delas por atravessar a província com a mais alta densidade populacional do País e produzir mais cereais e legumes que qualquer outra. A segunda pela produção de vinhos finos e considerar o custo médio de transporte fluvial por pipa o dobro do ferroviário, para além de não descurar a possibilidade dela poder vir a ser o primeiro troço de um futuro CF internacional (ALEGRIA 1990, 271-272), como aliás se vinha propondo desde 1845, se bem que, com a travessia na fronteira zamorana.

E assim, por carta de lei publicada a 02.VI.1867, é autorizado o governo a construir e explorar por conta do Estado essas duas linhas que partiam da cidade do Porto, uma para N e a outra para E (ALEGRIA 1990, 271).

Contou a inauguração comum dos trabalhos, ocorrida a 09.VII.1872, com a presença do chefe de Estado e do MOP António Cardoso Avelino (LEAL 1876-1888, X, 472).

A partir daqui, vários outros actos legislativos e/ou administrativos marcam o compasso no avanço da Linha do Douro para montante, dos quais destacamos (CP 2002):

- um decreto em 14.VI.1872 que manda estudar o seu traçado pelo vale do Sousa e proximidades de Penafiel;
- um decreto de 31.V.1873 que aprova a primeira emissão de obrigações para a construção do CF do Minho e Douro no valor de 2.034.000\$000 réis;
- inicia-se a sua construção em 08.VII.1873;

- uma portaria de 02.IX.1873 que aprova o projecto e orçamento para a construção da estação do Porto, comum aos CF do Norte, Minho e Douro (ou seja, a do Pinheiro, posteriormente designada por Campanhã)²⁹⁸;
- que por portaria de 12.V.1874 é comunicado à CRCFP [construía a Linha do Norte] que a construção da estação do Porto seria concluída por conta do Governo;
- emissão em 15.V.1874 da 2.^a série das obrigações para a construção dos CF do Minho e Douro;
- autorizada em 22.II.1875 a construção de 12 vagões nas oficinas da CRCFP para o CF do Douro;
- ordenada a emissão da 3.^a série de obrigações para a construção dos CF do Minho e Douro, por decreto de 08.IV.1875.

E finalmente, é aberto à exploração em 30.VII.1875 o primeiro troço desta ferrovia, entre Ermesinde e Penafiel, num percurso de 39km, visto que os primeiros 8,5km entre o Porto e Ermesinde eram comuns com a linha-férrea do Minho (LEAL 1876-1888, X, 472; RODRIGUES 1883-1884, 278).

A inauguração ocorrera no dia anterior, *e por certo que ainda não houve no Porto festa mais desanimada, nem menos expansiva. Nem um viva a sua magestade, nem uma saudação ao progresso. Tudo correu triste e lúgubre, como se sobre aquella solemnidade pairasse a asa negra de algum corvo*, no dizer de um jornalista tripeiro. O presidente do conselho de ministros (Fontes) e o MOP (Avelino) fizeram-se representar pelo ministro da Marinha (Corvo), pois *bem sabem onde lhes doe, e para se pouparem a uma friesa que equivaleria a uma prova de descontentamento, preferem forçar um seu collega a passar pelas forcas caudinas, afim de que lhes reste a gloria de diserem que para um e outro havia sempre festejos, embora de encomenda, quando para o snr. Andrade Corvo nem um cumprimento*. Pelas 12,10h partiu a máquina n.º 21, “Douro”, com o ministro e diversas personalidades da cidade, distribuídas por 11 vagões (PJ 1875).

²⁹⁸ Desde 1879 que os portuenses ansiavam pelos carris no centro da cidade, vindo a escolher-se o local do antigo mosteiro quinhentista da Avé Maria (já devoluto desde 1892 com a morte da última monja), para a construção da estação, sendo a direcção dos CF do Minho e Douro autorizada, por portaria de 18.I.1888, a estudar o prolongamento da ferrovia desde Campanhã às proximidades da Praça de D. Pedro IV (ou da Liberdade). A dificuldade na abertura dos túneis da China, Seminário e Fontainhas (ou D. Carlos I), a oposição à demolição do convento e as expropriações, levaram a que o 1.º comboio só aí chegasse a 07.XI.1896, improvisando-se a estação num barracão de madeira. Os trabalhos para a construção do edifício definitivo, apesar de ter projecto aprovado por portaria de 15.I.1889 (outros se lhe seguiram), os trabalhos só se iniciaram em Nov 1903, sendo inaugurado a 05.X.1916, passando a ser a estação principal das Linhas do Minho e Douro. Foi classificado como Imóvel de Interesse Público em 28.VIII.1988, sobretudo pela qualidade do conjunto azulejado do seu interior (GOMES 1991).

Tendo sido alguns meses antes aprovada a portaria (15.IV.1875) que definia as taxas, ou *tarifas geraes para o transporte em grande e pequena velocidade compreendendo o imposto de 5% para viação*, imposto determinado pela lei de 14.VII.1873 (CFD 1875), tarifas estas actualizadas sete anos depois, por portaria de 01.VIII.1882 (CFMD 1882).

Em 20.XII.1875 abre o troço entre Penafiel e Caíde (concelho de Lousada) na distância de 8km, com a abertura do túnel da Tapada numa extensão superior a 1km, a ligar os vales do Sousa e do Tâmega (Wikipédia...e, 2), tendo começado aí as dificuldades ao avanço devido aos grandes obstáculos. Aquando da publicação do primeiro *Guia dos Caminhos de Ferro de Portugal*, o comboio da Linha do Douro terminava precisamente nessa estação de Caíde, com horários fixados desde 10.IV.1876 (Guia 1876, 36).

Eram composições com preços diferenciados para as três típicas classes, valendo a viagem na totalidade (46km) em 1.^a classe 870 réis, em 2.^a 680 e em 3.^a 490, com dois comboios em cada sentido, um de manhã e outro à tarde, partindo os da manhã, do Porto às 7,40h com chegada a Caíde pelas 9,48h, enquanto que o de Caíde saía às 6,20h e chegava às 8,27h, sendo que os da tarde, abalava um do Porto às 16,50h arribando às 18,56h e o de Caíde prosseguia pelas 16,19h e aportava pelas 18,25h, demorando em média cerca de 2h e 7m²⁹⁹, tendo como estações intermédias a partir do Porto, Rio Tinto, Ermesinde, Valongo, Recarei, Cete, Paredes e Penafiel (Guia 1876, 36), percurso no qual se vieram a criar uma dúzia de apeadeiros.

Para a continuação da construção dos CF do Minho e Douro, socorre-se o Governo pela 4.^a vez duma emissão de obrigações do tesouro através da venda de títulos da dívida pública, autorizada por decreto de 06.VI.1876 (DG 1876).

Esta ferrovia, autorizada a construir em 1867 até ao Pinhão, é pela lei de 22.XII.1876, ampliada até Salamanca (DG 1882a22, 1095, c. 1), se bem que já anteriormente no parecer do conselho de OP de 1865, se tivesse apreciado uma directriz dessa via-férrea que ligasse o Porto à capital charra (AECP 1879, 49).

Sabemos que por meados de 1877 esta via-férrea, classificada como de 1.^a ordem, se encontrava construída e em exploração desde Ermesinde a Caíde, numa distância de

²⁹⁹ Foi recentemente o troço entre Porto - S. Bento e Caíde completamente renovado, com duplicação e electrificação da via. O serviço é explorado pela CP Urbanos do Porto com utilização de comboios da série 3.400, efectuando a ligação em aproximadamente 50min (Wikipédia...e, 3).

37,581m, em construção entre este ponto e a foz do Pinhão e projectada daqui à foz do Tua (GUERREIRO 1877, 46-47; VIEIRA 1880, 13).

Por razões de ordem prática e também económica, são reunidas *em uma só as direcções da construção* dos CF do Minho e do Douro, por portaria de 10.VII.1877, separando todavia a exploração (CP 2002; GOMES 2002, 52).

Determina o Governo ao *director da construção dos CF do Minho e Douro*, em 01.V.1878, para que proceda urgentemente aos estudos entre a foz do Pinhão à BA, no sentido de habilitar aquele a planear financeiramente a obra (DG 1878a, 1079; DG 1878b, 1087).

Abre-se em 15.IX.1878 à exploração o troço entre Caíde e Juncal, sendo que entre as estações do Marco de Canaveses e do Juncal, os carris atravessam o maior túnel da Linha do Douro em território português (túnel do Juncal > 1,6km) (Wikipédia...e, 2). O mesmo sucede em 15.VII.1879 com o troço Juncal – Régua, sendo que após aquela estação e a da Pala, a via-férrea transpõe o mais alto viaduto português, a partir do qual se avista pela primeira vez o rio Douro (Wikipédia...e, 2).

O comboio inaugural deste troço foi saudado na estação do Bernardo (lugar de Ferreira) no dia anterior, pelo povo de Barqueiros, onde este ouve o silvo da engalanada locomotiva “Andorinha”, a n.º 13 da sua série. Auguraram então alguns que o túnel da Má Passada [ou do Juncal], construído em 1877 em Porto de Rei, não permitiria a passagem da composição por nele *habitarem as almas errantes dos dois assalariados mortos na sua construção* (OLIVEIRA 1998, 143). Esta freguesia, constituída essencialmente por gente ligada à navegação no Rio, perdeu 34,3% da sua população entre 1890 e 1900 devido ao CF (PINA 2003, 6).

O custo por km desta ferrovia do Douro (compreendendo estudos, fiscalização, expropriação, etc.) até à estação do Peso da Régua, foi de 61.240\$003 (LEAL 1876-1888, X, 477).

E o comboio avança partindo da Régua para o Ferrão (15,9km) em 04.IV.1880 e daqui para o Pinhão (7,6km) em 01.VI.1880 (CP 2002).

A 07.VI.1880 as Côrtes Gerais aprovam *o prolongamento da linha férrea do Douro, do Pinhão á Barca d’Alva, a entroncar na linha ferrea de Salamanca ao Douro, desde que, por accordo com o governo de Hespanha, se fixe de modo conveniente o traçado d’esta linha á fronteira portugueza, e o ponto do seu respectivo entroncamento*, autorizando o Governo a construí-lo e a empreender a construção do troço até à foz do rio

Tua (DG 1880a, 1659). O ponto do entroncamento já havia sido determinado pela comissão mista *ad hoc* faltando apenas a sua aprovação por parte do governo espanhol (DG 1882a (10), 1093).

Determinam ainda que a construção desse prolongamento seria por empreitada geral relativamente a cada secção ou lanço, com adjudicação em hasta pública, fixando-lhe as condições (DG 1880a, 1659-1660). Esta referência à “adjudicação em hasta pública” não será por acaso, pois o escândalo que estalou relativamente à secção anterior (a 7.^a) estava ainda muito presente, uma vez que o respectivo relatório inspectivo, determinado pela portaria de 18.VIII.1879, fora concluído apenas meio ano antes (DG 1879a; ALMEIDA ET ALII 1880).

Após parecer da Junta Consultiva das OPM e aprovação do monarca, é publicada a portaria de 30.VI.1880, que aprova o projecto de 18.II.1878 com as alterações introduzidas a 20 desse mês (Junho de 1880), relativo à 8.^a secção do CF do Douro, entre o Pinhão e Ribalonga na extensão de 14,08331km. Nela se ordena a construção da referida secção na parte compreendida entre o Pinhão e a margem direita do rio Tua, na extensão de 11,500km por empreitada geral. A base de licitação teria o preço de 18.913\$000 réis por km, mas não compreendia os carris e acessórios bem como o fio telegráfico, que seriam fornecidos pelo Estado bem como outros objectos constantes do caderno de encargos (DG 1880b, 1660).

Nesse mesmo dia, em anúncio público, são divulgados os vários aspectos relativos à licitação que se realizaria a 30.VIII.1880 e cujas obras se comprometia o adjudicatário a iniciar no prazo de 30 dias e a concluir em 18 meses (DG 1880c, 1660).

Por esta mesma altura o governo através do decreto de 23.VI.1880, autoriza a construção do prolongamento da linha do Douro até à BA (DG 1882II).

Empregou este CF uma média de 431,5 operários/dia no 1.^o semestre de 1881, sendo a diferença desse número entre o primeiro (188) e o último mês (564) de 376 operários em média por dia (DG 1882e2, 1158), o que revela o empenho posto nessa construção.

O MOP a requerimento de um grupo de pares do Reino remete à câmara alta do Parlamento, entre documentos relacionados com as ligações das linhas do Douro e Beira Alta e as correspondentes linhas-férreas espanholas, *as peças que constituem os estudos da linha de Villa Franca das Naves ao Pocinho pelo Maçoeime* (DG 1882h1, 1249), para apreciação destes num momento em que se discutia ainda o ponto onde deveria ocorrer o

entroncamento daquelas vias-férreas em território espanhol devido a dificuldades por estes apresentadas e provavelmente para equacionarem essa conexão dentro de Portugal, como adiante neste mesmo capítulo se informa.

Um dos aludidos documentos respeitava aos “orçamentos” para a construção do troço entre o Tua e BA, como a seguir se apresenta e de cuja leitura destacaremos o preço de cerca de 52,5 contos de réis/km, incluindo a ponte sobre o Tua:

<i>Orçamentos do caminho de ferro do Tua</i>					
<i>á Barca de Alva</i>					
			<i>Por kilometro</i>		
<i>Riba Longa á Barca de Alva</i>	{	<i>9.^a secção</i>	<i>17:761^m,0</i>	<i>1.209:076\$163</i>	<i>67:316\$750</i>
		<i>10.^a secção</i>	<i>21:076 ,8</i>	<i>1.171:045\$412</i>	<i>55:560\$873</i>
		<i>11.^a secção</i>	<i>19:700 ,0</i>	<i>812:534\$476</i>	<i>41:245\$404</i>
		<i>Somma</i>			
			<i>58:537 ,8</i>	<i>3.192:656\$051</i>	
 <i>Tua e Riba Longa com- prehendendo a ponte do</i>					
		<i>Tua.....</i>	<i>2:500 ,0</i>	<i>(a) 117:432\$542</i>	
		<i>Somma.....</i>	<i>61:037 ,8</i>	<i>3.210:088\$593</i>	<i>52:590\$000</i>

(a) Esta quantia inclui a importancia da ponte do Tua, e foi deduzida com a possivel aproximação dos orçamentos da 8.^a secção e do da empreitada até ao Tua.

(DG 1882h1, 1249)

Numa análise rápida dos mapas gerais de receita do CF do Douro, publicados semanalmente, e tomando como referência as semanas de 19 a 25 de Março e as de 9 a 15, 16 a 22 e de 23 a 29 de Abril de 1882 e os valores homólogos do ano anterior, em que se exploraram os mesmos 127km de via, verificámos que a evolução semanal variou entre 8:046\$300, 7:593\$825, 6:809\$140 e 5:770\$680 réis, em 1882 (= 28:219\$945), contra 6:058\$327, 6:712\$975, 5:887\$410 e 6:607\$232, em 1881 (= 25:265\$944), com uma diferença de cerca de 3 contos de réis a favor de 1882 (DG 1882g2; DG 1882p1; DG 1882s5, DG 1882ff2), tendência que entendemos como normal, até pela novidade do novo transporte. Claro está que o ideal seria podermos deter-nos mais detalhadamente sobre este assunto, o que de momento não é possível.

Entretanto o projecto relativo à 8.^a secção que fora aprovado em 1880, é alvo de alterações passados 2 anos, aprovadas através da portaria de 14.X.1882, provavelmente após a construção do 1.^o lanço, i. e., do Pinhão à margem direita do Tua na sua desembocadura, local onde se viria a levantar a estação de S. Mamede de Ribatua. Revia-se agora a parte respeitante ao 2.^o lanço -margem direita daquele Rio a Ribalonga-, com um orçamento de 96:726\$432 réis e numa extensão de 2.580m, o que implicava a construção da ponte sobre o Tua e do túnel do Cachão da Rapa.

Duas outras portarias do mesmo dia, autorizavam a abertura do concurso e fixavam o dia 16 de Dezembro p.f. para a arrematação dessas obras. Previa ainda o anúncio, o preço de 37:212\$000/km como base de licitação, com a obrigação de um depósito provisório 2:880\$000 réis em dinheiro para a admissão à licitação. Seria o concorrente a quem as obras fossem adjudicadas, obrigado ao depósito de 5% do valor da licitação, e iniciá-las no prazo de 30 dias a contar da data da aprovação da adjudicação por parte do governo e tê-las concluídas após 2 anos (DG 1882II).

Estamos em crer que este 2.^o lanço da 8.^a secção, se veio a designar posteriormente por 9.^a secção, adjudicada a Domingos Busquets, assunto mais adiante tratado por ter sido alvo de prolongada polémica.

Foi em 01.IX.1883 aberta à circulação pública o troço entre o Pinhão e S. Mamede de Ribatua, momento em que o custo total da via construída somava 7.540 contos de réis, e os preços das passagens desde o Porto eram de 2\$640, 2\$050 e 1\$470, em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes respectivamente (LEAL 1876-1888, X, 472).

O troço entre o Tua e o Pocinho, com travessia para a margem esquerda do Douro na “Ferradosa” (assim se veio a chamar a estação que aí se ergueu), ou Vale de Figueira, como então o projecto ferroviário designava essa zona, somente veio a ser aberto à exploração em 10.I.1887 (Wikipédia...e), o que denota uma grande demora no avanço desta última etapa, mercê das tais dificuldades oferecidas pelo terreno.

Foi assim paulatinamente avançando Douro arriba a construção da linha-férrea com o mesmo nome, registando no seu percurso até ao Pinhão *sete viadutos e 11 pontes e pontões, que importaram em 1.059:498\$973 réis; e dez tunneis, que custaram 1.094:560\$370. As estações são em numero de 18, a contar da de Vallongo, tendo custado as seis principais réis 249:827\$772. A seccção mais dispendiosa foi a sexta, da Rede a Valle de Figueira, que importou em 1.027:019\$701 réis, tendo-se gasto nas sete que se*

compreendem desde a Travagem ao Pinhão 5.781:438\$881 réis (RODRIGUES 1883-1884, 86).

Num relatório relativo ao rendimento das vias-férreas no ano de 1883 se diz que a linha do Douro rendera 347.473\$875 réis, o que equivale a 2.764\$800/km. Segundo um analista, para além de apresentar valores mais elevados que a linha do Minho, muitos mais apresentaria se não existissem várias condicionantes a tolher-lhe os resultados, tais como:

- se a sua exploração se pudesse realizar além-Tua e até Salamanca o que se esperava acontecesse em 1885-1886, aumentando esses números ainda mais quando estivesse concluído o porto de Leixões;

- a inexistência de vias de acesso entre as estações ferroviárias e os povos circunvizinhos, incluindo as dificuldades de travessia do Douro pois existia somente uma ponte na Régua;

- encontrar-se por aquela altura a riqueza do Alto Douro vitimada pela filoxera;

- a estes dados poderemos aduzir outros nomeadamente que esta mesma via desde o dia 1 de Janeiro a 07.IV.1884, rendera 87.469\$400 réis, mais 3.380\$640 do que em período homólogo do ano anterior, apesar das contrariedades anteriormente mencionadas (LEAL 1876-1888, X, 475).

Por alturas de Abril de 1884 avançava a Linha até à BA, cujos 61,317km foram objecto de 4 empreitadas para que a sua conclusão pudesse ser mais rápida, assim divididas:

- 1.^a, Tua – Ribalonga, numa extensão de 2,5km e arrematada por 90 contos de réis;

- 2.^a, Ribalonga – Vesúvio, 18km, por 1.093 contos;

- 3.^a, Vesúvio – ribeiro da Bulha, 21km, por 1.095 contos;

- 4.^a, ribeiro da Bulha – BA, 19,7km e adjudicada por 746 contos.

O que soma 3.024 contos de réis, exceptuando os estudos, a fiscalização das obras e outros, valor que adicionado aos 7.540 contos de custos na construção até ao Tua, perfaz um montante deveras importante para a época, i. e., 10.564 contos de réis (10:564.000\$000). Para fazermos uma ideia dos correspondentes valores actuais, basta-nos converter este valor em escudos e estes por sua vez em €.

Assim: 1\$000 réis = 1\$00 escudo; 1.000\$000 réis (ou 1 conto de réis) = 1.000\$00 (ou 1 conto) = 4,988 € (€ 1 (euro) = 200\$482 escudos).

Então, $10:564 \text{ contos de réis} = 10.564,000\$00 = 52\,693,232 \text{ €} \times 4275,74^{300} = 225\,301\,610,5774 \text{ €}$.

Ou seja, custou a sua construção cerca de 225 milhões de €, valor que talvez não ande muito desfasado da realidade, uma vez que a *A Linha do Norte, o nosso mais caro (e lucrativo) projecto ferroviário e a única verdadeira obra estrutural na ferrovia pós-25 de Abril, custou 425 milhões e ainda não terminou* (JPS 2010).

Refira-se que o preço base de licitação por km nestas empreitadas variou conforme a orografia e conseqüente número de obras de arte necessárias, sendo que para a primeira delas foi de 39.442\$000, para a segunda 64.840\$000, para a terceira 53.738\$000 e para a quarta 37.212\$000 (LEAL 1876-1888, X, 475), constatando-se que o troço compreendido entre Ribalonga e a quinta do Vesúvio foi dos mais dispendiosos³⁰¹ -se exceptuarmos a 9.^a secção-, suplantado de muito perto em termos de custos pelo troço Vesúvio – ribeiro da Bulha, igualmente alvo de várias e importantes obras de arte³⁰².

A título de mera curiosidade, não sabendo se a informação terá algum substrato de realidade, partilhamos a referência escutada há longos anos a alguns conterrâneos nossos, mais antigos, da Vilarica, que junto ao rio Douro numa zona compreendida entre as aldeias de Cabanas de Baixo e Foz do Sabor (concelho de TM), existe o micro-topónimo “estação”, o que para nós supunha poder estar relacionado com algum projecto inicial do traçado desta via-férrea por aquela zona e prever aí a construção de uma estação, podendo assim ainda significar não ter sido numa primeira fase equacionada a travessia do Douro por parte deste CF, i. e., seguir a linha sempre ao longo da margem N; todavia neste estudo agora realizado não encontramos qualquer indício que apontasse nesse sentido.

Quando estavam abertos à exploração 172km de via (até ao Pocinho), o mapa dos *Caminhos de Ferro de Portugal*, relativo aos *Rendimentos* desde 01.I.1887 ao 1.º de Abril

³⁰⁰ Coeficiente da desvalorização da moeda para efeitos de correcção monetária dos valores de aquisição de determinados bens e direitos, até 1903, actualizado pela portaria n.º 785/2010, de 23 de Agosto (DR 2010). Para chegar a estes valores, contamos com a colaboração de Jorge de Abreu e de António Marques, o que agradecemos. Chama-nos contudo à atenção o Fiscalista A. Marques que, não obstante estarem os valores expressos, matematicamente correctos, em sede de inflação existe uma variação que pode ser mais significativa do que o indicado pelos cálculos empíricos, sendo por isso recomendável que as contas se façam a partir dos valores da desvalorização relativa a 1887. A questão é que não nos foi possível encontrar a portaria que o contemple.

³⁰¹ No qual se construíram as estações ou apeadeiros da Alegria, Ferradosa, Vargelas e Vesúvio, os túneis da Valeira, Vargelas, Arnozelo I, Arnozelo II e Arnozelo III, bem como as pontes ou viadutos da Ferradosa, Vargelas, Arnozelo e da Teja.

³⁰² Como as estações ou apeadeiros de Freixo de Numão, do Pocinho e do Côa, os túneis das Fontainhas, Salgueiral e Monte Meão, bem como as pontes ou viadutos do Vale do Nedo e da Veiga.

do mesmo ano, informa que este CF obteve um produto total de 87:939\$633, sendo a média diária de 966\$369, com o produto anual por km de 2:090\$839, superando o ano transacto em 5.718\$312 réis (ROPM 1887), quando as composições ainda não alcançavam essa estação.

Passados quatro meses do comboio ter chegado ao Pocinho, avança em 05.V.1887 para montante até ao Côa e, finalmente, decorridos 14 anos desde o início da sua construção a partir da zona do Porto, chega à BA, onde se inaugura no dia 07.XII.1887 a conclusão total desta ferrovia. Esclareça-se que esta via incluiu o percurso entre o Porto e Salamanca, tendo a secção espanhola sido executada em sentido contrário, i. e., em direcção à BA e cuja conclusão igualmente ocorreu naquela mesma data. Foram pois quatro as inaugurações, as referidas, mais a da ponte internacional.

Nos derradeiros anos deste CF repartido entre dois países³⁰³ e quando completava 100 anos desde a sua construção, ainda partia da BA para Salamanca, diariamente, um trem (nesta fase seriam já automotoras / *ferrobuses*³⁰⁴) pelas 14,35h (15,35 de Espanha) e chegava pelas 19,31h, e outro em sentido inverso, com saída pelas 09,50h e chegada pelas 13,20 (12,20 de Portugal) (RENFE 1983-1984, 158-159). Assim como saíam para o Porto três comboios diários, pelas 08,05h³⁰⁵, 12,43h e 17,45h, com regresso pelas 13,20h, 16,17h³⁰⁶ e 19,53 (CP 1981, 41-42; CP 1985-1986, 45-46).

A – As obras de arte entre Foz-Tua e Barca d’Alva

Quadro das obras de arte entre Foz-Tua e Barca d’Alva

Km	Estação	Viaduto	Túnel	Ponte	Observações
130	---	Tua	---	---	6 vãos (4x30m e 2x24m); 190,30m extensão*
132	Tua	---	---	---	entroncamento da linha do Tua-Mirandela-Bragança
133	---	Ribalonga	---	---	1 tramo=20m; 2 arcos pedra x 10m; 57,20m extensão*
133	---	---	Rapa	---	45m extensão
139	---	---	Valeira	---	700m extensão (20.000kg dinamite importados para a sua perfuração)

³⁰³ Encerrado entre LFSE e BA em 31.XII.1984 e entre o Pocinho e BA em 19.X.1988.

³⁰⁴ Em 1945 foi posto em marcha o primeiro serviço oficial e regular com automotoras em Salamanca, sendo que os chamados *ferrobuses* circularam nesta província durante 20 anos (1968-1988), conhecendo aqui o seu último reduto (CASAS 2005, 27/35/49).

³⁰⁵ Este comboio da manhã que ainda rolava no Verão de 1981, já não consta no horário de Inverno 1985/86.

³⁰⁶ O mesmo acontecendo a este do meio da tarde.

142	---	---	---	Douro 307	7 vãos (5x27m; 2x45m); 412,50m extensão*
145	Vargelas	---	---	---	4.ª classe
146	---	---	Vargelas	---	360m extensão
147	---	Vargelas	---	---	3 tramos (2x20m e 1x25m); 85,40m extensão*
147	---	Arnozelo	---	---	4 tramos (2x40m e 2x32m); 170m extensão*
148	---	---	Pombal	---	2 túneis (1 = 55m e outro = 58m)
149	---	Teja	---	---	4 arcos pedra c/ raio 7,5m cada; 89,70m extensão
154	---	Murça	---	---	3 tramos no tabuleiro metálico (2x32m e 1x40m) =112,90m; 7 arcos pedra c/ raio 5m cada = 93m; 205,90m extensão**
155	Numão	---	---	---	4.ª classe
157	---	Gonçalo Joanes	---	---	3 tramos (2x28m; 1x35m); 104,20m extensão
159	---	---	Fontainhas	---	160m de extensão
159	---	---	Vale do Nedo	---	60m de extensão
159	---	Vale do Nedo	---	---	4 tramos (3x28m e 1x35m); 104,2m extensão**
161	---	---	Salgueiral	---	60m de extensão
161	---	---	M. Meão	---	730m de extensão
162	---	---	Veiga	---	90m de extensão
163	---	Pocinho	---	---	3 tramos (2x28m e 1x35m); 91m extensão**
164	Pocinho	---	---	---	2.ª classe; 104,20m de extensão; entroncamento da linha do Pocinho-TM-Mogadouro-MD
170	---	Canivães	---	---	3 arcos c/ raio de 7,5m; 64,20m de extensão
173	Foz Côa	---	---	---	4.ª classe; pensado p.ª entroncamento c/ a Linha da Beira Alta
173	---	Côa	---	---	3 vãos (2x28m e 1x35m); 104,2m de extensão*
179	---	---	Pariças	---	80m de extensão
180	---	Aguiar	---	---	3 vãos (2x32m e 1x40m); 120,65m de extensão*
184	Almendra	---	---	---	4.ª classe; para servir Almendra e Castelo Melhor
185	---	---	Seteira	---	80m de extensão
187	---	Gricha	---	---	3 vãos (2x28m e 1x35m); 109m de extensão*
192	BA	---	---	---	na fronteira
192	---	---	---	Águeda	em estudo

* s/ estrutura metálica da fábrica Soci t  Braine-le-Conte (Bélgica)

** s/ estrutura metálica da fábrica Soci t  Anonyme de Hauts Fourneaux, Usines et Charbonages, de Sclessin (Bélgica) (a partir dum informe de 1884 in: LEAL 1876-1888, X, 475-476)

³⁰⁷ Na Ferradosa (SJP), onde se veio a construir uma pequena estac o, hoje desactivada e substituída por um apeadeiro, por razões da constru o da nova travessia em 1980 mais a montante, devido   albufeira do aproveitamento hidroeléctrico da Valeira que praticamente submergiu os pilares da ponte primitiva.

Uma observação rápida pelo quadro apresentado permite detectar os seguintes aspectos, alguns deles comparativos com o resultado final da execução do troço:

- para a estação da foz do Côa estava previsto o entroncamento de um ramal que faria o enlace com a linha da Beira Alta, projecto este nunca concretizado e com tremendas repercussões, pois isolou a cidade da Guarda da zona N do seu distrito, situação que hoje se reflecte nos resultados (das tentativas) de reorganização administrativa;

- entre o Pocinho e BA apenas estava previsto a construção das estações do Côa e Almendra, servindo esta última as freguesias de Almendra e Castelo Melhor, quando no final esta freguesia veio também a ser contemplada, pelas razões que mais adiante se verão;

- a engenharia de então designava por ponte somente as obras de arte que salvavam a rede hidrográfica principal, neste caso o Douro (e o Águeda na sua confluência), tudo o mais eram viadutos, mesmo nos cursos secundários importantes como é o caso do Tua e Côa;

- as estruturas metálicas dos vários viadutos e pontes foram executadas pela fábrica belga Socièté Braine-le-Compte, exceptuando os viadutos de Murça, Gonçalo Joanes, Vale do Nedo e Pocinho, construídas pela fábrica *Socièté Anonyme de Hauts Fourneaux, Usines et Charbonages*, de Sclessin, Bélgica;

- que o túnel do Cachão da Rapa foi aberto como meio para evitar a destruição das pinturas rupestres aí existentes, numa das mais antigas acções de salvamento do Património Arqueológico no nosso território, resultando certamente interessante um estudo sobre as discussões que tal decisão terá propiciado;

- que só a perfuração do túnel do Cachão da Valeira exigiu a importação de 20 toneladas de dinamite;

- que a linha de via reduzida do Tua (até Mirandela) já se encontrava planeada, porque autorizada a abertura do concurso público para a sua construção e exploração através do decreto de 28.IX.1883, apesar do contrato definitivo para a sua construção datar apenas de 30.VI.1884 e a abertura à exploração pública ter ocorrido em 29.IX.1887; parece ainda ter havido um contrato provisório com H. Burnay para a construção de uma linha entre Santa Comba Dão (SCD) e Foz-Tua, em 26.V.1884 (CP 2002);

- que a linha do Sabor não estava ainda planeada, porquanto a lei que autoriza a sua construção com subsídio estatal data de 01.VII.1903, sendo aberto à exploração o troço Pocinho – Carviçais apenas em 17.IX.1911 (CP 2002).

Mas a construção deste troço na região do Alto Douro teve dificuldades acrescidas *não só pela natureza do solo, como pelas febres que no verão costumam assolar aquellas localidades. No verão passado, por exemplo, foram atacados pelas cezões centenares de operários muitos dos quaes pereceram até quando eram transportados, pelo rio, para sitios mais saudaveis onde podessem curar-se* (RODRIGUES 1884, 85-86).

B – A “questão” da construção da 7.^a secção

Ficou famosa a construção da 7.^a secção deste CF que atravessa no distrito administrativo de Vila Real, os concelhos de Sabrosa e Alijó, entre Vale de Figueira e o Pinhão, devido presumivelmente a irregularidades várias, cometidas tanto no processo contratual com o empreiteiro como durante a própria execução das obras, sobretudo porque, no nosso entender, culminou com o incumprimento dos vários prazos para a sua conclusão, para além dos custos inflacionados.

Dizemos presumivelmente porque a esse tempo Portugal não tinha ainda experiência na construção de CF por administração directa, logo não dispunha de legislação adequada, pois o CF do Douro constituiu a primeira grande obra deste género construída pelo Estado.

Estamos no entanto em crer, tanto pelo relatório inspectivo como pela defesa do director visado, que esta foi mais uma daquelas situações ainda hoje “normais” em OP, desencadeadas não tanto por descumprimentos normativos, estes facilmente tolerados, mas mais por intriga e disputa partidária, sobretudo quando o grupo de serviço no governo não pode “cortar a fita” da inauguração dentro das datas prefixas, mesmo que algo ampliadas, mas nunca fora de limites tolerados pela agenda, talvez eleitoral.

E quando os políticos têm pressa, agiliza-se a adjudicação das OP, ou porque a legislação é permissiva, ou por se estabelecer uma espécie de direito consuetudinário. Por outras palavras, cria-se uma prática que consiste mais em “remediar” do que em “prevenir”. E os problemas vão-se resolvendo. Mas se a coisa corre mal, quem se amola são os responsáveis técnicos, “presos por ter cão e por não ter”, apesar de na maioria das vezes “a culpa morrer solteira”, sobretudo se o técnico tiver protecção partidária.

No entanto esta situação é distinta daqueloutra que envolveu o governo e os banqueiros do SP / CDPCFP, como veremos no capítulo seguinte.

O assunto conta-se da maneira seguinte.

Através da decisão legal proferida pelo chefe do Estado (DG 1879a), intuímos que o director da construção dos CF do Minho e Douro, Boaventura José Vieira, remetera ao governo vários ofícios (de 25.IV.1878, 23.VI/03.VII/13.VIII.1879) acompanhados de requerimentos dos empreiteiros das terraplanagens, aquedutos e muros de espera e de suporte da 7.^a secção da linha do Douro, Francisco Gutieres³⁰⁸ (sic) Gamero e Augusto Machado de Faria e Maia (a quem em determinado momento havia sub-rogado parte da empreitada), onde estes reclamariam aumento dos preços e que, (pelo menos) no caso do último deles, já anteriormente havia conseguido essa alteração dos valores orçamentados.

Em face disto, e porque terá rebentado (mais) um escândalo político certamente associado a determinada conjuntura de crise (seria interessante estudar o assunto se para tal tivéssemos vagar), é tomada a decisão por parte do governo e subscrita por el-rei, de se nomear uma comissão³⁰⁹ para proceder:

- a uma rigorosa inspecção em todas as obras da 7.^a secção do caminho de ferro do Douro, bem como em toda a escripturação, contratos e mais documentos relativos ás mesmas obras;

- que alem do relatório dos seus trabalhos, proponha, com urgência e de acordo com o director interino da construcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, os meios mais conducentes a ultimar rapida e economicamente os trabalhos da 7.^a secção;

- que fique suspenso do exercicio de suas funcções o engenheiro director da construcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, até que a commissão apresente o resultado da inspecção, que lhe é commetida pela presente portaria.

Na mesma data da suspensão do director é nomeado interinamente o capitão Augusto César Justino Teixeira, durante o impedimento daquele.

A argumentação aduzida para tais decisões, assentava nos seguintes considerandos:

³⁰⁸ Gutiérrez, pois cremos ser de nacionalidade espanhola, considerando que a sua correspondência com a administração dos CF do Minho e Douro se fazia em castelhano, apesar de assinar “Francisco G. Gamero” (ALMEIDA ET ALII 1880, 53-54/59), talvez para corresponder aos hábitos portugueses.

³⁰⁹ *Composta dos officiaes em serviço n'este ministério Joaquim José de Almeida, José de Oliveira Garção de Carvalho Campello Andrade e Ernesto Julio Goes Pinto, servindo o primeiro de presidente (DG 1879a).*

- não havia sido aberto concurso para a adjudicação da empreitada, como estabelecia a lei;
- esta havia sido iniciada sem contrato prévio;
- sem a aprovação do governo, sem depósito de garantia, nem provas suficientes de idoneidade do empreiteiro Francisco Gamero, tinham sido iniciados os trabalhos e por eles efectuados pagamentos;
- também irregularmente, *foram aumentados, sem aprovação do governo, os preços dos muros e de suportes, e os preços dos aqueductos*;
- somente a 25.IV.1878 se celebrara contrato, *embora sem as condições e solemnidades legais*, para a conclusão da empreitada, aumentando-se sem autorização os preços das terraplanagens e mantendo-se os aumentos anteriores nos muros e aqueductos;
- sem consentimento do governo, a direcção permitira a cedência de uma parte importante da empreitada a Augusto Machado;
- mais uma vez se haviam prorrogado os prazos da empreitada, igualmente sem autorização superior;
- não obstante as condições referidas no supracitado contrato e respectivas prescrições legais, haviam sido entregues aos empreiteiros *os décimos retidos para garantia da execução das obras e da restituição integral das ferramentas emprestadas*;
- e por fim, também sem consentimento governamental, haviam sido introduzidas modificações nos projectos aprovados.

A comissão nomeada entra em acção e, a 31.I.1880 clausura o relatório relativo à inspecção, após ter cumprido, segundo afirmam, com o outro objecto da missão, ou seja, a proposta que permitisse concluir, pela via mais *rapida e económica* os trabalhos, garantindo brevidade *na abertura á exploração do prolongamento d'aquella importante linha até ao Pinhão, por modo que excluísse a possibilidade de se suscitarem novas contestações que empecessem ou entorpecessem o regular andamento das obras* (ALMEIDA ET ALII 1880, 1).

Quanto à inspecção propriamente dita, apesar de considerar não caber no objecto do seu trabalho, o *systema de administração seguido na construcção de todo o caminho de ferro do Douro* mas apenas a 7.^a secção, acha contudo que ela faz parte de um todo e, como tal, não poderia esquivar-se a traçar um *leve esboço da acção administrativa que*

uniformemente estendeu os seus princípios sobre toda a construção da linha (ALMEIDA ET ALII 1880, 2).

Assim, recorda que o director B.J. Vieira é o primeiro a assumir através de ofício ao MOP (17.XII.1877), aquando do envio de 24 contratos celebrados com diferentes empreiteiros do CF do Douro -mas havia mais, dos quais se estavam *tirando cópias-* (ALMEIDA ET ALII 1880, 51) que,

- sistematicamente se excluía o concurso público, substituindo-se as adjudicações por propostas particularmente apresentadas;

- poucos contratos eram realizados, bastando as propostas com as quais se realizavam pequenas e grandes empreitadas;

- dispensava-se o depósito de garantia;

- bem como a retenção sucessiva dos décimos em cada pagamento, como caução única;

- e restituíam-se os décimos quando requisitados, como auxílio ao adjudicatário (ALMEIDA ET ALII 1880, 2).

Ora, na ausência de cadernos de encargos precisos, quando se levanta uma contestação, conclui-se que a única coisa que se pode fazer, é *ceder e tolerar*. Até determinados limites, está bom de ver.

E apesar de por várias vezes ter havido razões para a rescisão da empreitada, não houve coragem por parte do director para tomar tal decisão, por considerar que com ela nada lucraria o Estado *por não haver empreiteiros que tomassem por semelhante preço a conclusão dos trabalhos, além da perturbação que causaria no serviço e da perda inevitável de tempo*.

O empreiteiro, *não ligado, nem por caução pecuniária, nem por contrato solemne, podia ser condescendente para mais tarde invocar direitos adquiridos: executando o trabalho mais fácil, até onde n'aquellas condições pudesse auferir lucro, ainda mesmo descontados os décimos, tornar-se-ia senhor da situação e levaria por certo a direcção a aumentar-lhe o preço estipulado quando chegasse o momento oportuno, pois não conviria n'essa conjuntura proceder a uma readjudicação dos trabalhos mais difficeis, que seria forçosamente mais onerosa e por própria conta da administração, implicando, além d'isso, tardança nas obras. D'ahi a bem fundada esperança de um forçado aumento dos preços* (ALMEIDA ET ALII 1880, 8).

Entendeu a comissão que a direcção do CF não teve preocupações com a celeridade da obra, pois aceitara uma proposta sem prazo e sem a definição da quantidade aproximada dos trabalhos.

Assim, nas terraplanagens, por exemplo, faltava a proposta de escavações em trincheiras a que attribuia um dado preço; sobre aterros nada dizia, e apenas os factos nada demonstram que devia subentender-se que o preço d'elles estava incluído no das trincheiras; sobre empréstimos e depositos de terras, que deviam ser avaliados por um preço inferior, guardava-se silencio; acerca das indemnisações a pagar aos proprietarios pela cedencia de terrenos para uns e outros, nada havia estipulado; sobre a distincção entre muros argamassados e de pedra secca não eram os preços precisamente fixados; finalmente, nem eram marcadas as quantidades approximadas de trabalho a executar, nem o projecto em perfil e planta a seguir, nem se previra o caso de variantes a introduzir, nem se fixára praso para a conclusão da empreitada (ALMEIDA ET ALII 1880, 9). Excerto elucidativo, no nosso entender, sobretudo para os leigos na matéria, como é o nosso caso.

A empreitada iniciara-se em Junho de 1876 e logo em Março seguinte F.G. Gamero dirige à direcção uma exposição, expondo *as difficuldades de recursos pecuniarios com que luctava para fazer face às despesas que exigia a construcção de muros e aqueductos*, mas o director de então não cedera.

Logo pós a sua nomeação como director (portaria régia de 17.VII.1877), B.J. Vieira revela *o espírito de uma tentativa no sentido de reformar a administração, insinuando especialmente a idéa de se diminuir o numero dos trabalhos até ali feitos por administração directa, e de se dar por empreitada o acabamento das obras de arte*, como forma de reduzir grandemente o pessoal auxiliar e a escrituração que *toma tempo e occupa pessoal*. Pretendendo-se com isso, *uma administração económica e legal*, no dizer do inspector, e também célere, concluímos nós pela leitura das circulares do director (ALMEIDA ET ALII 1880, 10-11/55-58).

A má administração do empreiteiro, a dureza da abertura das trincheiras, a demora no pagamento dos salários aos jornaleiros e fornecedores dos materiais, a introdução de variantes ao projecto, tudo junto contribuem para uma certa vagarosidade dos trabalhos. E o empreiteiro exige o aumento do preço por m³, ameaçando não poder cumprir os prazos. O director sente-se pressionado e vai cedendo, com a conivência da direcção-geral das OP, que autoriza o aumento para 100 réis o m³ das terraplanagens executado e a executar,

desde o 1.º de Abril de 1878. Os trabalhos deveriam estar concluídos até fins de Março de 1879. Gamero sub-roga parte da empreitada. O Inverno rigoroso desse ano provoca vários desmoronamentos o que não ajuda. Prorrogação dos prazos de conclusão até Julho próximo, prevendo o director poder abrir a via à exploração em Agosto. O empreiteiro solicita o aumento para 180 réis do m³ de terraplanagens. O director corrobora junto da direcção-geral essa justificação, fazendo notar a *extrema dureza da rocha*, propondo no mínimo um aumento para 150 réis e vai fazendo adiantamentos por conta dos décimos retidos. Mas voltou a equivocar-se e admite junto do MOP que estavam criadas as condições para que a empreitada fosse retirada a F.G. Gamero. Mas não ao subempreiteiro Machado. E nessa altura entrou a comissão em acção, propondo a suspensão dos trabalhos e a sua liquidação (ALMEIDA ET ALII 1880, 12-23).

E o relatório da comissão, pormenorizado, não emitindo um parecer final, aponta no entanto ao longo da dissertação para a culpabilização do director -estribado na legislação francesa e pareceres de engenheiros franceses e belgas-, deixando todavia à consideração superior a decisão final, como mandam as boas regras do processo administrativo.

Veredicto da superioridade: culpado!

Foi dissolvida a comissão *com louvor* do ministro por portaria de 28.VII.1880, ao mesmo tempo que era exonerado do cargo de director dos CF do Minho e Douro o eng.º B.J. Vieira. E o relatório tornado público através da sua publicação pela Imprensa Nacional. A acção política governamental “repusera” a legalidade com a descoberta do “criminoso”.

Este, que já se havia retirado da vida pública, *para nunca mais exercer cargo algum do Estado*, em paz com a sua consciência e *com a opinião favorável d’uma parte da imprensa, sem que a outra parte pozesse em duvida a minha [sua] honestidade*, julgara não ter de explicar ao país os seus actos. Mas o veredicto, o louvor à comissão, a exoneração, a impressão do relatório, levaram-no a mudar de ideias (VIEIRA 1880, 3).

E publica logo de seguida a sua defesa.

Na qual passa em revista as condições desde que tomara posse do cargo (26.VII.1877), pois ao substituir os directores do CF do Minho e CF do Douro (agora reunidos numa só direcção), informa que a transição decorrera sem perturbações para o serviço, uma vez que *todo o pessoal estava empenhado em levar a cabo (...) a obra de*

maior vulto, que tem sido feita em Portugal por engenheiros portuguezes (VIEIRA 1880, 4).

Verificou então que as terraplanagens, obras d'arte correntes, túneis e o fornecimento de materiais estavam dados de empreitada, somente a execução das obras mais importantes era realizada por administração directa, na Linha do Douro, mas também por empreitada na Linha do Minho. Sistema que tentou seguir, não o conseguindo de todo devido ao estado adiantado dos trabalhos.

Durante a sua administração, se não pusera em prática todas as instruções gerais adoptadas para a *viação ordinária* (leia-se estradas), uma vez que o país não dispunha de regulamentos nem de legislação apropriada à construção dos CF por conta do Estado, fizera aquilo que os seus antecessores vinham fazendo, sempre com vista a um desenvolvimento mais rápido dos trabalhos e como contributo a uma boa e regular organização dos serviços. Não tendo, aliás, instruções dos próprios MOP para seguirem sistema diferente (VIEIRA 1880, 8-9).

Não houve, pois, ilegalidades, porque, tudo foi feito dentro da lei. Não se observaram as disposições meramente regulamentares por serem incompatíveis com a rapidez e desenvolvimento dos trabalhos d'um caminho de ferro (VIEIRA 1880, 7).

Vieira tenta demonstrar que o próprio MOP Barros e Cunha teve sempre conhecimento do estado dos trabalhos e da forma como eram conduzidos. *Se não tomou providencias para alterar o systema seguido foi porque não quis, ou porque o seu elevado espirito o levou a não praticar actos, que levantariam attritos e dificuldades, sem vantagem alguma para a administração (VIEIRA 1880, 10-11).*

Conta ainda, que ao acompanhar o MOP Saraiva de Carvalho e os outros membros do governo na inauguração do CF até à Régua, se iludira ao julgar que a defesa que junto deles fizera acerca da solidez daquela construção ferroviária, os convencera de *que tudo quanto a imprensa dizia, e se publicava em documentos officiaes, era o resultado de erradas apreciações (VIEIRA 1880, 15).*

A ilusão durou até à publicação da notícia pelos jornais, de que a sua suspensão estava para breve, quando no dia anterior estivera reunido com o MOP e este nada lhe comunicara, admirando no político *a falta de franqueza (VIEIRA 1880, 17).*

É curioso notar que ao visado não escapara o facto da comissão, ao avaliar o seu trabalho, se ter socorrido de legislação estrangeira, para estabelecer as regras deste tipo de

OP, *não citando a legislação do paiz, naturalmente por esta ser omissa, ou, para melhor dizer, por não existir* (VIEIRA 1880, 20-21).

Aliás, considera que essa ausência de legislação especial, *tem também concorrido para que, todos os governos d'este paiz, tenham feito concessões de caminhos de ferro sem concurso, arbitrando subvenções e garantia de juro sem baste, por falta absoluta d'estudos d'algumas linhas concedidas*. Só o caminho de ferro da Beira Alta foi dado por concurso público, no qual no entanto o governo tivera que ceder à proposta do 3.º concurso (VIEIRA 1880, 24).

E a prova cabal da ausência de legislação adequada a este tipo de OP, é que já o MOP Lourenço de Carvalho, através duma portaria de 14.II.1878, encarregara o militar João Crisóstomo de Abreu e Sousa, entretanto elevado a ministro da guerra, de inspeccionar os CF *do Minho, Douro, e Sul e Sueste, examinando detidamente a organização dos serviços e a marcha seguida n'estas administrações, a fim de apresentar um projecto de regulamento para a futura execução de obras d'esta natureza* (VIEIRA 1880, 20-21).

Critica também a comissão, pelo facto de imediatamente ter suspenso (e rescindido) os trabalhos da empreitada Machado, sem que primeiro tivesse examinado os trabalhos, *sem a menor consideração pelo trabalho dos outros, afigura-se-me que foi mais do que um erro, que foi uma violência a rescisão d'esta empreitada*. Pois o mais difícil estava realizado e, na parte restante, entre a Régua e o Pinhão, os trabalhos estavam adiantados, o que permitiria abri-lo à exploração durante o mês de Novembro de 1879 (VIEIRA 1880, 14/36). O que só veio a acontecer 7 meses depois, como acima vimos.

A comparação do custo do CF do Douro com o de linhas estrangeiras, em vez das linhas nacionais, por parte da comissão, é alvo de crítica cerrada, considerando *que é não querer chegar a resultado algum útil (...) mas preferimos sempre fazer a comparação com o que está longe, e não conhecemos senão pelos livros* (VIEIRA 1880, 43).

Conclui que a administração do CF do Douro fora *séria, honesta e inteligente*, apesar de ser responsabilizado por elevar o preço a um empreiteiro sem autorização do governo (a acusação mais grave), considera esse gesto como *um acto de justiça baseado na informação d'engenheiros, que sempre me coadjuvaram lealmente*. (...) *Não consultei o governo, com o elevado pensamento de salvar os caminhos de ferro, no período do seu maior desenvolvimento de trabalho, das consequências fataes de se introduzir ali a politica, como desgraçadamente se faz n'este paiz, não para zelar os interesses do Estado*

com providencias sensatas e justas, mas com o fim ostensivo de fazer victimas ás suas insaciáveis paixões (VIEIRA 1880, 26/59).

Temos assim, aquilo que no início já desconfiávamos. O eng.º Vieira (de “má ventura”) foi por um lado o bode expiatório das debilidades do regime, mas por outro, o seu “sacrifício” ajudou o Estado a apetrechar-se melhor para este tipo de situações, apesar da má memória dos políticos (do poder).

C – A “questão” da construção da 9.ª secção

A construção do CF do Douro, criou muitas e sérias dificuldades aos seus construtores, devido à geologia e à orografia, mormente entre o Peso da Régua e BA e LF, como veremos no Capítulo seguinte relativamente ao troço em território espanhol.

Foi para a tecnologia da época uma verdadeira odisseia, vencer tantos obstáculos e de tão variada tipologia³¹⁰.

No caso do troço em território português, o avanço da via para montante, mormente através do denominado Alto Douro, trouxe problemas reais tanto ao dono da obra, como aos adjudicatários, i. e., tanto ao Estado, como aos empreiteiros/construtores, com os engenheiros de permeio a corrigir. A penosidade na progressão dos trabalhos obrigou à introdução de *profundas e importantíssimas alterações e variantes* ao projecto primitivo, decididas pelo governo, encarecendo-os. E a construção desta secção, a 9.ª, foi *a mais difficil e dispendiosa de todos os caminhos de ferro portuguezes*, segundo a direcção-geral de OP³¹¹.

Aliás, na construção do CF do Douro até à fronteira, 5 das secções, de 11 em que fora dividida, trouxeram encargos grandemente acrescidos. Sendo que os empreiteiros das três últimas, tiveram que demandar judicialmente o Estado, através da constituição de *tribunais arbitrais*, que em todos os processos contra ele proferiu sentença, no sentido de liquidar as dívidas pendentes.

Refira-se que o *tribunal arbitral* só é nomeado depois de esgotados todos os meios de se chegar a um acordo, não admitindo recurso a sua decisão. E a pedido do demandante,

³¹⁰ *Tudo aquillo é horroroso, mas muito interessante (...); mas a linha ferrea do Douro vae matar a poesia de tudo aquillo, pois atravessa em tunnel aquella massa enorme de rochedos.* Assim se referia à zona do Cachão da Valeira o ab. de Miragaia (LEAL 1876-1888, X, 489).

³¹¹ E seguramente a mais curta, pois tinha apenas 2,5km (LEAL 1876-1888, X, 475), só que nesse percurso encontra-se o arqueologicamente famoso, túnel do Cachão da Rapa.

mas só sendo possível a sua constituição se o governo admitir essa impossibilidade de entendimento.

Mas se no caso das empresas construtoras das 10.^a e 11.^a secções, respectivamente Combemale & Michelin (franceses) e António Montenegro & C.^a (portugueses), o governo admitiu essa impossibilidade de acordo em 08.IV.1900 para o primeiro, e em 13.VIII.1903 para o segundo, e as sentenças do dito tribunal terem bastado para resolver o diferendo, com Domingos Busquets³¹² e o seu sócio (minoritário) João Gonçalves Martins, responsáveis pela empreitada da 9.^a secção, a situação foi distinta.

O tribunal arbitral constituído por 3 juízes para julgar o caso da 10.^a secção, proferiu sentença contra o Estado em 28.I.1903, executando-a o governo 3 dias depois.

Este resultado influenciou os restantes demandantes, está bom de ver. Porque a 13 de Agosto seguinte, Montenegro obtém despacho favorável para que se constituísse igualmente um tribunal arbitral para julgar o seu caso. E a 16 de Novembro desse mesmo ano requer Busquets nesse mesmo sentido.

O 2.^o tribunal arbitral -relativo ao caso da 11.^a secção-, também com 3 árbitros, proferiu igual sentença contra o Estado a 28.IV.1904.

Mas o 3.^o tribunal, constituído não por 3 mas por 5 *árbitros* por exigência do governo, que nomeou a maioria, uma vez que Busquets renunciou à faculdade de um acordo para a escolha do árbitro do desempate, proferiu a 05.II.1906 sentença contra o Estado relativamente à maioria das reclamações do catalão. Mas aqui o governo apenas executou o que dizia respeito às custas do processo, pagando a parte do queixoso, por conta da dívida que para com ele tinha, mas suspendendo o restante pagamento, até que para tal fosse autorizado pelas câmaras legislativas. Reacção que não tivera com os demais.

O que volvidos 3 anos, ainda não acontecera. E António Busquets decide publicar, em Portugal, as peças desse processo -que no ano transacto a câmara dos deputados tornara público-, precedidas de uma carta escrita em Barcelona, onde residia (Areny de Mar) e datada de Março de 1909 (BUSQUETS 1909; III-IV).

Façamos uma leitura, algo breve, do dito processo.

³¹² Domingos Busquets y Casacubyerta, empreiteiro de túneis, envolvido com José de Salamanca na construção dos CF do Norte e Leste, em Portugal (RESINA 2002, 53) e, pelo menos também presente na construção da 3.^a secção do CF do Algarve, depreendemo-lo durante a leitura das suas reclamações (DG 1908c, 2550).

Como vimos, o empresário catalão dirige um requerimento ao chefe de Estado português a 16.XI.1903, para o qual se desloca a Lisboa, solicitando igualdade no tratamento que o Estado tivera para com os seus colegas adjudicatários das 2.^a, 10.^a e 11.^a secções, pedindo-lhe que autorize a constituição de um júízo arbitral, nas mesmas condições em que foi concedido a F. Combemale & J. Michelin e a António Montenegro & C.^a. O conselho de ministros autoriza a arbitragem solicitada a 15.VII.1904. E o empreiteiro constitui seu procurador no processo, um “guarda-livros” do Porto.

Era o seguinte, nesse momento, o estado da questão:

- em 18.X.1882 fora aberto concurso para a adjudicação da empreitada de construção da 9.^a secção;
- concurso esse realizado a 18 de Dezembro seguinte;
- tendo como resultado a adjudicação provisória a Busquets, por portaria de 20 do mesmo mês e ano, na quantia de 1.093:551\$174 réis, ou seja, 60:884\$760/km;
- o respectivo contrato foi celebrado em 10.I.1883 e a adjudicação definitiva por portaria do dia 19 seguinte;
- a 10.XII.1886 procedeu-se à recepção provisória dos trabalhos e esse troço de via aberto à exploração 3 dias depois;
- a recepção definitiva ocorreu a 07.I.1888 e o seu auto aprovado por portaria de 06.VIII.1888;
- em 06.VII.1889, a direcção dos CF do Minho e Douro, procedeu à liquidação final dos trabalhos da empreitada, na importância total de 1.118:902\$385, mandada pagar por portaria de 31.VIII.1889;
- desses, o empreiteiro já havia recebido 1.054:912\$295;
- e como os serviços prestados e materiais fornecidos pela direcção desse CF, importavam em 1:885\$412 réis, este valor foi-lhe deduzido;
- em 15.VI.1891, não se conformando o empreiteiro com essa liquidação, formulou em 27 reclamações pormenorizadas, a importância de 187:321\$613 réis;
- em 24.IX.1891 foram essas reclamações informadas pela direcção daqueles CF e apreciadas em 09.VI.1892 pela junta consultiva de OP, que foi de parecer que deveriam ser atendidas na importância de 36:969\$356 réis;
- pelo que em 28.VII.1892 foi lavrada uma portaria mandando pagar ao referido empreiteiro a quantia de 36:550\$031, que considerava como o *saldo entre o preço total da empreitada e as quantias recebidas até essa data e as verbas relativas aos serviços*

prestados e materiais fornecidos pela Administração e à reconstrução do caminho das Mós. Refere-se a Mós do Douro, entre a estação de Freixo de Numão e aquela freguesia (também do concelho de VNFC), caminho esse recentemente transformado em estradão agrícola (2010);

- dessas 27 reclamações, haviam sido atendidas por completo 7, julgadas procedentes em parte 9, e desatendidas 11;

- elevando o preço total da obra, que estava agora em 1.155:871\$741;

- foi o empreiteiro autorizado a levantar esse depósito em 10.II.1893;

- a 23.XI.1892 o empreiteiro, atribuindo a grande diferença entre a quantia reclamada e a atribuída, *à má exposição dos fundamentos das suas reclamações*, à semelhança duma concessão nos mesmos termos feita aos colegas Montenegro e C.^a, pede que o processo das suas reclamações fosse submetido à apreciação de uma comissão especial, perante a qual pudesse esclarecer melhor;

- é a dita comissão nomeada em 23.XI.1892;

- a qual em 31.VIII.1894 entrega o seu relatório, onde conclui que das 27 reclamações deviam ser atendidas por completo 11, julgadas procedentes em parte 8, e desatendidas outras tantas, devendo-se a Busquets 2:613\$040 réis;

- em 14 de Setembro p.f. é o relatório enviado para o conselho superior de OP, que logo a 20 de Dezembro concorda apenas com o abono de 730\$162 réis;

- por requerimento de 11.V.1895, o empreiteiro solicita que sobre o processo das suas reclamações fosse ouvida a Procuradoria-geral da coroa e fazenda, o que foi deferido por despacho ministerial de 17 seguinte;

- sendo o processo remetido à dita, que a 24 concorda com o parecer do conselho superior de OP (DG 1908c, 2535-2538/2549).

Esclareça-se que Domingos Busquets, nas alegações insertas nas tais 27 reclamações, queixa-se de *que nunca, durante os trabalhos, lhe foi possível fixar uma opinião precisa acerca do modo por que, pela administração, era considerado o seu contrato, pois que actos e diplomas da mesma emanados pareciam indicar que o contrato era “à forfait”* [pelo preço contratado na adjudicação], *e outros, tendo a mesma origem, o collocavam na categoria dos de – “quantidades de trabalho”*, mas que fiado na seriedade e boa fé da administração portuguesa, não se preocupara, por estar certo que no ajuste final das contas, não seria prejudicado.

Esta afirmação poderá revelar, a tal ausência de jurisprudência e de legislação adequada, e atrás referida, para este tipo de obras, agravada pelas contingências da geografia física duriense.

O governo adoptara a modalidade de liquidação por *quantidades de trabalho* e, segundo o reclamante, não podia ser ter sido outro porquanto, se o sistema *à forfait*, *exclue toda a variação no preço total contratado, proíbe também a mínima variação no projecto das obras, e não só ao abrigo das disposições do caderno de encargos e das clausulas e condições geraes de empreitadas, de 8 de março de 1861, o Governo podia introduzir modificações nas obras em curso de execução, o que transforma “ipso facto” o contrato, qualquer que fosse a sua forma, num contrato por “quantidades de trabalho”, mas alem d’isso a administração, abusando do direito de modificar as obras, modificou o projecto, base do concurso, de forma que do primitivo pouco foi respeitado.*

Mas a necessidade das reclamações tinha como objecto corrigir alguns erros, *incluir na liquidação trabalhos que d’ella não constam e, finalmente pedir a applicação de preços, differentes dos adoptados na liquidação, a obras feitas em condições diversas das previstas no projecto.*

Acrescente-se que nos valores reclamados, o empreiteiro incluía a quantia de 19:235\$712 réis que considerava *como indemnização pelos prejuízos que sofrera, provenientes de lhe não serem documentadas nas situações parciaes todos os trabalhos que executou nos períodos a que ellas se referiam* (DG 1908c, 2550-2551/2559-2560/2568-2572/2578-2606).

Busquets era certamente um homem paciente, contudo determinado, capitalista por certo, pois lutar desta maneira contra o governo de uma nação, não está ao alcance de qualquer um. Conseguiu que os deputados, decorridos 3 anos desde que o Estado havia sido condenado a pagar e não pagou, a ocuparem-se do seu processo. Desconhecemos de momento o resultado da discussão no parlamento, mas certamente que lhe foi favorável.

D – A “questão da Olga” ou localização das estações na última secção

Foi através dum opúsculo de bolso, vendido a 100 réis, na zona do Porto, publicado em 1888 pelo clérigo Lucas José Nunes, natural desta zona do Douro, certamente de Castelo Melhor, que tivemos conhecimento desta polémica. No dito livrinho compilou o abade de Leça da Palmeira, alguns dos artigos que fora publicando nos jornais *Commercio*

Portuguez e Jornal da Manhã (nos quais se percebem as réplicas), em defesa acérrima da construção de uma estação ferroviária na foz do ribeiro das Pariças -11.^a secção do CF do Douro, a última em território português, entre o Pocinho e a BA-, depois do erro de se terem erguido estações na foz do rio Côa e na quinta da Olga, ou estação de “Almendra”, defesa à qual agora regressava, por se perfilar a construção de uma estrada de acesso à dita quinta (NUNES 1888).

Da argumentação para tal procedimento, ressalta considerar ser esse sítio das Pariças o mais natural para a implantação duma estação, concorrendo para tal, haver aí uma travessia no Douro entre as províncias da Beira e Trás-os-Montes, com barca de passagem, assim como um cais, onde os rabelos carregavam e descarregavam. E a esse porto acediam os povos de ambas as margens através de caminhos para tal fim existentes, localizando-se a meio caminho³¹³ entre as desembocaduras do Côa e Aguiar. Era por isso o local mais adequado entre o Pocinho e BA.

Sucede porém, que a direcção do CF do Douro decidira construir, em vez duma estação entre o Pocinho e BA, equidistante entre as confluências no Douro, dos referidos cursos de água, construir duas, ambas longínquas e sem acessos às povoações que devia servir.

Duas de mais e uma de menos (NUNES 1888, 23).

A do Côa, não servia povo algum³¹⁴, porque os de VNFC já possuíam estação no Pocinho, com boa estrada (a ER 9), onde desde sempre tiveram cais fluvial. E as restantes freguesias para lá chegarem, independentemente da margem do Douro onde se localizassem, teriam sempre de atravessar um rio (ou o Douro ou o Côa), e depois vencer uma íngreme ladeira *de mais de cincoenta metros*, até à plataforma ferroviária, no dizer doutro pároco³¹⁵, o de Algodres, que também “entrou na baila”, para defender a mesma causa, desafrontando o colega e conterrâneo, dos ataques que vinha recebendo por anónimos, através de outros jornais, pelo menos o *Primeiro de Janeiro* e *Jornal de Vizeu* (NUNES 1888, 58).

³¹³ Na realidade, a confluência deste ribeiro do termo de Urros, localiza-se muito mais próximo da foz da ribeira de Aguiar (SCE...).

³¹⁴ Na verdade servia apenas um, Peredo dos Castelhanos, na margem direita.

³¹⁵ José Maria Beato, cujo artigo publicou no “Commercio Portuguez” e que Nunes transcreve. Nele informa o director da exploração do CF do Douro que, o movimento do porto das Pariças, *é dez vezes maior do que o das duas estações juntas*, bastando para tal inquirir o *guarda da ponte da Ribeira das Pariças* quanto ao número de barcos que ali carregavam (NUNES 1888, 60).

Quanto à estação da Olga, assim se denomina(va) a quinta onde se localizam hoje as suas ruínas, essa encontrava-se praticamente inacessível, apenas se podia descer até ela (margem esquerda), com muita dificuldade, com carro carregado, desde Almendra, mas não subir, tal era a aspereza do percurso. E do outro lado do Douro, não havia acesso nenhum, nem a topografia o permitia, ainda nos dias de hoje, época em que se rasgam rodeiras por todo o lado, tal é o fraguedo. Mas a quinta era propriedade do visconde de Almendra. E aqui é onde a “porca torce o rabo”.

A escolha dos locais para a implantação das estações, dizia-se, tivera a ver com o facto, no caso da do Côa, de ali chegar a estar projectada uma ligação ferroviária da linha do Douro à da Beira Alta, pelos vales do Côa e da ribeira de Massueime, a entroncar em VFN.

E esta afirmação é correcta, por estar documentada, sendo mais adiante, neste mesmo capítulo, o assunto abordado (2.3.A). Aliás, no nosso entender, esse ramal-ligação entre aquelas duas relevantes ferrovias portuguesas, serviu em determinado momento como “plano B” do governo português nas negociações que manteve com o de Espanha, acerca das ligações, directas, desses mesmos CF à cidade de Salamanca. Directas ou, pelo menos (já que o entendimento não foi fácil), que se aproximassem o mais possível daquela cidade do Campo Charro, uma vez que os (militares) espanhóis não queriam a sua fronteira devassada por CF em dois locais tão próximos um do outro, sobretudo no caso da BA. Mas como os locais de travessia da raia foram entretanto definidos por acordo bilateral, e a foz do Águeda estava nelas incluída, esforçaram-se aqueles -do governo central espanhol apoiados pelos militares e alguns empresários ligados a uma empresa francesa que desejava o monopólio ferroviário entre os dois países pela Beira Alta-, para fazer convergir as duas vias em Ciudad Rodrigo, por ser mais defensável, alegavam. Nesta altura os portugueses chegaram a ameaçar unir as duas linhas precisamente através do vale do Maçoeime, i. e., em território português. Mas apenas para intimidar, sem que tivessem intenções de cumprir a ameaça, uma vez que a vontade da “praça” da cidade do Porto (leia-se banqueiros e comerciantes) era poder ligar-se por CF a Salamanca e daí ao resto da Europa, custasse isso, o que custasse. E tinha na empresa o governo da nação como aliado (e sócio).

Apesar da ideia dessa ligação (Douro – Beira Alta)³¹⁶, no nosso entender, ser algo anterior às negociações diplomáticas durante anos realizadas acerca das ligações entre os dois países ibéricos, tendo emergido aquando da discussão para a criação da rede nacional ferroviária, altura em que se riscou o mapa continental do país com linhas-férreas em todas as direcções. Mais adiante teremos oportunidade de falar de alguns desses projectos.

E sabemos agora, de forma indirecta e devido também a esta polémica entre *olguistas*³¹⁷ e os outros, que também houve ideia similar, dum ligação ao Douro, mais a jusante, pelo vale da ribeira da Teja (limite entre os concelhos de VNFC e SJP), talvez relacionado com aquele outro, este sim, verdadeiro projecto mas nunca executado, ou executado em parte, dum CF entre (a fronteira de) Chaves e a linha da Beira Alta, via Vila Real, Régua (até aqui concretizado), Lamego (construíram-se a via e as pontes mas nunca o comboio atravessou o Douro), Tarouca, Moimenta da Beira e Trancoso, a entroncar em VFN. Ou relacionado ainda com outros projectos, menos trabalhados, entre a zona de Viseu e a foz do Tua, com destino a Bragança. Sobre estes igualmente nos debruçaremos mais à frente.

Mas o que é curioso nesta história, é saber que essa ideia do ramal do Douro para S, nessa zona, permaneceu para além da decisão de avançar com os carris até à BA, tendo o local do ex-futuro-entroncamento direito a uma estação, que conduz(ia) a nenhures.

E então o argumento parece ter sido este: se temos que construir uma estação na foz do Côa (tão próxima do Pocinho e tão distante da BA), então encontre-se um local intermédio entre esta e a da foz do Águeda, para erguer outra, negligenciando-se, como se disse, o porto das Pariças.

Mas parece também, ter havido outra razão, como já aflorámos, ou seja, o favorecimento do tal visconde (ou dos seus herdeiros) que, com uma estação na sua quinta da Olga, defendia(am) agora que se inaugurara a conclusão da linha do Douro, a

³¹⁶ A propósito deste assunto, “a talhe de foice”, diremos que defendemos a retoma dos estudos então realizados e se projecte (e execute) essa ligação, projectando-se o futuro da região, mormente agora que a Linha do Douro se encontra amputada entre o Pocinho e LFSE / Boadilla, permitindo uma mais cómoda (e muito mais curta) ligação dos habitantes do distrito de Bragança ao Centro do País e Lisboa, bem como aos do Sul do distrito da Guarda (e Beira Interior em geral) ao(s) Douro(s) Património(s) da Humanidade e à cidade do Porto, já que os planos de desenvolvimento, desgraçadamente, imbicam sempre para o Litoral. Para além do mais permitiria activar a via-férrea entre o Pocinho e o Museu do Côa. E contribuiria certamente esse ramal, à reactivação da exploração do jazigo de ferro de Moncorvo, pois conectaria directamente às Linhas da Beira Alta e da Beira Baixa (esta encontra-se neste momento também “nas ruas da amargura”) e, através de ambas, para lá da fronteira.

³¹⁷ Assim chamava o abade de Leça da Palmeira, aos apaniguados dos herdeiros do dito visconde. Hoje usamos um outro termo, parecido e com o mesmo fim: *barragistas!*

construção de uma EM que o(s) levasse do seu solar em Almendra à sua quinta no Douro, e ao CF, com estação (quase) privativa, tudo “à custa do barba longa”.

A collocação da estação na Olga, devida à influencia dos donos da quinta (...), foi uma fraude, um crime de corrupção (...), mas a estrada para ali é o suffragio d’essa fraude (NUNES 1888, 36).

As freguesias de ambas as margens do Douro, mais interessadas no assunto, já haviam *representado* (exposto) ao MOP em 1883, contra o projecto das estações do CF entre o Pocinho e a BA, quando esperavam há mais de 20 anos uma única, nas Pariças, deparando-se agora com duas (Côa e Olga), pelo que solicitavam a alteração, nesse sentido, dos planos ferroviários.

Estariam representados no abaixo-assinado, cerca de uma dezena de povos do vale do Douro: Urros e Maçores (do concelho da TM); Ligares (de FEC); Castelo Melhor (de VNFC), Algodres, Vilar de Amargo, Vale de Afonsinho, Freixeda do Torrão, Penha de Água e Quintã de Pêro Martins (de FCR); e talvez contivesse mesmo algumas assinaturas de habitantes de Almendra (VNFC), é o que depreendemos da leitura dos artigos do abade, apesar destes últimos terem sido coagidos pelo visconde a desarriscarem-se da tal lista, depois do mesmo titular ter impedido *a representação de transitar na sua freguesia* (NUNES 1888, 39), sendo que as freguesias de Urros e Castelo Melhor, as mais próximas das Pariças, estiveram também representadas, no mesmo sentido, por requerimento das respectivas Juntas de Paróquia.

O certo é que esta contestação não demoveu o governo e o projecto foi executado.

E o abade escreve ao MOP, indignado. *Sacrificar assim três povoações às conveniências d’uma quinta, por mais esplêndida que ella fosse, é um escândalo intolerável, e que só póde tirar-se – ou collocando a estação nas Pariças, para que aquellas povoações entrem na posse de sua legitima, no convívio de suas irmãs; ou então tiral-as d’alli, acabar com aquillo d’uma vez, arrazal-as, reduzil-as a um campo, onde os herdeiros ricos plantem vinha. Escolha o sr. Ministro; mas pelo amor de Deus, faça cessar o escândalo* (NUNES 1888, 16).

Agora voltavam à carga, contra a abertura da estrada para a referida estação, que o abade considerava como um *bêco sem saída*, como um facto *triplamente injusto e criminoso*, i. e., por ter deixado os povos mais próximos do CF privados do seu uso, ter obrigado o Estado a construir e manter duas estações *anémicas em lugar de uma vigorosa*, e agora querer-se obrigar o município a abrir uma estrada para a tal quinta (NUNES 1888,

8/38), quando o que devia ser feito era construir uma estação, ou apeadeiro, nas Pariças, onde o transporte fluvial continuava a concorrer com o ferroviário, em virtude da distância das duas estações.

Se é nas Pariças que deve estar a estação, é para as Pariças que se devia fazer a estrada... (NUNES 1888, 23).

Estão em competência estas duas obras – o apeadeiro das Pariças e a estrada da Olga, que se repelem mutuamente, pois que o apeadeiro exclue a estrada, inutilizando a estação, o que talvez explique a razão porque se não faz; e a estrada, se não exclue o apeadeiro, porque o commodo não pode ser dispensado pelo incommodo, pode comtudo dificultal-o e impedil-o.

D'aqui a lucta pela existência. Qual d'ellas prevalecerá, é o que não sabemos; o que sabemos é que o apeadeiro poderá custar ao estado ahi até oitocentos mil reis, e a estrada há de custar ao município mais de trinta contos (...).

Aquella estação da Olga e a sua estrada são duas peças da mesma fabrica, e completam-se mutuamente. A estação é o poste, a estrada é a corda para d'elle pendurar e estrangular ali nove ou dez povoações! (NUNES 1888, 18).

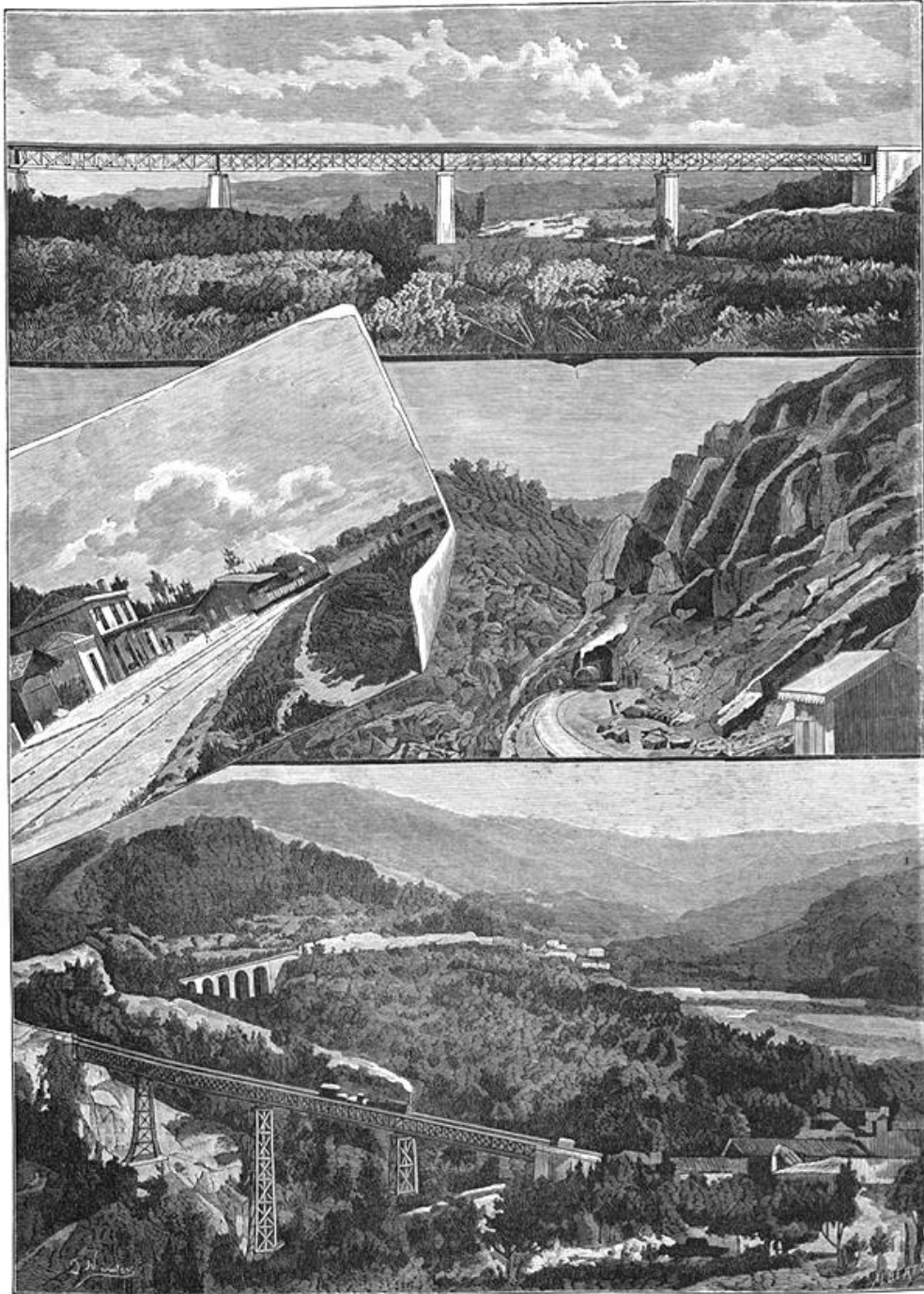
Intuímos que os *olguistas* ainda tentaram apaziguar as hostes, diligenciando junto dos poderes públicos, a criação de uma estação postal para Castelo Melhor, o que enfureceu o abade.

E nós o que sabemos neste momento, é que dos protestos algum resultado adveio, pois se a estrada para a quinta da Olga se construiu, também o foi a desejada estação, não junto à confluência do ribeiro das Pariças, mas um pouco mais a montante, na foz da ribeira de Aguiar, que baptizaram de “Castelo Melhor”, e à qual ainda hoje se não acede por automóvel, o que não invalida a justeza dos argumentos de então, pois ao tempo também não existia este meio de locomoção

De facto, há vários anos que nos questionávamos da razão para a não existência duma estrada de acesso à estação³¹⁸ de Castelo Melhor. Agora obtivemos a resposta: por castigo!

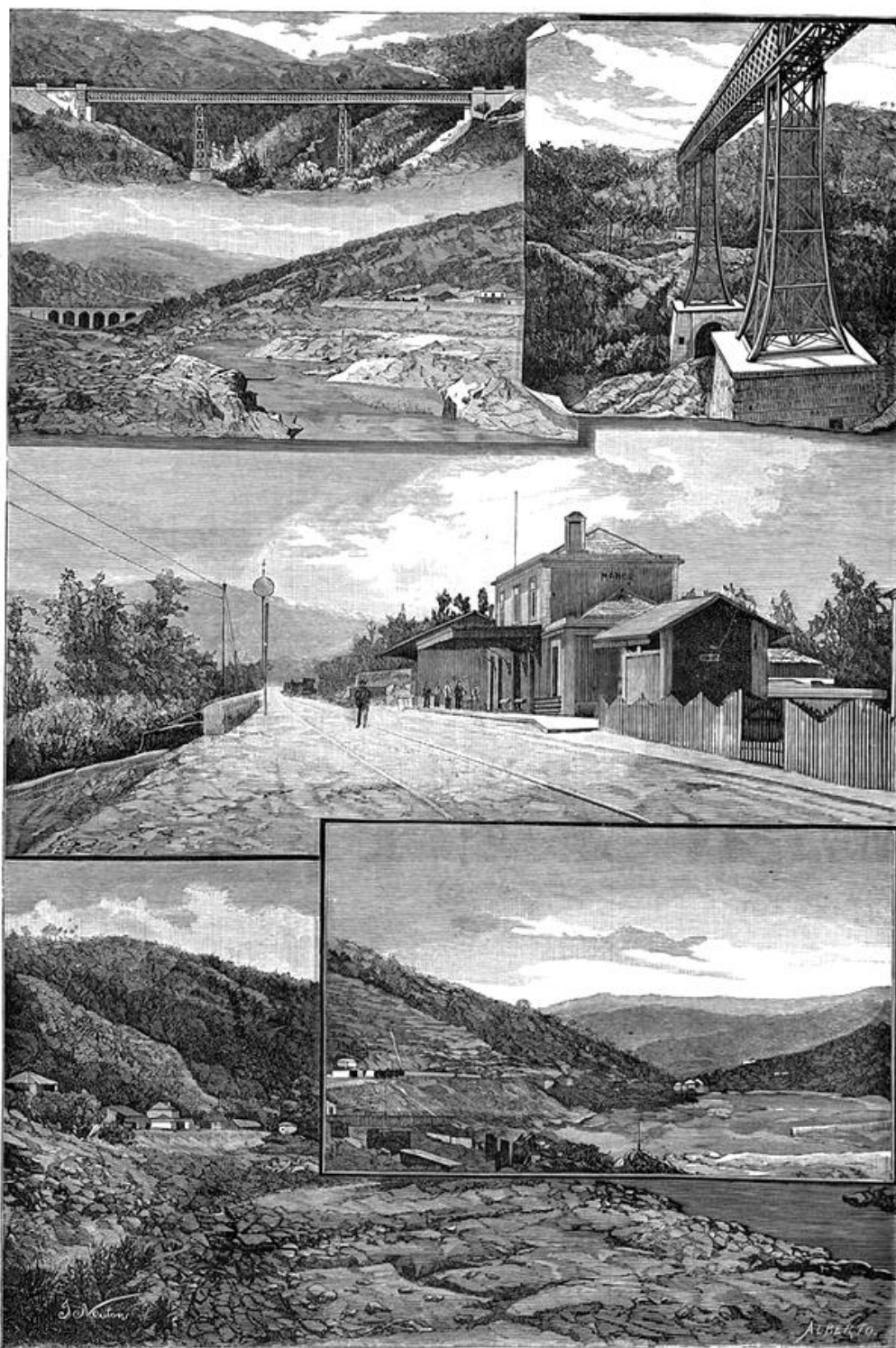
³¹⁸ Considerada apeadeiro, assim como a do Côa, nos guias-horários da CP da década de 1980 (CP 1981; CP 1985-1986).

Gravuras de alguns aspectos do CF do Douro publicados na revista *O Occidente* (1884)



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — VIADUCTO DE VILLA-MEÀ — ESTAÇÃO DE CETTE — PASSO DA MURTA — VIADUCTO DE PALLA E DE OVEL
NO CAMINHO DE FERRO DO DOURO (Segundo photographias de Ricci)

(Occidente 1884a)



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — VIADUCTO DAS QUEBRADAS — ESTAÇÃO DE ÁREGOS — VIADUCTO DA PALLA — ESTAÇÃO DO MARCO
ESTAÇÃO DA ERMIDA — ESTAÇÃO DE MOLEDO, NO CAMINHO DE FERRO DO DOURO (Segundo uma photographia de Bieh)

(Occidente 1884b)

Fotografia da ponte da Ferradosa (a antiga)



(MONTEIRO 1911)

Fotografia do *ferrobús* da RENFE na Barca d'Alva



© Detlef Schikorr
(SCHIKORR 1971c)

Fotografia da zona de implantação da antiga ponte ferroviária da Ferradosa



(ABREU 2009g)

Horario de Trenes entre Barca d'Alva e Hendaya (1983-1984)

104 Barca D'Alva		Salamanca						Hendaya 104	
		Fuentes de Oñoro			Irún				
Identificación del tren	TER 640	Ferr. 3100	Exp. 913 306	Ferr. 3106	Omn. 3102	Ferr. 3104	Exp. 30310 30311		
Prestaciones	1-2		1-2				1-2		
Plazas asiento									
Camara o litera									
Restauración									
Particularidades									
Itin. Km.									
0 Barca D'Alva	S.					14.35			
17 Fregeneda						16.22			
25 Hinojosa de Duero (apd.)						16.35			
33 Lumbrales (apt.)						16.48			
42 Olmedo y Cerralbo (apd.)						17.02			
47 Bogajo (apd.)						17.10			
56 Villavieja de Yeltes						17.25			
65 Villares de Yeltes (apd.)						17.39			
71 Boada (apd.)						17.49			
78 Fuente de San Esteban	LI.					18.00			
0 Vilar Formoso	S.								
0 Fuentes de Oñoro	S.		6.50			16.30	23.40		
12 Espeja (apt.)			7.02			16.42			
22 Carpio de Azaba (apd.)			7.12			16.53			
32 Ciudad Rodrigo	LI.		7.22			17.02	0.09		
45 El Salto (apd.)	S.		7.23			17.04	0.13		
52 Sancti-Spiritus (apt.)			7.37			17.18			
58 El Collado (apd.)			7.45			17.27			
63 Martín de Yeltes (apd.)			7.52			17.35			
68 Fuente de San Esteban	LI.		7.58			17.42			
72 Muñoz (apd.)	S.		8.03			17.47	0.48		
86 Aldehuela de la Bóveda			8.04			17.50	0.53		
90 Villar de los Alamos (apd.)			8.09			17.57			
93 Quejigal			8.23			18.11			
102 Barbadillo y Calzada (apt.)			8.33			18.20			
119 Tejares-Chamberi			8.45			18.38			
126 SALAMANCA	LI.		9.05			18.59	19.21		
0 BADAJOZ	S.		9.15			19.09	19.31	2.02	
0 CACERES	S.			7.45					
242 SALAMANCA	LI.			11.55					
126 SALAMANCA	S.	7.25	9.21	12.30	14.45	19.37	2.07		
133 Moriscos (apd.)			9.29		14.53	19.45			
138 Gomecello			9.34		14.58	19.51			
144 Pitiegua (apd.)			9.41		15.05	19.58			
150 El Pedroso de la Armuña (apt.)			9.47		15.11	20.05			
160 Cantalpino (apt.)			9.56		15.20	20.14			
170 Cantalpieira (apd.)		7.59	10.06	13.11	15.30	20.24			
178 Fresno el Viejo			10.12		15.36	20.31			
181 Carpio del Campo (apt.)			10.15		15.39	20.36			
191 Campillo (apt.)			10.24		15.48	20.44			
203 Medina del Campo	LI.	8.25	10.36	13.43	16.00	20.56	3.14		
0 Medina del Campo	S.	8.28		14.08			3.34		
42 VALLADOLID	LI.	8.55		14.35			4.04		
79 Venta de Baños	LI.			15.12			4.36		
163 BURGOS	LI.			16.20			5.42		
253 Miranda de Ebro	LI.			17.43			6.50		
357 BILBAO	LI.			19.41					
286 VITORIA	LI.			18.38			7.33		
414 SAN SEBASTIAN	LI.			20.55			9.41		
431 Irún	LI.			21.20			10.06		
433 Hendaya	LI.			21.45			10.26		

1 Cáceres-Bilbao y Salamanca-Hendaya (Itin. T-13).
 2 Continúa a Zaragoza y Barcelona (Itin. T-3).
 3 Procede de Lisboa y Oporto (Itin. R-7).
 G Suplemento TER.
 D Suplemento SUREXPRESO.

Fotografia da ponte sobre o rio Ferreira (séc. XIX)

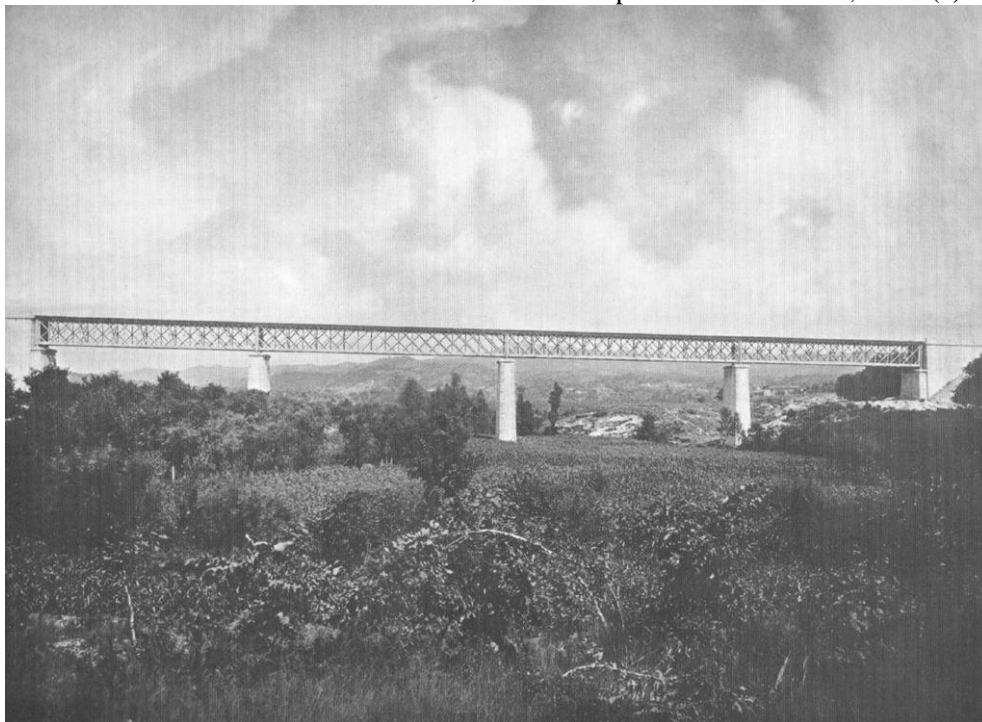
(a antiga): km 18,006 (entre Valongo e S. Martinho do Campo); 1 tramo metálico c/ 30m de comprimento; 4 arcos de alvenaria de 10m de vão; vigas de rótula múltipla; projecto de 25.X.1874; construída em 1875 (?)



(BIEL 1883-1887)

Fotografia do viaduto de Vila Meã (séc. XIX)

(o antigo): km 49,919 (entre Oliveira e Vila Meã); 4 tramos metálicos de viga contínua; vigas de rótula quadrúpla e tabuleiro superior; 182m de comprimento total; encontros e pilares em cantaria; 26m de cota máx. do carril ao terreno; construído p/ Casa Eiffel & C.^a, 1878 (?)



(BIEL 1883-1887)

Fotografia da ponte sobre o rio Tâmega (séc. XIX)

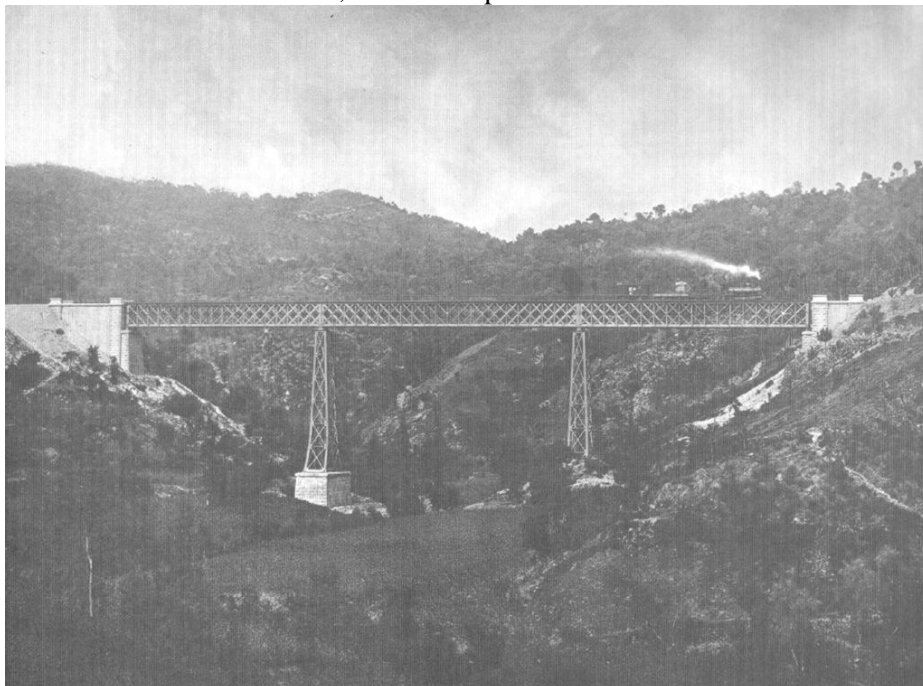
(a antiga): km 57,396 (entre Livração e Marco de Canaveses); 5 tramos metálicos de viga contínua e de rótula quadrupla e tabuleiro superior; 260m comprimento total; encontros em cantaria e 3 pilares metálicos; 55m de cota do carril ao nível da água; construída p/ Casa Eiffel & C.^a, 1878 (?)



(BIEL 1883-1887)

Fotografia do viaduto das Quebradas (séc. XIX)

(o antigo): km 67,938 (entre Juncal e Pala); 3 tramos metálicos de viga contínua; vigas de rótula quadrupla e tabuleiro superior; 132m de comprimento total; encontros em cantaria e 2 pilares metálicos; 42,60m de cota max. do carril ao terreno; projecto de XI.1876 e 1.^{as} provas em 15.V.1879; construído p/ Casa Eiffel & C.^a



(BIEL 1883-1887)

Fotografia do viaduto da Pala (séc. XIX)

(o antigo): km 70,285 (entre Pala e Mosteirô); 4 tramos metálicos de viga contínua; vigas de rótula quadrupla e tabuleiro superior; 182m de comprimento total; encontros em alvenaria e 3 pilares metálicos; 52m de cota Max. do carril ao terreno; projecto de 1879; construído p/ Casa Eiffel & C.^a, 1879 (?)



(BIEL 1883-1887)

Fotografia da ponte de Jugueiros (séc. XIX)

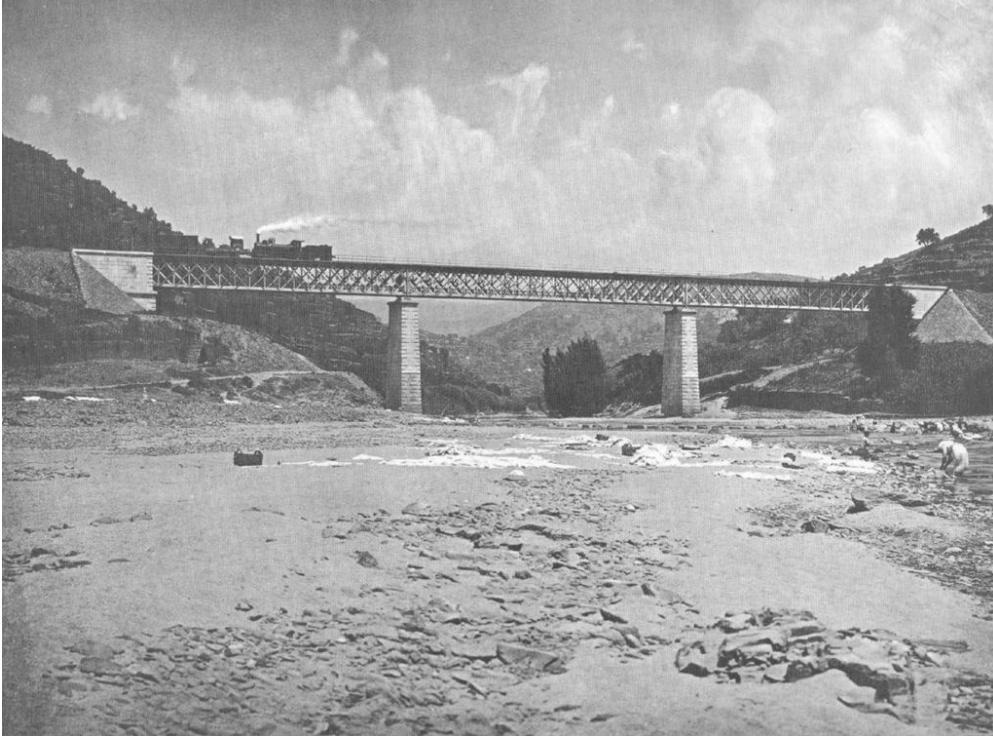
(a antiga): km 102,004 (entre Godim e Régua); 1 tramo metálico c/ 20,90m de comprimento; vigas de rótula quadrúpla e tabuleiro superior; construída em 1879 (?)



(BIEL 1883-1887)

Fotografia do viaduto do Corgo (séc. XIX)

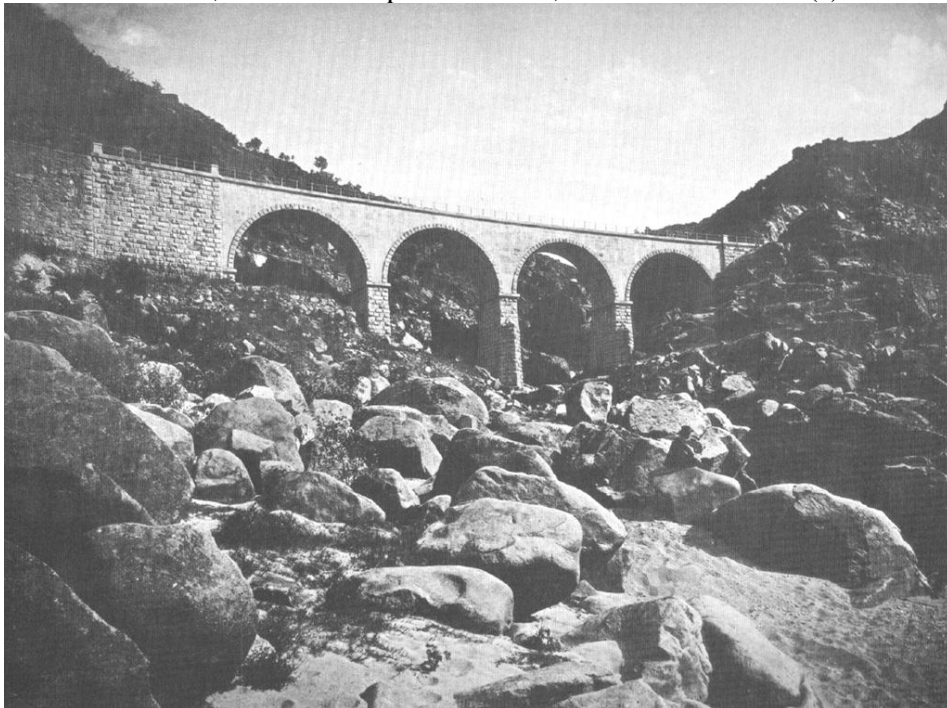
km 104,191 (entre Régua e o Corgo); 3 tramos metálicos de viga contínua de rótula quadrupla e tabuleiro superior; 132,040m de comprimento; ponte com via algaliada (i. e., dá passagem a composições de via larga e via estreita (CF do Douro e Corgo);construído em 1880 (?)



(BIEL 1883-1887)

Fotografia do viaduto da ribeira da Teja (séc. XIX)

(entre a quinta de Vargelas e a do Vesúvio): km 156,861,20; 4 arcos de cantaria de 15m de vão cada um; 104m de comprimento total; construído em 1887 (?)



(BIEL 1883-1887)

2.1.1. – Linha internacional?

A – A diplomacia

Quando em 1882 o Governo concluiu da importância da ligação da Linha do Douro à Europa, a partir dos CF espanhóis, a Câmara dos Deputados decide publicar no DG um conjunto de 49 documentos diplomáticos, trocados entre Portugal e Espanha relativamente às ligações ferroviárias de Salamanca à fronteira portuguesa (DG 1882a, 1092-1098), numa louvável atitude democrática com vista à promoção do debate.

No qual gesto foi secundada pela Câmara dos Pares um mês depois (DG 1882f, 1196-1197).

Assim, em 30.VIII.1878 o MOP (Lourenço António de Carvalho), que já havia ordenado a elaboração do projecto definitivo da continuação da Linha do Douro desde o Pinhão à BA, participa o facto ao seu colega dos Negócios Estrangeiros (João de Andrade Corvo) e, solicita-lhe para que através do representante em Madrid³¹⁹, fizesse as devidas comunicações ao Governo espanhol para que este procedesse aos estudos necessários da linha de Salamanca ao CF do Douro na BA, considerando não ter dúvidas que para tal se poderia aproveitar parte da linha que daquela cidade castelhana deveria ligar ao CF da Beira Alta, em VF.

Por considerar que os estudos em Portugal se encontravam bastante adiantados, achava que era de instante necessidade que uma comissão mista fixasse definitivamente o ponto de passagem na fronteira, sendo por isso necessário que Espanha nomeasse os engenheiros para o efeito.

Não deixava o MOP de recordar a importância do CF do Douro para os dois países, pois ligaria Salamanca ao mar no Porto e, conseqüentemente passariam estas duas cidades a deter a primazia nas relações comerciais bilaterais (DG 1882a (1), 1092-1093).

A 8.XII.1878 o Governo espanhol através de Manuel Silvela ministro de Estado, comunica a nomeação, por parte do ministro da Guerra, do coronel do Exército e comandante do Corpo de Engenheiros da Subinspecção da Estremadura, D. Pedro Martínez Gordon e, a designação pelo ministro do Fomento, do engenheiro de caminhos, canais e portos D. Eusebio Page, para integrarem a *comision mixta que ha de informar*

³¹⁹ Sucessivamente como encarregado de negócios ou ministro plenipotenciário, o visconde de Carnide, o conde de Valbom, David Cohen, o conde de Casal Ribeiro e Fernando de Azevedo.

ácerca del puncto de empalme, en la frontera hispano-portuguesa de una linea de ferrocarril entre Salamanca y Barca d'Alba (DG 1882a (7), 1093).

Por seu turno, a 20.XII.1878 o MOP comunica a nomeação por portaria, dos engenheiros Boaventura José Vieira director da construção das linhas-férreas do Minho e Douro, Pedro Alves de Avelar Machado major de engenheiros e José Bandeira Coelho de Melo capitão de engenharia (DG 1882a (9), 1093).

A 12.V.1880, outra vez o MOP (Augusto Saraiva de Carvalho) solicita ao colega dos Negócios Estrangeiros -uma vez que a comissão mista já determinara a localização da ponte internacional sobre o Águeda destinada a ligar o CF do Porto à BA com o de Salamanca por LF-, que expedisse os despachos que tivesse por convenientes para que o Governo espanhol aprovasse quanto antes tal proposta (DG 1882a (10), 1093).

Entretanto o Diário de Notícias (14 de Maio) informa que o Governo espanhol resolvera localizar nos subúrbios de Ciudad Rodrigo a bifurcação do CF de Salamanca a entroncar com as linhas-férreas do Douro e da Beira Alta. Provocou esta notícia *uma grave impressão* no Porto e N em geral, uma vez que este traçado *annullaria todas as vantagens que prometiam as duas linhas portuguesas* (DG 1882a (11), 1093).

O embaixador português obtém a informação de que, considerando que os pontos fronteiriços para as duas vias já haviam sido fixados pela comissão mista, restava agora determinar o ponto de bifurcação da linha espanhola.

Como a Sociéte Financière de Paris (SFP) tivesse requerido a concessão do CF entre Salamanca e a Linha da Beira Alta mas o Governo hesitasse em lha conceder, devido ao empenhamento dos Deputados pelos vários círculos da província para que não se *separasse a sorte das duas linhas*, prestara-se aquela empresa a tomar a concessão de ambas, razão pela qualurgia fixar o ponto de bifurcação com vista aos estudos definitivos.

Vários traçados se discutiam considerando os diversos interesses locais.

D. Eusebio Page propusera um directo entre Salamanca e BA com a extensão de 120km, o mais curto e o que mais convinha aos interesses portugueses.

O deputado D. Luis Silvela defendia um outro por Ledesma, com 130km, enquanto que D. Casa Irujo e outrem se empenhavam no de Ciudad Rodrigo, com 140km.

Sendo certo que o ministro da Guerra espanhol insistia em considerar este último como o único aceitável, posição esta se não influenciada pela *Sociéte Financière* pelo menos do seu agrado, pois esta empresa construía o CF da Beira Alta que adjudicara em 1878, como a seguir se verificará.

Mas como a concessão ainda se não oficializara, aguardava instruções no sentido de saber se deveria intervir ou não (DG 1882a (13), 1093), continuando os seus contactos, conferenciando com os ministros da Guerra, do Fomento, de Estado, presidente do Conselho, director de OP e com o eng.º Page. Encontrou neles posições diversas, com o responsável pela pasta do Fomento a objectar com considerações de ordem financeira, se a linha viesse a bifurcar próximo de Salamanca.

Esgrimiu o diplomata português argumentos vários para o presidente Canovas:

- se a comissão mista havia fixado na BA o ponto de junção das linhas portuguesa e espanhola fora por ter em vista a via directa a Salamanca, não fazendo essa localização do enlace sentido se a linha espanhola seguisse o Águeda em direcção ao S, pois prolongá-la ia consideravelmente;

- que tal perniciosa resolução poderia levar o governo português a prescindir de prolongar o CF do Douro até à BA, preferindo desviá-lo para SE até estabelecer a conexão com a Linha da Beira Alta no seu território³²⁰;

- que nestas condições o governo espanhol serviria mal a província de Salamanca;

- seriam prejudicados os interesses comerciais da cidade do Porto e sua prosperidade futura³²¹;

- e os do tesouro português, construtor e explorador da Linha do Douro;

- tudo para favorecer a empresa francesa, que construía (e exploraria) como se viu, a Linha da Beira Alta e pretendia o seu prolongamento em Espanha, o mais directo possível.

Por outro lado a posição dos deputados salmantinos³²² em defender a bifurcação a 3 ou 4km da capital provincial colaborava na defesa que Portugal fazia, admitindo este País a possibilidade desta ramificação poder ocorrer um pouco mais longe.

O certo é que a “ameaça” de não levar a Linha do Douro à fronteira, terá impressionado Canovas e mais impressionaria os deputados espanhóis quando se lhes perspectivasse uma só via-férrea, quando esperavam vir a ter duas a atravessar a província (DG 1882a (17), 1094).

³²⁰ Ideia suscitada na Câmara dos Deputados de Portugal por Magalhães Aguiar e secundada por muitos outros, nomeadamente o próprio Anselmo José Braancamp, ministro dos Negócios Estrangeiros (DG 1882a (17), 1094, c. 2; DG 1882a (19), c. 3).

³²¹ As representações da ACP daquela cidade vão nesse sentido, sobretudo devido à ligação da Linha do Minho a Vigo (DG 1882a (18), 1094, c. 3).

³²² Posição que se foi *harmonizando perfeitamente* com a de Portugal, através de repetidas conferências entre o embaixador e os referidos deputados (DG 1882a (21), 1095, c. 1).

O empenho do diplomata foi alvo de rasgados elogios por parte do ministro dos Negócios Estrangeiros, inclusivamente no Parlamento (DG 1882a (19), 1095).

A verdade é que em pouco tempo se levantou uma vigorosa oposição em Espanha contra o plano de bifurcação em Ciudad Rodrigo, ao ponto da *Société* não ousar encetar os estudos do ramal pela margem do Águeda e evitar dar a entender ser contrária aos interesses da província. Os próprios engenheiros militares se iam conformando com a ideia de terem de fortificar Salamanca (DG 1882a (21), 1095).

Estava agora convicto o diplomata em Madrid conde de Casal Ribeiro -por considerar assegurados os interesses do seu País-, de que chegara o momento de atacar decisivamente a questão, o que o leva a emitir em 22.VI.1880 uma nota ao ministro dos Assuntos Exteriores marquês del Paso de la Merced, na qual expõe toda a situação -não olvidando de vincar a ameaça do Governo de Lisboa de poder desistir de levar a Linha do Douro até à fronteira- apelando à urgência de uma resolução que dissipasse todas as incertezas e permitisse a Portugal *fixar os seus projectos ácerca do prolongamento da linha do Douro* (DG 1882a (22), 1095).

Resolução que é tomada a 17 de Julho pelo Conselho de Ministros e transmitida com a informação que mandaria estudar o traçado entre LF e Salamanca pela margem do rio Huebra, com bifurcação em Boadilla ou *Quijigar*³²³ (DG 1882a (23), 1095; DG 1882a (24), 1095).

Recaiu o local da referida bifurcação em Boadilla, sendo a *Société Financière* incumbida dos estudos, estudos esses que em Janeiro do ano seguinte estavam sendo verificados e examinados no terreno pelos engenheiros do Governo espanhol (DG 1882a (28), 1096).

Comunica o novo ministro dos Assuntos Exteriores marquês de la Vega de Armijo, a decisão oficial do Governo de S. M. Católica a 12.II.1881, de que a bifurcação dos dois ramais do CF que de Salamanca havia de dirigir-se a Portugal seria nas imediações de Boadilla e San Muñoz³²⁴, distante 55km, sendo que o de VF passaria pelos povos de Martin de Yeltes, Sancti Spiritus, Ciudad Rodrigo e Espeja na distância de 75km, enquanto que o da BA seguiria por Boada, Villares de Yeltes, Bogajo, Olmedo de Camaces, Lumbrales, HD e LF, tendo 72km (DG 1882a (33), 1096).

³²³ Quejigar, a meio do percurso entre Boadilla e Salamanca?

³²⁴ Esta já muitíssimo mais próxima de Boadilla.

Solicitado o parecer ao director da construção do CF do Minho e Douro, Augusto César Justino Teixeira, pelo MOP aquele, mesmo não conhecendo as condições técnicas do traçado, é de opinião que no respeitante a distâncias, o traçado submetido pela companhia concessionária à aprovação do Governo espanhol, satisfaria *plenamente as aspirações das provincias do norte e principalmente da cidade do Porto*, porquanto distaria BA 127km de Salamanca, ou seja, 328km do Porto àquela cidade, enquanto que a distância entre Figueira da Foz e Salamanca seria de 381km, logo a vantagem ia para a Linha do Douro com uma diferença de 53km menos.

Concluía ainda que a cidade do Porto sem a existência do CF do Douro, estaria a 437km de Salamanca (através das Linhas do Norte e da Beira Alta), mais 109km que pelo Douro, sendo pois, este o percurso mais próximo para ligar o Porto a Madrid (605km) e a Hendaya (845km) (DG 1882a (35), 1096).

O responsável pela Legação portuguesa em Madrid, na posse deste parecer, conferenciou com o ministro do Fomento e o director-geral das OP Eusebio Page, os quais informaram da urgência de se abrir concurso para a construção do CF de Salamanca à fronteira portuguesa no seu conjunto mas, considerando o estado de adiantamento da construção da Linha da Beira Alta, os prazos para a conclusão dos dois ramais deveriam ser diferentes, devendo no entanto as linhas-férreas portuguesas chegarem à fronteira ao mesmo tempo que as espanholas, exigindo esse compromisso do Governo português relativamente à Linha do Douro³²⁵, para poder abrir o respectivo concurso em princípios de Abril (1881).

Disso dá conta o conde de Casal Ribeiro ao conselheiro Anselmo José Braancamp a 3.III.1881, mais informando que no MF haviam dado entrada *uns estudos das linhas de Salamanca feitos pela deputação provincial*³²⁶. *Estes, porém, estão fóra das condições prescritas na real ordem de 15 de agosto de 1880, isto é, bifurcação cerca de Boadilla e San Muñoz* (DG 1882a (37), 1097).

Informa a 15 de Março seguinte o MOP português, após ter sido alertado para a necessidade urgente de se responder ao Governo espanhol, que do CF do Douro se achava em construção o troço compreendido entre o Pinhão e Foz-Tua, na extensão de 11,5km,

³²⁵ Somente necessitava o Governo espanhol da informação relativa à Linha do Douro, uma vez que o estado das obras da Linha da Beira Alta eram do seu conhecimento, pois a empresa que a construía, era a mesma que pretendia adjudicar a(s) de Salamanca à fronteira portuguesa.

³²⁶ Este *proyecto de ferrocarril a la frontera portuguesa* encontra-se no *Archivo de la Diputación Provincial de Salamanca*, sendo constituído por 16 livros e 22 planos, o qual tivemos oportunidade de nos ser mostrado.

prevendo a conclusão até à BA (62km) no prazo máximo de três anos com um custo de 3.748:000\$000 réis (DG 1882a (39), 1097).

Mas o ministro da Guerra não se rendera às evidências (o que é próprio dos militares) e, contra a resolução governamental³²⁷, comunicou ao seu colega do Fomento que a bifurcação ferroviária devia ser em Ciudad Rodrigo. Segundo o ministro plenipotenciário -que particularmente obtivera a informação-, os deputados por Salamanca consideravam ser esta uma manobra da *Société Financière* que, ao mesmo tempo, pretendia obter a concessão separada da via de Salamanca a VF. Esta situação motivou nova investida diplomática (DG 1882a (40), 1097).

Mas tudo se resolve a contento de Portugal, pois a Espanha aceita o prazo de três anos para levar os carris da cidade do Tormes a VT, anuncia a aprovação do projecto pela margem do Huebra elaborado pela companhia peticionária da concessão -linha(s) de Salamanca à fronteira- e afirma que abriria concurso para a sua construção com toda a brevidade (DG 1882a (49), 1098).

Entretanto uma *real orden* (RO) chega a abrir concurso somente para a via de ligação a VF, decisão que o Conselho de Ministros resolveu de seguida revogar, pondo a concurso a construção de ambas as ligações à fronteira portuguesa, havendo para tal assinado um contrato provisório com a *Société Financière*, que exigiu um prazo de cinco anos para a sua conclusão, o que naturalmente muito desagradou a Portugal e motivou diligências várias do ministro plenipotenciário.

Estas *démarches* criam um dilema ao ministro do Fomento quanto à redução do tempo de construção para três anos (como anteriormente acordado), devido ao facto da *société* ser a única concorrente a apresentar-se e, caso o Governo lhe não cedesse, recear não encontrar quem construísse o CF *em condições algumas* (DG 1882f (1-4), 1196-1197).

O conselheiro Hintze Ribeiro ministro dos Negócios Estrangeiros ainda aventa a proposta no sentido do Governo espanhol acordar com a *Société* em um artigo adicional, onde esta se comprometesse a construir as linhas num prazo não inferior a 3 anos nem superior a 5, mas obrigando-se dentro destes limites a ter concluída e aberta à circulação a linha de LF / BA, ao mesmo tempo em que estivesse concluída e aberta ao tráfego a Linha do Douro a BA (DG 1882f (17), 1197).

³²⁷ Resolução que havia sido pessoalmente transmitida pelo ministro marquês de la Vega de Armijo ao presidente ao chefe do Governo português (e interinamente encarregado do Ministério dos Negócios Estrangeiros) na sua passagem por Madrid a 2.IV.1881 (DG 1882a (46), 1097, c. 3).

A SFP aceita o artigo adicional às condições publicadas, comprometendo-se a construir o ramal do Douro *desde que linha portuguesa esteja construída até faltarem trinta kilometros para chegar a Barca de Alva*. Aceitando o Governo português esta proposta, a mesma comprometia-se a ir a concurso. O encarregado de negócios em Madrid informa que a solução dos 30km foi o melhor que pôde obter, atendendo às dificuldades de construção da ferrovia portuguesa (DG 1882f (6), 1197).

Entretanto durante o Verão prepara-se a entrada em cena do *syndicato do Porto* - consórcio de bancos portuenses³²⁸ e um grupo de capitalistas, promovido pela Associação Comercial do Porto (ACP)-, pois o visconde de Carnide a partir de Madrid, informa por telegrama (10.IX.1881) o ministro em Lisboa que a empresa francesa, relativamente ao concurso, *se mostra desanimada com respeito á linha do caminho ferro Douro porque receia que tarde muito em concluir-se a parte que ainda falta por fazer em Portugal, que são 60 kilometros que custam mais de 100 contos cada um*. No nosso entender, à *Société* muito lhe custava aceitar a existência futura de uma via-férrea a concorrer com aquela que daria continuação à que construía em Portugal.

Como os franceses tinham direito de opção na arrematação da construção das duas linhas de CF, receava o diplomata que ela viesse a exercê-la e, pudesse iludir a cláusula da simultaneidade, ou seja, trabalhar activamente na execução da linha até FO e simular trabalhar na de LF. Contudo havia 5 concorrentes *mas os unicos serios a Société financière e o syndicato do Porto* (DG 1882f (9), 1197).

Uma representação do SP de 3 membros com Burnay à cabeça, deslocara-se a Madrid, para o concurso, com instruções do Governo português para negociar com o delegado da empresa francesa.

Os portugueses julgam conseguir dela um acordo para garantir a construção de ambas as vias-férreas num prazo inferior a 5 anos fixado no concurso, a fim de assegurar nelas as mesmas tarifas e condições, obrigando-se o consórcio portuense a concorrer sem redução na subvenção e, no caso dos franceses usarem do direito de optar também sobre a proposta portuguesa (ou sobre qualquer outra) comprometiam-se:

³²⁸ Formalmente constituído em 28/VI.1881 (GM1881a, 222), pelos bancos Aliança, Comercial do Porto, Mercantil Portuense, União, Português, Comércio e Indústria, Banco do Minho, e Nova Companhia Utilidade Pública (DG 1882gg, 1822).

1.º, a construir o CF de Salamanca a VF e a BA no prazo de 3 anos, podendo a conclusão deste último ramal dilatar-se de modo que a conclusão do CF do Douro chegasse ao mesmo tempo à BA;

2.º, a não modificar o traçado actual de Boadilla a BA quando *resulte aumento de percurso sem previo accordo do governo portuguez*;

3.º, a estabelecer as mesmas tarifas para os ramais *devendo ambos gosar das mesmas vantagens durante a concessão*;

4.º no caso da *Société* não usar do seu direito de opção e que por falta doutro concorrente a concessão seja adjudicada ao *syndicato portuense*, *este obriga-se a manter as duas posições contidas nas tres clausulas dos artigos precedentes*;

5.º, no caso da concessão ser adjudicada aos portugueses, *este deixará ainda á société financière durante o praso de seis dias, o direito de rehver a concessão*.

Entendia a sociedade do Porto que este acordo garantia os interesses da Linha do Douro, razão pela qual questionam o ministro em Lisboa, através do diplomata, se o aprovaria *no caso de se não poder realisar melhor combinação, e pede resposta urgente, estão feitos depositos de 4 concorrentes mas 2 não os julgo pretendentes* (DG 1882f (10), 1197).

O ministro instrui a 11 de Setembro a Legação no sentido de Burnay fazer em nome do SP, *uma proposta com a reduçção de 200 pesetas à quantia total de 11.886:708 pesetas* (DG 1882f (11), 1197).

No dia seguinte um telegrama informa Hintze Ribeiro que a *Concessão foi adjudicada ao syndicato portuense com reduçção de cem pesetas a quantia total da subvenção* (DG 1882f (11), 1197). Apesar de tudo, metade daquilo que o Governo de Lisboa estava disposto a baixar na oferta.

Nascia aqui a contestação que iria durar nos meses seguintes, com repercussões durante uma dúzia de anos, sob a sugestiva designação de “salamancada”, se bem que essa decisão não fosse a causadora da crise económica mas apenas a terá agravado.

O Governo de Portugal para defender da concorrência francesa os empresários do Porto -que viam na Linha do Douro a sua futura prosperidade-, dispôs-se a subsidiar a construção da Linha de Salamanca à fronteira portuguesa através dum consórcio criado *ad hoc* naquela cidade da foz do Douro com a denominação de SP, pois se a responsabilidade da construção e ulterior exploração caísse nas mãos da empresa gala, esta beneficiaria seguramente a ligação da Linha da Beira Alta a Salamanca, por deter a sua concessão

através da sociedade anónima Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (CCFPBA) que por essa altura aproximava apressadamente os carris da fronteira em VF e cuja conclusão viria a ocorrer daí a quatro meses, como se poderá ver no item seguinte.

B – A polémica nacional portuguesa de 1882

A necessidade de efectuar outras ligações ferroviárias com a Espanha para aceder de forma mais directa à Europa sem ter de passar por Madrid, ocorre em Portugal num período de grande agitação social e conseqüentemente política (devido a um momento de crise “financeira”³²⁹), que deu pelo nome de “salamancada”.

Esta conjuntura desfavorável motivou uma onda de protestos populares anti-fiscais que varreu o País de N a S, seja contra a exportação de trigo ou aumento dos direitos de importação (necessária devido às más colheitas), seja contra alguns impostos estatais e concelhios, como o da produção do sal ou o aumento da contribuição industrial (PALACIOS 2008, 231-233).

Neste contexto foi realizada uma campanha contra o contrato de concessão ao marquês de Salamanca (proprietário da CRCFP) para a construção de vários CF. Criticavam-se tanto os trajectos como os preços e o facto de o empresário ser espanhol (PALACIOS 2008, 232), bem como a decisão em se subsidiar³³⁰ a construção do CF de Salamanca à fronteira portuguesa, como continuidade das linhas-férrreas do Douro e da Beira Alta, por parte do Estado português.

Porventura poderemos comparar esta situação com a actual (no plano económico) porquanto, sendo a conjuntura de crise, o Governo mesmo assim aposta nas grandes obras públicas, como auto-estradas, o novo aeroporto de Lisboa ou o comboio de alta velocidade, i. e., nos então designados “melhoramentos materiais”.

Temos que “salamancada” é sinónimo de “golpada” e encontrou o nome não só no apelido do grande homem de negócios espanhol D. José de Salamanca (ABREU 2005a, 107), como na atribuição do aludido subsídio ao consórcio portuense (criado em conluio

³²⁹ Que culmina em 1891 e que se deveu ao facto das finanças do Estado e o sistema bancário terem entrado em colapso, transformando-se imediatamente em crise “económica” por provocar uma estagnação do crescimento da riqueza (SANTOS 2001).

³³⁰ Este subsídio garantia a quantia de 135:000\$000 réis annuaes para complemento do juro de 5 por cento á empresa que se propõe realizar o prolongamento do caminho de ferro do Douro pela Barca de Alva a Salamanca (DG 1882w2 (34), 1666).

com o Governo³³¹) para a construção do CF na província de Salamanca, ao qual muitos se opuseram. Aliás, o SP era vulgarmente designado por *Sindicato de Salamanca*, ou mesmo *Sindicato-Salamanca*, enquanto que à lei que lhe deu origem se referiam como *Salamanquina* e aos seus apoiantes por *salamanqueiros*.

“Salamanca” surge assim aos olhos dos cidadãos duplamente relacionada com a política despesista (num momento de grandes dificuldades) e pouco patriótica do Governo³³² de Lisboa. “Salamanca” significava Castela / Espanha, a velha rival, em mais uma das suas tentativas de desgraçar Portugal com o “inocente” beneplácito dos governantes lusos.

Razão pela qual a decisão tomada em 1882 de avançar com a obra, projectada desde 1878, cria uma polémica que verdadeiramente dividiu o País, expressa nas inúmeras *representações*³³³, ou exposições como hoje diríamos, remetidas por entidades várias como as Câmaras Municipais, grupos de cidadãos, as corporações, as Juntas de Paróquia e mesmo as Juntas Gerais de Distrito, tanto à *Camara dos Senhores Deputados* (electiva ou câmara baixa) como à *Camara dos Dignos Pares do Reino* (hereditária ou câmara alta), co-legislativas, subscritas por milhares de cidadãos, constituindo algumas delas espessos volumes, como por exemplo a dos eleitores do Poço do Bispo (antigo concelho dos Olivais, Lisboa) que pretendeu realizar um comício contra a proposta mas cuja autorização lhes foi negado pelo administrador do concelho, decisão que provocou a indignação e motivou uma *representação* amplamente participada.

É nossa intenção fazer aqui o ponto da situação³³⁴ relativamente a esta matéria, partindo da documentação existente no Arquivo Histórico Parlamentar (AHP), tendo conhecimento entretanto que os referidos documentos foram mandados publicar de imediato³³⁵ no DG por decisão de ambas as Câmaras parlamentares, como acima se expôs.

³³¹ ...graças á sem-ceremonia com que n'esta desgraçada nação os ministros se prestam a ser administradores das poderosas companhias que têm contratos com o governo! E é necessario tambem suppor que Portugal é um aggregado de mycrocephalos para se lhe querer fazer acreditar que o syndicato portuense se formou só por não haver quem quizesse arrematar a construcção das ditas linhas de Boadilla a Barca de Alva e Vilar Formoso (DG 1882bb18, 1716), no dizer do abaixo-assinado da gente da Mêda.

³³² Presidido por António Maria de Fontes Pereira de Melo, tendo como MOP Hintze Ribeiro.

³³³ Também com o significado de *requerimento ao soberano ou autoridade superior* (CONSTANCIO 1868, 846).

³³⁴ Optando por transcrever excertos de algumas das representações, correndo eventualmente o risco de alongar a exposição.

³³⁵ Certamente à medida que iam chegando pelo correio, apesar das datas díspares com que vão sendo publicados, facto que de algum modo nos dificulta a organização da cronologia das diversas tomadas de posição.

Uma proposta de lei (a n.º 64-E) defendendo o prolongamento da Linha do Douro até Salamanca -e a ligação da Linha da Beira Alta àquela cidade castelhana-, com subsídio³³⁶ do Estado português, é apresentada pelo Governo ao Parlamento. A discussão começa e a Nação divide-se.

É a cidade do Porto que dá a partida, quando em 16.V.1882 através da CM, defende a aprovação desse projecto de lei, alegando serem de duas espécies os argumentos principais utilizados pelos detractores: *Chamam uns que é crime de lesa-patriotismo subsidiar com dinheiro portuguez a construcção de obras em territorio estrangeiro; argumentam outros que são tão más as condições técnicas do traçado do caminho de ferro da Barca de Alva a Boadilla por Hinojosa, Lumbrales, Olivedo, Bogazo, Villares e Boada, que todo o dinheiro gasto na respectiva construcção será absolutamente perdido para nós.*

E questiona se poderá *arguir-se de menos patriota quem subsidiar uma obra, que, embora feita em terra hespanhola, tem como resultados immediatos e certos augmentar consideravelmente o rendimento de uma linha que, alem de portugueza, é explorada por conta do estado, e inaugurar para esta cidade uma epocha de prosperidade, que promptamente se re fará da decadencia vizivel e crescente em que ha annos vão caindo as suas industrias e o seu commercio?*

Considera ainda que, se o traçado proposto não for o melhor e admite que o não seja, uma vez que fora elaborado pela *Société Financière*, então que o SP promova as modificações necessárias.

Apela por fim ao patriotismo dos deputados, confiando-lhe a CM do Porto *a causa de que pende a sorte d'esta cidade, e das provincias de que ella é centro* (DG 1882g3, 1236).

No início desse mesmo mês, já um grupo de pares do Reino solicitara ao MOP diversos documentos e informações *sobre a ligação das nossas linhas ferreas do Douro e Beira Alta com as correspondentes linhas hespanholas, e acerca do syndicato formado na cidade do Porto para a licitação da empresa respectiva* (DG 1882h1, 1236). Certamente para estarem documentados quando chegasse a hora de tomarem posição sobre o assunto.

A 17 é a vez dos negociantes portuenses que *profundamente impressionados pela má fé com que á ultima da hora se tenta oppor obstaculo á realisacção do caminho de ferro*

³³⁶ Que consistia numa garantia de juro ou *complemento do rendimento annual liquido d'essa linha até 5 por cento em relação ao custo da sua construcção* (DG 1882v (40), 1653; DG 1882gg, 1882).

da Barca de Alva a Salamanca, insinuando ser de difficil, senão impossivel execução o actual traçado, vem respeitosa e apresentando á camara dos senhores deputados as razões, que, no animo dos signatarios, militam a favor do mesmo traçado (DG 1882k1, 1290).

A 20 a da Junta Geral do Distrito da mesma cidade lembra que já a 11.IV.1878 *representou ao parlamento mostrando-lhe a necessidade urgentissima de fazer a ligação d'estes dois caminhos n'aquelle ponto da nossa fronteira, e pedindo-lhe que adoptasse as medidas necessarias para que tal aspiração se realizasse*. Alega que apesar dos membros da Junta serem outros e com diferentes ideais políticos, vinham essencialmente pedir o mesmo que então.

Considera em determinado momento da sua exposição que havia *no país quatro grupos de individuos que promovem, cada um por seu motivo especial, a rejeição ou adiamento da proposta de lei 64-E*, sendo que o:

- 1.º *prefere a linha de TAD pelo vale do Tua ao prolongamento do CF do Douro;*
- 2.º *combate o traçado de BA a Boadilla;*
- 3.º *por achar ser loucura gastar o dinheiro portuguez na construcção de caminhos de ferro hespanhoes;*
- 4.º *por não querer enriquecer os membros do syndicato á custa do suor do povo.*

Depois de analisar estas razões, refutando-as, remata pedindo aos deputados a aprovação da referida proposta de lei, *dando assim mais uma brilhante prova do zêlo, do patriotismo, e da elevação com que cuidaes dos graves negocios do paiz, que tão dignamente representaes* (DG 1882k2, 1290).

Informa a secretaria da Câmara hereditária que a 15 de Junho, discutirá um parecer (o n.º 94) sobre o CF de Salamanca (DG 1882n, 1469).

Os que protestavam, ao ver aprovado o projecto pelos deputados sem mais delongas, viraram-se para os pares do Reino (que também tinham uma palavra a dizer sobre o assunto uma vez que o Parlamento era bicamarário) pedindo-lhes que rejeitassem o projecto-lei.

E a oposição começa a ter rosto.

Dum comício realizado em Viseu para discutir o projecto governamental a que chamaram *Syndicato-Salamanca*, a 11.VI.1882, sai uma petição em cujas conclusões se expressa um protesto por pretender o Governo *subsidiar á custa do thesouro portuguez*

dois terços de caminho de ferro em territorio hespanhol, numa situação de deficit económico em que se julgou indispensavel tributar os generos de primeira necessidade, como são o assucar, o chá, o petroleo e o sal, e onerar o contribuinte com o adicional de 6 por cento sobre as contribuições do estado, construir linhas ferreas em paiz estranho á custa do povo portuguez é loucura que mal se comprehende e que de nenhum modo se justifica.

Consideravam estar o Governo *compromettido gravemente no syndicato portuense* e prova disso era o facto da precipitada aprovação com que fez aprovar o projecto na Câmara dos Deputados e, *o singularissimo facto dos trabalhos de construcção a que activamente se procede no troço de Villar Formoso a Boadilla por parte, segundo se affirma, da “société financière”, embora os empregados se digam estipendiados pelo syndicato.*

Todavia, persistindo o Governo nesse propósito, reclamavam também para si, a construção de um CF, de via larga que *partindo dos arredores de Mangualde por Vizeu e Valle do Vouga, ligue a linha da Beira com a do Norte, podendo a fabulada riqueza de Salamanca chegar ao Porto, satisfazendo igualmente a necessidade de Vizeu se ligar àquelas duas ferrovias*³³⁷ (DG 1882o, 1478).

Mas a CM de Almeida a 13, pede não só que aquele projecto ferroviário seja aprovado, como todos os demais (DG 1882v (23), 1651).

A 14 é a vez da CM de Loulé que considera inadmissível o *projecto do syndicato de Salamanca*, quando os algarvios nem sequer possuíam uma estrada em condições razoáveis que os ligasse às outras províncias e o seu CF, *começado há tantos annos, e representando um capital importante, para ahi está sem servir de cousa alguma, e deteriorando-se cada vez mais* (DG 1882p3, 1516-1517).

No dia seguinte manifesta-se a edilidade da Vidigueira, *contra o onerosissimo projecto do syndicato, em que o paiz irá despender a avultada somma de 2.700:000\$000 réis para se construirem, em terras de Hespanha, caminhos de ferro, quando é certo que, em seus proprios dominios, tanta necessidade ha de toda a ordem de melhoramentos, dando o exemplo dos portos marítimos, da organização do Exército, das boas vias de comunicação e da agricultura que infelizmente tão descurada anda.* Lamenta que a maioria

³³⁷ A futura Linha do Vouga, aqui defendida pelos viseenses e por proposta do deputado Mariano de Carvalho, fora já anteriormente objecto de várias discussões *recaindo nelle uma votação parlamentar em 1881, e votando-se na mesma sessão os meios necessarios para a construcção d’essa linha* (DG 1882o, 1478, c. 3)

dos deputados tivesse aprovado um *tão anti-patriótico projecto, quando acaba de votar uma nova rede de impostos aos contribuintes humildes, e de fulminar com uma taxa elevadíssima (a mais elevada da Europa) os generos de primeira e indispensavel necessidade, como são o pão, o sal e o petroleo* (DG 1882p4, 1517).

Igualmente a de Ansião, que utiliza na petição a argumentação da elevada tributação aplicada ao pão e ao sal, concluindo não haver nessas condições *rasão de ordem alguma que justifique a applicação do producto de impostos tão onerosos e subvencionar caminhos de ferro hespanhoes*. E também a de Marvão que subscreve (DG 1882p9, 1517; DG 1882p11, 1517).

Mas a 15 a municipalidade de Vila Verde representa a favor da aprovação da *proposta do governo a respeito do syndicato de Salamanca* (DG 1882s (14), 1615).

A 16 reage a CM de Avis indignada, porque *Subsidiar caminhos de ferro em terras de Hespanha, afigura-se-nos ser o mesmo que pagar tributo a Castella, e, triste é dizel-o, pagar esse tributo na presente conjuntura em que os objectos mais necessarios á vida acabam de ser elevadamente tributados, traz-nos á mente recordações do passado, que não deveria ser esquecido pelos depositarios do poder*. Prossegue lembrando os impostos criados nos séculos XVII e XVIII, *para occorrer ás despesas que exigia a defesa do reino dos ataques de Castella”, enquanto que agora se criavam novos impostos e agravavam-se os existentes “para... presentear Castella!!... (DG 1882p5, 1517).*

E as gentes de Bragança através dum comício protestam não só contra o projecto-lei, mas informam que *Repellem energicamente os supplicantes a audacia com que um pequeno grupo de portuenses ousou conferir-se procuração, que ninguem lhe deu, para fallar em nome das provincias do norte, e especialmente d’esta provincia transmontana, inculcando-se protector officioso de direitos, que nós bastamos a defender, quando aliás é certo que ao egoismo do Porto foram sacrificados os nossos mais caros interesses*.

Concretizando, alegam as dificuldades e a despesa em levar a linha de Foz-Tua a BA, via esta que seguiria paralela à da Beira Alta e indo nela convergir em Boadilla, com a certeza de que se prejudicariam mutuamente, quando a AIECP defendia a travessia ferroviária pelo meio do Distrito de Bragança a ligar na fronteira com o CF de Zamora, projecto que o Porto soubera prejudicar.

No entanto, apesar de considerarem enorme a privação duma via internacional, considerar-se-iam razoavelmente atendidos com a construção do ramal da Linha do Douro, a partir de Foz-Tua, para Bragança.

Por fim declaram *que se julgarão victimas de uma extorsão violenta, quando sejam forçados a pagar tributos para subsidiar caminhos de ferro em terra estrangeira, a beneficio de especuladores, ao mesmo tempo que o governo se escusa a mandar construir o caminho de ferro de Bragança, allegando falta de meios* (DG 1882p7, 1517).

Seguem-se nesse mesmo dia as CM de Castelo de Vide e de Portalegre e também o povo desta cidade, assim como os cidadãos de Monção.

Se a da vila alentejana se limita a subscrever a contestação ao projecto, os portalegrenses consideram *repugnante aos sentimentos da grande maioria do povo portuguez, que se subsidie a construcção de um caminho de ferro em terras de Castella e na mesma ocasião em que se exigem aos contribuintes vexatorios e pesadissimos impostos, alegando ainda não ser justo que o thesouro publico, devendo aos cofres das juntas geraes e das camaras municipaes centenas de contos de réis de subsidios para a construcção de estradas districtais e municipaes, abra os seus cofres para pagar a um syndicato 2.700:000\$000 réis, a fim de construir em Hespanha, um caminho de ferro, cuja utilidade é duvidosa para Portugal* (DG 1882p10, 1517; DG 1882p12, 1517; DG 1882p13, 1517; DG 1882cc3, 1733).

E a 17 os favoráveis ao projecto iniciam o contra-ataque, com a CM do Peso da Régua a alçar a voz em defesa das pretensões portuenses que, alega, *olvidaria os interesses dos seus municipes se não tomasse parte na magna e importante questão que se debate, denominada syndicato, que traz sobresaltados os animos de todos os habitantes do paiz vinhateiro do Douro, cujos interesses se acham intimamente ligados com os da cidade do Porto, razão porque pedem que tão momentoso assumpto seja discutido e resolvido na actual sessão legislativa, dando-lhe a vossa aprovação, bem como as vereações de Valença e de Lamego* (DG 1882q2, 1529; DG 1882t8, 1626; DG 1882v (10), 1650).

No dia 18, a comissão nomeada num comício realizado em Grândola, em dois pontos explana a sua posição contra: 1.º, se o Governo previa que o ramal de Boadilla a BA haveria de conhecer grande movimento, então não necessitava de auxílio para a sua construção; no caso contrário, não merecia o sacrifício de 2.700:000\$000 de réis *que querem arrancar ao desgraçado contribuinte portuguez*; 2.º, se havia quem construísse o CF de Salamanca à fronteira portuguesa em cinco anos, sem necessitar de subsídio algum, porque razão se havia de *aggravar a angustiosa situação do thesouro portuguez por causa do adiantamento de dois annos na construcção de um ramal de importancia questionavel,*

tanto mais quanto o praso fixado dos dois annos se poderá prolongar por tanto tempo, quanto demorar a conclusão do caminho de ferro do Douro (DG 1882p8, 1517).

Na mesma data outro comício no Porto, cidade na qual onde supostamente todos estavam de acordo com o negócio, sai uma representação onde se afirma ser importante uma comunicação directa entre a barra do Douro e Salamanca mas, para que ela corresponda às conveniências da cidade e do País, *é mister que se faça nas condições materiaes e economicas que devem presidir a obras d'esta magnitude, e é o que não está prevenido, nem acautelado no projecto que se discute.*

Explicava que tal posição se devia primeiro ao traçado, depois por se conceder a garantia de juro ao SP sem que se houvesse averiguado se tal era indispensável para ligar o Porto a Salamanca e, por último, *na dolorosissima hypothese de ser indispensavel a garantia de juro, só deveria ser concedida, com relação ao custo real da obra e dentro de um limite fixado, e não com relação ao custo calculado no orçamento hespanhol; o que é tanto mais palpavel, quanto é sabido que este orçamento está exagerado, e que segundo se affirmou na camara dos senhores deputados, uma companhia séria se presta a construir o caminho de ferro por menos 2.000:000\$000 réis do que o total calculado no mesmo orçamento.*

Rematava pedindo à Câmara dos Pares que negasse a aprovação ao projecto e que pugnassem pela ligação do Porto a Salamanca, *pelo modo mais conveniente áquella cidade e ao paiz* (DG 1882p6, 1517).

E ainda noutras manifestações, como em Barcelos, foram discutidos os projectos de lei sobre o imposto do sal (que quadruplicaria o seu preço) e o *syndicato de Salamanca*, cuja discussão no Parlamento, segundo os peticionários, *não dará de si, para Portugal, outro resultado que não o da pura perda da enorme quantia de 2.700:000\$000 réis. Rematavam pedindo que decidissem em favor do povo que, de um extremo ao outro do paiz, vol-o supplica angustiado!*; o mesmo ocorreu em Silves (DG 1882q1, 1528; DG 1882v (9), 1650).

Mas nesse mesmo dia os empregados do comércio do Porto remetem um abaixo-assinado onde apelam à câmara alta *que approvem o projecto de lei que concede uma garantia de juro á companhia concessionaria da linha ferrea de Salamanca a BA* (DG 1882r3, 1600).

Assim como a CM de FEC, o que é natural, pois os freixenistas, está bom de ver, não poderiam desprezar a ideia de terem um CF a passar-lhe nos limites S do concelho (DG 1882r8, 1601).

E a 19 vêm a CM de Fafe e a ACP, esta num longo documento, a considerar que *Esta questão tem sido tão amplamente discutida e tornou-se nos ultimos tempos tão notoria, tão acalorada, e póde dizer-se mesmo tão irritante, porque infelizmente a paixão politica de alguns entendeu achar n'ella um aproveitavel elemento a explorar” que só lhe resta confirmar as ideias naquilo que, sobre a matéria, sempre defendeu perante os poderes públicos, ou seja, que a ligação ferroviária em causa, “constitui uma necessidade de primeira ordem e inadiavel para esta cidade e para todo o norte do paiz* (DG 1882r4, 1600; DG 1882s (23), 1615).

Mas em contrapartida a CM de Mira suplica *que não deis a vossa aprovação ao projecto de lei syndicato-Salamanca por ser talvez um facto unico na historia dos povos civilizados da Europa, o ir sobrecarregar o thesouro de encargos para ir subsidiar caminhos de ferro em territorio estrangeiro* (DG 1882r6, 1601).

A 20 é a vez da CM de Barcelos³³⁸, muito dividida, votar pela segunda vez o assunto em sessão extraordinária, alterando o sentido de voto, aprovando agora uma posição favorável ao projecto-lei (DG 1882r9, 1601). Assim como a de Mesão Frio, esta do Douro e directamente interessada e também a de Alcobaça (DG 1882s (9), 1614; DG 1882s (18), 1615). Enquanto a edilidade de Redondo considera mesmo inconstitucional *subsidiar um caminho de ferro em territorio estrangeiro*, citando o artigo 145.º, § 14.º da Carta Constitucional (DG 1882t1, 1625).

No dia 21 é a vez das CM do Gavião e de Elvas dizerem que, considerando o miserável estado económico do Estado em *que quasi metade das rendas publicas é absorvida pelos juros da nossa dívida nacional*, com os seus cidadãos empobrecidos e vergados ao peso dos impostos, novos e velhos, directos e indirectos, e pretender subsidiar um CF estrangeiro em 2.700 contos de réis, *não póde ser!*, seguidas das de Portel e Idanha-a-Nova (DG 1882r2, 1600; DG 1882r7, 1601; DG 1882s (19), 1614; DG 1882s (20), 1615).

³³⁸ Numa reunião ordinária onde faltou o presidente, dos 5 membros da vereação presentes, 3 votaram contra o projecto-lei e 2 deles eram-lhe favoráveis mas, alguns dias após (já com o presidente), em sessão extraordinária, de 6 presenças, 4 manifestaram-se a favor (DG 1882r9, 1601, c. 2).

Nesse mesmo dia surge um novo grupo, ou seja, aqueles que não tomando (directamente³³⁹) partido, sentem-se no entanto na necessidade de também escreverem à Câmara Alta, tal é o caso da CM de VN de Ourém, afirmando que *confia plenamente no governo que actualmente rege o paiz, e acatará a sabia resolução dos dignos pares do reino ácerca do syndicato portuense, resolução que por certo será inspirada no mais acrisolado patriotismo* (DG 1882r13, 1601). Consideraremos neste caso que esta argumentação revela uma postura favorável ao projecto.

E a posição das vereações de Tondela, Valongo, Mirandela e a Junta Geral do Distrito de Beja, fazem pender o resultado do dia para a aprovação daquele projecto; Mirandela que havia pouco representara no sentido de que se construísse uma linha-férrea de Foz-Tua à sua Vila, considerava que ambas se complementariam (DG 1882s (15), 1615; DG 1882s (25), 1615; DG 1882t6, 1626; DG 1882t10, 1626).

No sentido da abstenção e no dia seguinte, 22, surgem as CM de Torres Novas, de Cascais, de Vieira do Minho e a de Almodôvar, a deixar o assunto à consideração do *dignos pares* por confiarem no seu patriotismo (DG 1882r10, 1601; DG 1882r14, 1601-1602; DG 1882s (11), 1614; DG 1882t2, 1625).

Argumentativos e cheios de patriotismo estiveram os edis de S. João das Areias³⁴⁰, que nesse mesmo dia, considerando que *Uma questão que se vae tornando celebre nos modernos annaes da governação publica está preoccupando o animo do povo. Cheia de interesse e palpitante de actualidade a questão do syndicato portuense, ou antes do subsidio com que o governo vae garantir os juros de dinheiros gastos em caminhos de ferro estrangeiros, tem enchido o espirito do nosso povo, espantado, surprehendido e quasi duvidoso da veracidade de tal factio; elle pouco propenso a duvidar da seriedade com que os estadistas e os luminares dos partidos gerem os bens que são de todos.*

Considera que o povo rude e que nada deve à ilustração, conserva uma ideia de forma *latente mas impoluta e que salta rapida, ferida pelo desprezo de quem a deva respeitar, como do silex a faisca que incendeia a mina. É a independencia nacional.* Que esse mesmo povo podia não saber a História das lutas pela Restauração da independência e a das invasões francesas, *mas sabe bem que então nem de francezes nem de hespanhoes*

³³⁹ Pois alguns apesar de deixaram a resolução do assunto à responsabilidade dos pares do Reino, não deixam de afirmar a confiança no Governo (que é o autor da proposta).

³⁴⁰ Foi este Concelho extinto e integrado no de SCD em 1895.

nos vieram carinhos de afagos, daviadas generosas ou regalias liberaes. Sabe-o e nunca esquece.

E n'esta questão, dignos pares, o povo portuguez rude porque o não ilustram, mas sincero porque é essa a sua indole, não vae procurar sophismas financeiros que não comprehende; vê só, e isso vê elle bem, que se quer subsidiar, que se quer fazer á nossa custa um caminho de ferro em Hespanha, e que de Hespanha fica sendo. Até porque um CF no vale do Vouga traria as mesmas vantagens para o Porto (DG 1882r5, 1600-1601).

Um grupo de cidadãos de Esposende e a CM de Tabuaço também estiveram contra (DG 1882u2, 1639-1640; DG 1882v (8), 1649).

Neste dia os edis de S. Pedro do Sul, de Paredes, de Ovar e de Beja solicitam a aprovação do projecto (DG 1882s (10), 1614; DG 1882s (26), 1615; DG 1882t3, 1625; DG 1882w2 (11), 1664).

No grupo dos “abstencionistas” (dizemos nós) exercem o direito de petição a 23, as CM de Guimarães, de Terras de Bouro, de SCD, de Cabeceiras de Basto, de Braga, de Monchique e de Aguiar da Beira (DG 1882s (8), 1614; DG 1882s (12), 1614; DG 1882s (16), 1615; DG 1882s (17), 1615; DG 1882s (21), 1615; DG 1882t7, 1626; DG 1882v (37), 1652).

Mas este dia regista também 14 pareceres favoráveis à aprovação do projecto, com as CM de Póvoa de Lanhoso, Paços de Ferreira, Mértola, Vila Real, Odemira, Estarreja, Barrancos, Moura, Ponte da Barca, Mondim de Basto, TM ³⁴¹, Paredes de Coura, Penalva do Castelo e Caminha; Vila Real pergunta *quem não vê que alimentar a vida de uma cidade tão industrial e commercial como o Porto, é fomentar a prosperidade do paiz?*. Mértola considera que no ataque ao projecto as oposições estavam coligadas *com o chamado partido republicano* (DG 1882s (13), 1614; DG 1882s (23), 1615; DG 1882s (22), 1615; DG 1882s (29), 1616; DG 1882t4, 1625; DG 1882t5, 1625-1626; DG 1882v (3), 1649; DG 1882v (4), 1649; DG 1882v (11), 1650; DG 1882v (26), 1650; DG 1882v (40), 1653; DG 1882w2 (10), 1664; DG 1882w2 (26), 1665; DG 1882z2, 1684).

Enquanto que TM questiona mesmo *Que importa, que se dê esse subsidio, se o interesse é do Paiz, se essa construcção traz vida e prosperidade ás nossas provincias? Não é cousa nova subsidiarem-se caminhos de ferro em territorio estrangeiro. Levados*

³⁴¹ Confrontado o texto com o original exarado na acta da sessão da CMTM -que nos foi remetido a nosso pedido pela Bibliotecária Helena Pontes, o que agradecemos- verificámos que a decisão está datada de 25 e não 23 (AHMTM 1882; DG 1882v (40), 1653).

pelo mesmo principio de utilidade commum, tambem a França subsidiou um caminho de ferro em Espanha e a Belgica outro na Hollanda. É a Espanha que ha de augmentar a vida e o movimento da nossa linha do Douro, que, sem a sua ligação com Salamanca, pouco poderá produzir (AHMTM 1882).

Pelo menos dois comícios foram realizados em Lisboa contra o projecto, remetendo os lisboetas aos pares do Reino um grande abaixo-assinado, datado de 23, contendo 12.026 assinaturas, no qual se insurge com o facto do Governo, para além de ter agravado o imposto sobre os generos alimenticios de primeira necessidade, em que se encarecia a alimentação publica, já bastante cara, com impostos vexatorios sobre o chá, o assucar, as bebidas alcoolicas, os cereaes e o sal, e se augmentavam, por um modo cego, todos os tributos desigualmente distribuidos, tornando mais sensiveis as injustiças, e por todos os modos dificultando a existência miserrima das classes indigentes; no momento em que se praticavam todos esses excessos tributarios, ampliavam-se os quadros do funccionalismo, approvava-se o contrato, celebrado sem concurso, sobre o caminho de ferro de Torres Vedras, e não se punha a menor peia efectiva ás prodigalidades reveladas na discussão do orçamento.

Mas o que é mais inaudito, approvou ultimamente a camara dos senhores deputados, e pretende-se agora que approve a dos dignos pares, a proposta de lei concedendo a quantia de 135:000\$000 réis annuaes á empreza que construir os projectados caminhos de ferro hespanhoes de Salamanca á fronteira portugueza (DG 1882aa2, 1704-1705).

A 24 a municipalidade de Celorico da Beira abstém-se, enquanto que a de FCR e a de Vimioso são favoráveis ao projecto, mas estão contra a peregrina idéa de ir subsidiar a construção de linhas ferreas estrangeiras, os residentes em Campo Maior e os cidadãos de VNFC que lembram não dever confundir-se a questão do SP com o CF do Porto a Salamanca, pois essa ferrovia é muito do seu interesse (DG 1882v (38), 1652; DG 1882v (34), 1652; DG 1882w2 (21), 1665; DG 1882w2 (27), 1665; DG 1882z3, 1684).

A 25 manifestam-se os cidadãos *progressistas*³⁴² de Lamego, de Vila Real e de Leiria contra e a CM de Aljustrel a favor (DG 1882v (16), 1651; DG 1882w2 (2), 1662; DG 1882v (5), 1652; DG 1882w2 (9), 1662).

³⁴² Assim identificados pelos adversários reunidos também em comício uma semana depois (DG 1882bb3 (17), 1713).

Consideram os vilarealenses que *Poucas questões, ou talvez nenhuma, tem havido como essa, que tão vivamente attrahisse a attenção do paiz, tornando-se conhecida no seu aspecto fundamental da grande maioria dos cidadãos, e que tanto contendesse com o patriotismo e justiça, ao mesmo tempo que com a moralidade e oportunidade. Entendem ainda que a hostilidade contra elle é pronunciadissima, não pela ligação do Porto com Salamanca, que todos desejam (...) mas pela justa indignação das consciencias, escandalisadas pela, ao menos reprehensivel, e ja ha muito não dissimulada origem do syndicato, melindradas com o feudo que á Hespanha se quer obrigar Portugal a pagar, injuriadas com os concluios secretos que ludibriam a boa fé, e illustradas pela demonstração ja feita dos defeitos e erros materiaes e economicos, que em detrimento do paiz e do proprio Porto o projecto patrocina e quer tornar irremediaveis* (DG 1882w2 (2), 1662).

A 26 vêm os edis de Mortágua, de Penacova, de Anadia, de Sernancelhe, de Oliveira de Frades e de Vila Real de Santo António manifestar a sua posição contra, aduzindo os de Sernancelhe argumentos que o aludido projecto-lei *compromette gravemente o thesouro, sem favorecer o commercio e as industrias nacionaes, e que auctorisa o governo a despender em terras estrangeiras uma fabulosa parte da actividade da nação, pois considera que o syndicato foi uma medida politica para socegar o Porto na rede tributaria que se projectava lançar a este pobre paiz, por seu turno os algarvios da foz do Guadiana consideram que Poucas semanas depois de ser approved nas duas casas do parlamento o augmento dos tributos existentes e a criação do novo imposto sobre o sal, ficando por este facto a aquisição dos elementos mais necessarios á alimentação do homem, quasi defeza para as classes pobres; é então, poucas semanas depois de approved tão enorme sacrificio, que se pretende de mão beijada atirar para a provincia de Salamanca 2.700:000\$000 réis, que são um verdadeiro rio de sangue portuguez destinado a fertilisar uma provincia hespanhola* (DG 1882s (27), 1616; DG 1882s (28), 1616; DG 1882w2 (33), 1666; DG 1882v (14), 1650; DG 1882v (15), 1651; DG 1882bb3 (21), 1714).

Os eleitores e elegíveis de Faro alinham pelo mesmo diapasão, considerando que *O Algarve, senhores, viu com a mais profunda mágua que o governo se prestava a conceder o subsidio de réis 2.7000:000\$000 para a construcção de um caminho de ferro em terras de Hespanha, não tendo esta provincia ainda visto realisada a sua mais ardente*

aspiração. É justo que também nos seja dado um lugar, ainda que modesto, no banquete da civilização (DG 1882w2 (4), 1663).

Este dia conhece a abstenção das CM da Guarda, Castelo Branco, Carregal do Sal e Manteigas (DG 1882v (20), 1651; DG 1882v (21), 1651; DG 1882v (24), 1651; DG 1882v (39), 1653).

Enquanto as CM da Póvoa de Varzim, Maia, Sabrosa, Vila Pouca de Aguiar, Valpaços, Campo Maior³⁴³, Ribeira de Pena, Santo Tirso, Trancoso, Mondim da Beira³⁴⁴, Vila Flor, Arouca e Serpa apadrinham o projecto (DG 1882u4, 1640; DG 1882v (1), 1649; DG 1882v (2), 1649; DG 1882v (6), 1649; DG 1882v (27), 1649; DG 1882v (30), 1652; DG 1882v (33), 1652; DG 1882v (35), 1652; DG 1882v (36), 1652; DG 1882w2 (13), 1664; DG 1882w2 (16), 1664; DG 1882x (7), 1674; DG 1882bb3 (29), 1715).

No dia seguinte, surgem as edilidades do Sardoal, do Porto, de VN da Cerveira, de Alfândega da Fé, de Lousada e de Mogadouro a pedirem que fosse convertido em lei o projecto em causa (DG 1882r12, 1601; DG 1882u3, 1640; DG 1882v (29), 1652; DG 1882v (32), 1652; DG 1882w2 (19), 1664; DG 1882w2 (29), 1665), abstendo-se as de Fornos de Algodres e Oliveira de Azeméis, assim como a Junta Geral do Distrito da Guarda (DG 1882v (19), 1651; DG 1882v (22), 1651; DG 1882w2 (28), 1665).

No entanto a CM de Setúbal³⁴⁵ e de Coruche, assim como a Junta de Paróquia da freguesia de Ílhavo (sede do concelho), manifestam-se contrários (DG 1882v (28), 1651-1652; DG 1882v (13), 1650; DG 1882cc6, 1733).

E, em data próxima mas anterior a 28³⁴⁶ desse mês de Junho, surgem as representações das municipalidades de SJP e de Santa Maria da Feira, favoráveis ao empreendimento. No caso da Pesqueira está bom de ver que não poderia deixar de defender um comboio que lhe passasse à porta, enquanto que a Feira para além de outras preocupações, não deixa de se referir à povoação de Espinho, já naquela época concorrida por famílias espanholas na estação balnear e que muito teria a ganhar com o CF de Salamanca (DG 1882r1, 1600; DG 1882r11, 1601).

Não sem que neste dia (28) as municipalidades de Chaves, alguns vereadores de Lamego e os cidadãos de Loulé e da Guarda, se afirmassem contrárias ao negócio

³⁴³ O vereador “progressista” havia representado à Câmara dos Pares a sua opinião contrária ao projecto; assina a representação a maioria dos vereadores favoráveis e vários cidadãos (DG 1882v (30), 1652).

³⁴⁴ Antigo Concelho integrado no de Tarouca em 1896.

³⁴⁵ Comício realizado a 25 de Junho.

³⁴⁶ Data da resolução da Câmara dos Pares em mandar publicar no DG; representação não datada.

ferroviário, acrescentando os últimos ser *humilhante para Portugal o darmos 2.700:000\$000 réis com que se vae construir um caminho de ferro n'uma nação poderosa e nossa rival, como é a Hespanha* (DG 1882bb3 (7), 1712; DG 1882w2 (6), 1663; DG 1882w2 (5), 1663; DG 1882x (13), 1675), e as CM de Amares e Sever do Vouga se abstivessem (DG 1882v (17), 1651; DG 1882w2 (32), 1665).

Enquanto que as CM de Mangualde, do Cadaval, de Monção, de Reguengos de Monsaraz, de Bragança, de Vinhais, de Moimenta da Beira, de Esposende, de Melgaço, de Castro Marim, de Faro, de Vila Velha do Rodão e de Viana do Castelo, lhe foram favoráveis (DG 1882v (18), 1651; DG 1882v (31), 1652; DG 1882w2 (3), 1662-1663; DG 1882w2 (7), 1663; DG 1882w2 (12), 1664; DG 1882w2 (15), 1664; DG 1882w2 (17), 1664; DG 1882w2 (18), 1664; DG 1882x (6), 1674; DG 1882x (9), 1674; DG 1882x (10), 1674; DG 1882x (12), 1674; DG 1882bb3 (4), 1712).

A 29 abstém-se a CM Silves e pedem a aprovação as de Ourique e a de Macedo de Cavaleiros, esta alegando que este CF *passando ao sul do districto e tocando n'elle, tem de ser o tronco onde devem convergir os ramos que o mesmo districto reclama* (DG 1882w2 (21), 1665; DG 1882w2 (23), 1665; DG 1882x (4), 1673-1674).

Perto do dia 30³⁴⁷, os comerciantes, industriais e capitalistas do burgo portuense, *desprendidos de paixões politicas* decidem juntar a sua voz à da ACP da mesma cidade, no pedido da aprovação do projecto de atribuição da *quantia de juro de 5 por cento ao syndicato portuense, para a construção do caminho de ferro de Salamanca á fronteira portugueza*, do mesmo modo pensando a edilidade do Marco de Canaveses (DG 1882s (7), 1614; DG 1882t5, 1626).

Nesse mesmo dia a CM de VN de Gaia, *como vizinha mais proxima da cidade do Porto, e formando quasi uma mesma povoação com ella*, considera a aprovação do projecto como uma *verdadeira e indeclinavel necessidade* (DG 1882w2 (8), 1663).

Pronunciam-se no mesmo sentido as CM de Gondomar, de Seia, de Alvaiázere, de Macieira de Cambra³⁴⁸ e de Murça, considerando esta que *a não se tornar effectivo o prolongamento d'esta via, o caminho de ferro do Douro já construido nunca poderá corresponder aos interesses e vantagens que com fundamento d'elle esperava o paiz, não só porque lhe falta o seu natural complemento, mas principalmente por causa da terrivel*

³⁴⁷ Idem; idem.

³⁴⁸ Concelho extinto em 1926 e substituído pelo de Vale de Cambra (então criado) e ao qual pertence como Freguesia.

phylloxerica que hoje affecta toda esta região, como a maior das calamidades publicas (DG 1882w2 (20), 1664; DG 1882w2 (24), 1665; DG 1882x (15), 1675; DG 1882cc1, 1733; DG 1882w2 (34), 1666).

Mas a abstenção é a posição da CM dos Olivais³⁴⁹ (DG 1882w2 (30), 1665), enquanto que as de Oliveira do Hospital, de Albufeira e os cidadãos de Almeida, da Mêda e de Resende são contrárias, considerando os ribacodanos uma iniquidade *obrigar a pagar melhoramentos castelhanos quem, como nós, ainda não tem na area do seu concelho um só palmo de estrada!*, acrescentando os medenses *que num País que caminha rapidamente para a bancarota pelo fatal desfiladeiro de um “deficit” annual equivalente á terça parte de suas receitas publicas, aprovar o projecto em causa afigura-se-lhes um erro enorme, um crime espantoso, um crime de lesa-patriotismo, um crime de lesa-nação* (DG 1882x (3), 1673; DG 1882x (11), 1674; DG 1882bb3 (9), 1712; DG 1882bb3 (18), 1713; DG 1882bb3 (20), 1714).

E os de Resende ironicamente exclamam que lhes *parece irregular, e até inaudito, que cidadãos portuguezes representem a favor de um projecto, que nos encontrou tão prosperos e fortes de meios que é mister exportal-os para terras de Hespanha, de modo que lá fructifiquem em beneficio dos nossos leaes e bons amigos!*

Lá, na feliz Hespanha, um governo illustrado e amigo do povo, acabou com o imposto do sal e vae decretar a livre importação de cereaes; cá, n'este uberrimo torrão portuguez, tem Sua Magestade Fidelissima, que os abaixo assignados veneram como representante de El-Rei D. João IV, um governo tão solícito e amante do povo, que tributa o sal e o pão para evitar, talvez, as consequencias funestas da opipara alimentação das nossas classes operarias! Lá, na Hespanha, de que tanto cuidâmos, ha estradas que approximam as suas provincias da sua capital; cá, n'este paiz de que tanto nos esquecemos, ha difficeis e perigosos atalhos, que afastam as suas provincias da sua capital, de modo que, em menos tempo e com menos incommodos e perigos, se jornada de Lisboa a Paris do que de Lisboa a Faro e a Bragança! (DG 1882bb3 (20), 1714).

A 1 de Julho são as CM de Nelas, de Fráguas³⁵⁰ e do Alandroal a pedir a aprovação do projecto ferroviário, a de Penamacor a abster-se e os cidadãos de Fafe³⁵¹ e de Celorico da Beira a assumirem posição contrária, bem como os edis de Vagos (DG 1882w2 (22),

³⁴⁹ Sede de um antigo Concelho do século XIX, hoje Freguesia de Lisboa.

³⁵⁰ Antiga sede de Concelho, hoje Freguesia de Vila Nova de Paiva.

³⁵¹ Comício realizado a 16 pp.

1665; DG 1882w2 (31), 1665; DG 1882 x (16), 1675; DG 1882bb3 (6), 1712; DG 1882bb3 (9), 1712; DG 1882bb3 (11), 1712; DG 1882bb3 (14), 1713).

E a 2 do mesmo mês as edilidades de Arronches e de Viana do Alentejo, bem como os cidadãos *regeneradores*³⁵² de Lamego, manifestam opinião favorável ao projecto (DG 1882w2 (25), 1665; DG 1882x (14), 1675; DG 1882bb3 (17), 1713), a de Proença-a-Nova abstém-se (DG 1882x (8), 1674), enquanto que as gentes de Trancoso, de *alguns dos concelhos a sul do Tejo* reunidos em Almada, as CM de Serpa, da Mêda, de Vouzela e *A minoria da camara municipal do concelho de S. Pedro do Sul, juntamente com a maioria dos quarenta maiores contribuintes do mesmo concelho*, se insurgem contra a construção de CF em terras espanholas, alegando este último que adopte antes o Governo *para garantir os interesses do Porto e do paiz, a construcção do caminho de ferro do Valle do Vouga, a comunicar com aquella cidade, e como o ponto mais conveniente do caminho de ferro da Beira Alta* (DG 1882x (1), 1673; DG 1882x (2), 1673; DG 1882x (18), 1675; DG 1882bb3 (10), 1712; DG 1882x (5), 1674; DG 1882bb3 (3), 1712).

Nesta data também o *povo de Coimbra, reunido n'um grande comicio publico considera que, ninguem de boa fé pode negar que o projecto é profundamente antipathico ao paiz, e que este entrou n'um periodo de agitação e irritação, que póde levar ás mais desagradaveis perturbações, e avisa que qualquer que seja a fórmula do subsidio, o facto predominante e superior a todas as subtilezas é que o projecto tende a fazer Portugal tributario de Castella por um largo periodo de annos. Contra dependencias e feudos ultrajantes protestaram os nossos maiores com as armas na mão; e é renegar de uma honrosa historia estabelecer por preceito legal esse tributo* (DG 1882bb3 (24), 1715).

Nesse sentido vão também os de Monção, num segundo abaixo-assinado -o primeiro a 16 de Junho- pelo facto da sua CM ter representado a favor do SP (a 28.VI), *trahindo o mandato dos eleitores e a vontade expressa de seus municipes* (DG 1882cc4, 1733).

Por alturas de 3 de Julho³⁵³ dizem os edis de Arcos de Valdevez, Resende e Celorico de Basto, estarem a favor do projecto do Governo (DG 1882v (7), 1649; DG 1882v (12), 1650; DG 1882v (25), 1651), afirmando-se neste dia a CM de Baião estar

³⁵² Presumimos que sejam “regeneradores”, pois aqueles que foram nomeados para presidir a um grande comicio de mais de cinco mil pessoas, afirmam-se indignados com a posição (contra) assumida no *meeting* convocado pelo chefe do partido progressista d'esta cidade, razão pela qual também se juntaram (DG 1882bb3 (17), 1713).

³⁵³ Data da resolução da Câmara dos Pares em mandar publicar no DG; representação não datada.

contra o odioso contrato Salamanca (DG 1882x (19), 1675), mas em contrapartida abstém-se a de Ponte de Sor (DG 1882z6, 1685).

Mas a 3 de Julho a CM de Mourão, de Ponte de Lima e Montemor-o-Novo reforçam a posição favorável ao Governo (DG 1882bb3 (16), 1713; DG 1882z5, 1685; DG 1882z7, 1685), enquanto que os proprietários residentes no concelho de Cabeceiras de Basto -porque haviam estado no comício realizado em Braga a 16 de Junho e aderido à sua representação-, manifestam-se contra a proposta de lei em discussão, dita Salamanquina³⁵⁴, alertando ser critica a situação em que *ella colloca o paiz, é um facto, um estado serio, grave e perigoso, pois que determina uma sessão legislativa tão prolongada (...) pedem os signatarios que hajaes por bem pôr termo a este estado anormal e violento, em que o paiz se acha, não adoptando, ou pelo menos adiando a discussão d'este projecto de lei, como contrario ao sentimento e aos interesses da nação* (DG 1882dd1, 1742).

E a 4 representam as edilidades do Crato³⁵⁵ e de Alijó posição favorável (DG 1882z4, 1685; DG 1882bb3 (19), 1713-1714), e desfavorável um grupo de Juntas de Paróquia do concelho de Vila Verde (DG 1882bb3 (28), 1715).

A 5 é a vez da CM de Vila do Conde pedir a aprovação do projecto e os cidadãos de Arronches recusá-lo (DG 1882bb3 (5), 1712; DG 1882bb3 (12), 1713).

No dia 6 a municipalidade de Ferreira do Zêzere pede a rejeição do projecto de lei, bem como os cidadãos de Barrancos, em comício, onde achavam *realmente triste que [o Governo] se lembrasse de levar o nosso dinheiro para terras de Hespanha, subsidiando um caminho de ferro que não é nosso, e pondo de parte aquelle que tão importante é para este concelho e para todos os que compõem as ricas provincias do Alemtejo e Algarve – a continuação das linhas do sul e sueste* (DG 1882bb3 (22), 1714; DG 1882cc7, 1733).

Em data próxima mas anterior a 7.VII.1882³⁵⁶, a edilidade de Oliveira do Bairro considera que o projecto, *além de ser um erro económico, é uma grave offensa aos brios nacionaes* (DG 1882x (17), 1675).

Sendo que nesse dia os cidadãos de Guimarães pedem a não aprovação do projecto, enquanto que e a vereação de Águeda se manifesta contrariamente (DG 1882bb3 (15), 1713; DG 1882bb3 (23), 1714).

³⁵⁴ Esta expressão talvez fosse o início daqueloutra que vingou: “salamancada”.

³⁵⁵ Data da resolução da Câmara dos Pares em mandar publicar no DG; representação não datada.

³⁵⁶ Idem, idem.

O mesmo fazem em data prévia a 8 desse mês³⁵⁷, os cidadãos de Vila do Conde (DG 1882z1, 1684).

Os edis de Porto de Mós e *a grande maioria dos quarenta maiores contribuintes do concelho de Monção*³⁵⁸, e os tres vereadores que constituem a minoria da sua camara, pedem a 8 que o projecto seja rejeitado (DG 1882bb3 (13), 1713; DG 1882bb3 (27), 1715), enquanto que os de Amarante e de Montalegre solicitam a sua aprovação (DG 1882bb3 (26), 1715; DG 1882cc2, 1733).

A 9 de Julho, 1.093 cidadãos do Porto, remetem à Câmara Alta do Parlamento uma missiva, na qual com ela se congratulam pela justiça que *acaba de fazer á cidade que se ufana de ser a um tempo o berço da liberdade e o campo onde se feriram as batalhas que partiram para sempre as algemas do despotismo*”, reconhecendo-se “*devedores da mais profunda veneração pela imparcialidade com que dirigiu um tão longo e irritante debate, pela liberdade que assegurou á discussão, e pela firmeza com que soube conservar intemerato o respeito devido a esse ramo do poder legislativo*”³⁵⁹ (DG 1882aa1, 1704).

Os eleitores residentes no Poço do Bispo, antigo concelho dos Olivais (Lisboa), na mesma data, queixam-se de abuso do poder por parte do administrador do concelho porquanto lhes negou autorização para a realização de um comício, no sentido de se oporem ao projecto, o que agora faziam através dum espesso volume de assinaturas (AHP 1882; DG 1882bb3 (30), 1715).

E os cidadãos de Moura, reunidos em comício, reputam de *uma verdadeira ladroeira o que o governo pretende fazer*, pelo que requer a reprovação *do escandaloso contrato, e não obrigueis o povo a ser juiz em causa propria* (DG 1882cc4, 1733).

A 10 é a vez da CM de VN da Barquinha e a Junta de Paróquia da vila de Alcáçovas (concelho de Viana do Alentejo), pedir aos pares do Reino que negassem a aprovação ao projecto-lei (DG 1882bb3 (31), 1715-1716; DG 1882bb (32), 1716). Por sua vez a Vereação do Seixal roga pela sua aprovação (DG 1882bb3 (33), 1716).

Em dia anterior a 12 de Julho³⁶⁰ mas próximo dela, a CM de Penedono demanda os pares do Reino para que sancionem o projecto (DG 1882bb3 (25), 1715).

³⁵⁷ Idem, idem.

³⁵⁸ É a quarta representação vinda de Monção, ou seja, um abaixo-assinado a 16.VI, um ofício da CM a 28.VI, outro abaixo-assinado a 2.VII e agora esta.

³⁵⁹ Apesar do projecto ainda não ter sido votado.

³⁶⁰ Data da resolução da Câmara dos Pares em mandar publicar no DG; representação não datada.

Em data próxima mas anterior a 14³⁶¹, um outro grupo de Juntas de Paróquia do concelho de Vila Verde, adere à representação favorável da sua CM (DG 1882dd2, 1742).

Foi esta a última petição sobre o assunto publicada na folha oficial, porquanto a 17 desse mesmo mês, foi o projecto aprovado pelas *Côrtes Geraes*³⁶², ou seja, como o Parlamento era bi-camarário e apesar da Câmara dos Deputados já o haver votado favoravelmente, para se considerar aprovado na totalidade, precisava da aprovação na Câmara do Pares do Reino, o que nesse data aconteceu e cuja decisão foi sancionada pelo monarca cinco dias depois (DG 1882gg, 1822-1823).

Findo o trabalho de análise dos documentos, é tempo de passar à reflexão sobre a sua leitura.

Diremos assim que, das 206 entidades que expuseram a sua opinião (algumas das quais mais do que uma vez) -o levantamento foi exaustivo-, as primeiras três dirigiram-se à Câmara dos Deputados, ainda durante a segunda quinzena de Maio e são provenientes do Porto, o que se compreende.

Logo que a Câmara electiva aprovou o projecto-lei do Governo e o diploma baixou à Câmara dos Pares do Reino para igualmente ser votado e poder assim ser (ou não) transformado em lei, iniciam-se as representações à Câmara hereditária a 11 de Junho -com os cidadãos de Viseu a oporem-se ao projecto-, que ocorreram ao longo de todo o mês, intensificaram-se na última semana e prolongaram-se até data próxima de 14 de Julho.

Em determinado momento parece ter-se tornado um imperativo tomar posição, o que poderá também ter sido motivado pela decisão de se publicar em DG as representações remetidas às Côrtes e isso ter conduzido ao chamado “efeito de bola de neve”, deliberadamente ou não, mas provavelmente para suscitar o debate.

E o Povo não se fez rogado, fazendo-o sobretudo através dos seus edis -não forçosamente representantes de todos, pois que nem todos eram eleitores e muito menos elegíveis-, cujos executivos municipais remeteram a grande maioria das representações (157, sendo que em quatro deles apenas o fizeram alguns dos seus vereadores).

Participaram as Juntas Gerais dos Distritos³⁶³ do Porto, Beja e Guarda. 2 Juntas de Paróquia³⁶⁴ e 2 grupos de outras freguesias (ambos do concelho de Vila Verde, muito

³⁶¹ Idem, idem.

³⁶² Designação do Parlamento porque constituído por duas câmaras.

³⁶³ Entidade algo próxima do actual Governo Civil.

³⁶⁴ Actuais Juntas de Freguesia

divididas), 4 corporações (por sinal todas do Porto) e, os restantes 38 foram grupos de cidadãos, através de abaixo-assinados, alguns dos quais com vários milhares de assinaturas.

Percebemos que a participação por este meio proveio de todos os Distritos do Continente, distinguindo-se um primeiro grupo acima de 19 representações (Viseu com 25 e Porto com 22), um segundo com mais de 9 (Braga com 19, Guarda com 17, Beja com 14, Portalegre, Aveiro e Viana com 13, Bragança e Vila Real com 12, e Faro com 10) e um terceiro até 9 (Évora com 7, Santarém e Castelo Branco com 6, Leiria com 5 e Lisboa, Coimbra e Setúbal com 4).

Viseu lidera não só o Distrito com o maior número de petições, mas também aquele que mais exposições fez a favor da aprovação do projecto, seguido em ambas as situações pelo Porto e Braga.

Das 18 divisões administrativas, metade manifestou-se favoravelmente, 7 solicitaram a rejeição e 2 abstiveram-se.

A discussão pública foi de tal modo acalorada e participada (durou dois meses) que o debate fez prolongar a sessão legislativa desse ano (DG 1882dd1, 1742; DG 1882bb3 (6), 1712) que certamente deveria oficialmente encerrar-se nos fins de Junho mas durou pelo menos até 17 de Julho, com a aprovação do projecto-lei. Receios tiveram mesmo alguns dos participantes que a votação final se adiasse para a sessão seguinte.

Um articulista no dia seguinte ao da promulgação da carta de lei, não sendo *salamanqueiro*, informa sentir-se satisfeito *por ter acabado uma discussão que prometia ser eterna, e que já estava sendo profundamente massadora* (CASTRO 1882, 169).

O assunto fez transbordar o copo, já cheio com o aumento dos bens de primeira necessidade, criação de novos impostos e agravamento dos já existentes, a tal ponto que se registaram vários motins, mormente no Distrito da Guarda, nomeadamente em VNFC, Sabugal e Mêda, com assaltos aos edifícios públicos e destruição dos papéis da Fazenda e da administração do concelho (PALACIOS 2008, 234-235). O povo da Mêda através dos *contribuintes principais do concelho*, no abaixo-assinado de 30 de Junho, deixara o aviso (DG 1882bb18, 1716).

Alguns dos grupos que se manifestaram contra, invocavam para além da crise económica que o País atravessava, as suas próprias necessidades regionais ao nível das vias de transporte, que consideravam prioritárias ao CF de Salamanca.

Mas para além dos que estiveram a favor e contra, também os houve neutros que representaram, talvez por se sentirem já enfadados com a polémica -apesar de na sua maioria se perceber que a abstenção pendia para o apoio ao Governo-, apenas não queriam pressionar o sentido de voto dos membros da Câmara Alta mas desejavam que o assunto se encerrasse.

Os 52% de representações favoráveis à proposta do Governo, poderão ter influenciado o resultado da votação, contrariamente ao que a leitura da argumentação inflamada dos requerimentos fazia prever.

Afinal o empenho do Governo em subsidiar com 2.700 contos de réis, a construção do CF da fronteira a Salamanca, foi bem sucedido.

Gráfico das representações enviadas às Cortes (1882)

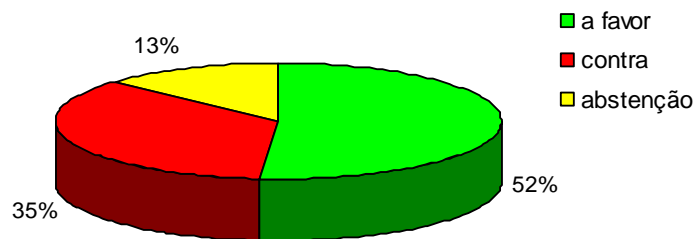
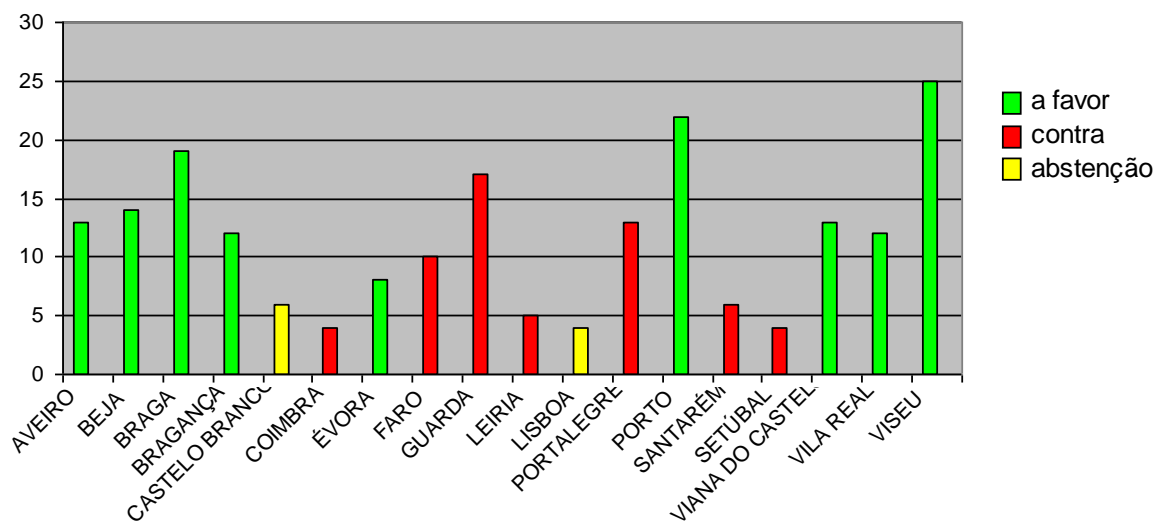


Gráfico das representações por Distrito (1882)



Quadro da participação na polémica e respectiva posição acerca do projecto de construção do prolongamento da Linha do Douro até Salamanca

Sinopse diacrónica da participação na polémica e respectiva posição acerca do projecto de construção do prolongamento da Linha do Douro até Salamanca (subsidiada pelo Estado Português), através das representações enviadas às Câortes Gerais (1882)								
N.º	entidade	data	N.º	entidade	data	N.º	entidade	data
1	CM do Porto	16.V	70	CM de Penalva do Castelo	23.VI	139	CM de Chaves	28.VI
2	Negociantes do Porto	17.V	71	CM de Odemira	23.VI	140	CM de Silves	29.VI
3	Junta Geral do Distrito do Porto	20.V	72	CM de Caminha	23.VI	141	CM de Ourique	29.VI
4	Cidadãos de Viseu	11.VI	73	CM de Celorico da Beira	24.VI	142	CM de Macedo de Cavaleiros	29.VI
5	CM de Almeida	13.VI	74	Cidadãos de Campo Maior	24.VI	143	CM dos Olivais (Lisboa)	30.VI
6	CM de Loulé	14.VI	75	Cidadãos de Vila Nova de Foz Côa	24.VI	144	Comerciantes/Industriais/Capitalistas Porto	30.VI
7	CM da Vidigueira	15.VI	76	CM de Figueira de Castelo Rodrigo	24.VI	145	CM de Marco de Canaveses	30.VI
8	CM de Ansião	15.VI	77	CM de Vimioso	24.VI	146	CM de Vila Nova de Gaia	30.VI
9	CM de Marvão	15.VI	78	Cidadãos <i>progressistas</i> de Lamego	25.VI	147	CM de Gondomar	30.VI
10	CM de Vila Verde	15.VI	79	Cidadãos de Vila Real	25.VI	148	CM de Seia	30.VI
11	CM de Avis	16.VI	80	Cidadãos de Leiria	25.VI	149	CM de Murça	30.VI
12	Cidadãos de Bragança	16.VI	81	CM de Aljustrel	25.VI	150	CM de Alvaiázere	30.VI
13	CM de Castelo de Vide	16.VI	82	CM de Torre de Moncorvo	25.VI	151	CM de Macieira de Cambra (Vale Cambra)	30.VI
14	Cidadãos de Portalegre	16.VI	83	CM de Mortágua	26.VI	152	CM de Oliveira do Hospital	30.VI
15	CM de Portalegre	16.VI	84	CM de Penacova	26.VI	153	CM de Albufeira	30.VI
16	Cidadãos de Monção	16.VI	85	CM de Sernancelhe	26.VI	154	Cidadãos de Almeida	30.VI
17	CM de Peso da Régua	17.VI	86	CM de Oliveira de Frades	26.VI	155	Cidadãos da Mêda	30.VI
18	CM de Valença	17.VI	87	Eleitores e elegíveis de Faro	26.VI	156	Cidadãos de Resende	30.VI
19	CM de Lamego	17.VI	88	CM de Anadia	26.VI	157	CM de Nelas	1.VII
20	Cidadãos de Grândola	18.VI	89	CM de Vila Real de S. ^{to} António	26.VI	158	CM de Fráguas (S. ^{ta} Comba Dão)	1.VII
21	Cidadãos do Porto	18.VI	90	CM da Guarda	26.VI	159	CM do Alandroal	1.VII
22	Cidadãos de Barcelos	18.VI	91	CM de Castelo Branco	26.VI	160	CM de Penamacor	1.VII
23	Cidadãos de Silves	18.VI	92	CM de Carregal do Sal	26.VI	161	Cidadãos de Fafe	1.VII
24	Empregados do Comércio Porto	18.VI	93	CM de Manteigas	26.VI	162	Cidadãos de Celorico da Beira	1.VII
25	CM de Freixo de Espada à Cinta	18.VI	94	CM da Maia	26.VI	163	CM de Vagos	1.VII
26	Associação Comercial do Porto	19.VI	95	CM de Sabrosa	26.VI	164	CM de Proença-a-Nova	2.VII
27	CM de Fafe	19.VI	96	CM de Vila Pouca de Aguiar	26.VI	165	Cidadãos de Trancoso	2.VII
28	CM de Mira	19.VI	97	CM de Valpaços	26.VI	166	Cidadãos em Almada	2.VII
29	CM de Barcelos	20.VI	98	Majoria Vereadores Campo Maior/cidadãos	26.VI	167	Cidadãos de Serpa	2.VII
30	CM de Mesão Frio	20.VI	99	CM de Ribeira de Pena	26.VI	168	Vereadores/Contribuintes S. Pedro do Sul	2.VII
31	CM de Alcobaça	20.VI	100	CM de Santo Tirso	26.VI	169	CM da Mêda	2.VII
32	CM de Redondo	20.VI	101	CM de Trancoso	26.VI	170	Cidadãos em Coimbra	2.VII
33	CM de Idanha-a-Nova	20.VI	102	CM de Mondim da Beira (Tarouca)	26.VI	171	Cidadãos de Monção	2.VII

A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos

34	CM do Gavião	21.VI	103	CM de Vila Flor	26.VI	172	CM de Vouzela	2.VII
35	CM de Elvas	21.VI	104	CM de Arouca	26.VI	173	CM de Arronches	2.VII
36	CM de Portel	21.VI	105	CM de Serpa	26.VI	174	CM de Viana do Alentejo	2.VII
37	CM de Vila Nova de Ourém	21.VI	106	CM da Póvoa de Varzim	26.VI	175	Cidadãos <i>regeneradores</i> de Lamego	2.VII
38	CM de Tondela	21.VI	107	CM do Porto	26.VI	176	Proprietários de Cabeceiras de Basto	3.VII
39	CM de Valongo	21.VI	108	CM de Amares	27.VI	177	CM de Arcos de Valdevez	3.VII
40	CM de Mirandela	21.VI	109	CM de Fornos de Algodres	27.VI	178	CM de Resende	3.VII
41	Junta Geral do Distrito de Beja	21.VI	110	Junta Geral do Distrito da Guarda	27.VI	179	CM de Celorico de Basto	3.VII
42	CM de Cascais	22.VI	111	CM de Oliveira de Azeméis	27.VI	180	CM de Ponte de Lima	3.VII
43	CM de Torres Novas	22.VI	112	CM de Coruche	27.VI	181	CM de Mourão	3.VII
44	CM de Vieira do Minho	22.VI	113	Cidadãos de Setúbal	27.VI	182	CM de Ponte de Sor	3.VII
45	CM de Almodôvar	22.VI	114	Junta de Paróquia da Freguesia de Ílhavo	27.VI	183	Grupo I Juntas de Paróquias de Vila Verde	4.VII
46	CM de S. João das Areias (SCD)	22.VI	115	CM do Sardoal	27.VI	184	CM do Crato	4.VII
47	Cidadãos de Esposende	22.VI	116	CM de Vila Nova da Cerveira	27.VI	185	CM de Alijó	4.VII
48	CM de Tabuaço	22.VI	117	CM de Alfândega da Fé	27.VI	186	CM de Baião	5.VII
49	CM de S. Pedro do Sul	22.VI	118	CM de Lousada	27.VI	187	Cidadãos de Arronches	5.VII
50	CM de Paredes	22.VI	119	CM de Mogadouro	27.VI	188	CM de Montemor-o-Novo	5.VII
51	CM de Ovar	22.VI	120	CM de Sever do Vouga	28.VI	189	CM de Vila do Conde	5.VII
52	CM de Beja	22.VI	121	CM S. ^{ta} M. ^a da Feira	28.VI	190	CM de Oliveira do Bairro	6.VII
53	CM de Guimarães	23.VI	122	CM de S. João da Pesqueira	28.VI	191	CM de Ferreira do Zêzere	6.VII
54	CM de Terras de Bouro	23.VI	123	CM de Mangualde	28.VI	192	Cidadãos de Barrancos	6.VII
55	CM de S. ^{ta} Comba Dão	23.VI	124	CM de Cadaval	28.VI	193	CM de Águeda	7.VII
56	CM de Cabeceiras de Basto	23.VI	125	CM de Monção	28.VI	194	Cidadãos de Vila do Conde	7.VII
57	CM de Braga	23.VI	126	CM de Reguengos de Monsaraz	28.VI	195	Cidadãos de Guimarães	7.VII
58	CM de Monchique	23.VI	127	CM de Bragança	28.VI	196	CM de Amarante	8.VII
59	CM de Aguiar da Beira	23.VI	128	CM de Vinhais	28.VI	197	CM de Montalegre	8.VII
60	CM de Estarreja	23.VI	129	CM de Moimenta da Beira	28.VI	198	CM de Porto de Mós	8.VII
61	CM de Mértola	23.VI	130	CM de Esposende	28.VI	199	Contribuintes e 3 Vereadores Monção	8.VII
62	CM de Póvoa de Lanhoso	23.VI	131	CM de Melgaço	28.VI	200	Eleitores Poço do Bispo (Olivais/Lisboa)	9.VII
63	CM de Vila Real	23.VI	132	CM de Castro Marim	28.VI	201	Cidadãos de Moura	9.VII
64	CM de Paços de Ferreira	23.VI	133	Cidadãos de Faro	28.VI	202	CM do Seixal	10.VII
65	CM de Barrancos	23.VI	134	Cidadãos de Vila Velha do Rodão	28.VI	203	CM da Vila Nova da Barquinha	10.VII
66	CM de Moura	23.VI	135	CM de Viana do Castelo	28.VI	204	Junta Paróquia Alcáçovas (Viana Alentejo)	10.VII
67	CM da Ponte da Barca	23.VI	136	Cidadãos de Loulé	28.VI	205	CM de Penedono	12.VII
68	CM de Mondim de Basto	23.VI	137	Alguns Vereadores de Lamego	28.VI	206	Grupo II Juntas de Paróquias de Vila Verde	14.VII
69	CM de Paredes de Coura	23.VI	138	Cidadãos da Guarda	28.VI	---	---	---

Legenda:

favoráveis

contrários

abstencionista

Mapa da “orientação de voto” por distrito e número de representações enviadas ao Parlamento



2.2. – A construção da Linha da Beira Alta

Estamos em crer que o primeiro estudo preliminar com vista à construção de uma linha ferroviária em direcção à fronteira através da província da Beira Alta, foi realizado em 1858 pelos major Chelmiki e tenente José Anselmo Gromicho Couceiro, trabalho prosseguido pelo capitão Francisco Maria de Sousa Brandão que apresenta dois outros relatórios, cada um com sua proposta de traçado, um a N e outro a S do rio Mondego³⁶⁵, ambos com início na Linha do Norte, ao km 232,3 na Pampilhosa (CP 2002; EÇA 1876, 383).

Mas dois outros estudos se elaboraram ainda antes da selecção daquele que viria a considerar-se como o projecto definitivo, nomeadamente:

a) - o de Felix Combelles³⁶⁶ que prevê um traçado a partir de Mogofores na Linha do Norte, ao km 244,540, para evitar o contraforte do Buçaco, seguindo a partir de Carregal do Sal ao longo da ER (como acontecia no relatório de Sousa Brandão), com travessia da linha de fronteira em Vale da Mula (Almeida);

b) – e o de Boaventura José Vieira que apresenta uma directriz *inteiramente nova* entre Coimbra e SCD, esbarrando contudo na acidentada orografia do troço inicial (vale de Coselhas), prevendo a construção de 10 túneis que totalizavam 2.300m e 22 viadutos, na extensão de 1.940m (EÇA 1876, 381/386).

Por fim é nomeado através da portaria de 9.IV.1875 o eng.º Bento Fortunato de Moura Coutinho d'Almeida de Eça³⁶⁷ para elaborar o projecto definitivo (já os anteriores assim haviam sido considerados numa primeira fase) para a construção do CF da Beira Alta, tarefa que cumpriu, após comparar os projectos elaborados pelos colegas que o antecederam e haver concluído que apenas divergiam entre si na parte inicial e final do traçado, havendo consenso entre SCD e Celorico da Beira (EÇA 1887, 3).

Para o efeito estabeleceu o ponto de partida na Pampilhosa ao km 231,68033 da Linha do Norte (619,670m a S do ponto sugerido por Sousa Brandão), com vantagem

³⁶⁵ Esta última desconsiderada por se pretender através dela alcançar a fronteira pelo trajecto mais curto, o que a orografia desaconselhava, vindo o próprio autor a admitir a conveniência de se modificar o traçado que deveria seguir pela Guarda e vale do Noeme (EÇA 1876, 433).

³⁶⁶ Nomeado pela portaria de 20.IX.1873 (CP 2002).

³⁶⁷ Militar nascido em Esgueira (Aveiro) em 1827 e falecido em 1906 com o posto de general de divisão; prestou as funções de eng.º civil no MOP e foi vogal do conselho superior de OP e vogal permanente da Comissão Internacional do Congresso de CF (ZÚQUETE 2003, 2); pelo menos em 1886 era o *engenheiro director* da Direcção Fiscal dos CF da Beira Alta (EÇA 1887, 22).

segundo o autor sobre Mogofores ou Mealhada, por aí se situar a maior altitude uma vez que o CF tinha de vencer cotas altimétricas bastante superiores, especialmente as do Buçaco.

Dividiu o traçado em 5 secções -com a extensão total de 200,98710km, compreendendo 3 túneis (1,615km), 6 viadutos com tabuleiros em ferro (1,169km) e 5 em arcos de alvenaria (0,54048km)-, tendo a 1.^a secção o troço entre a Pampilhosa e SCD, a 2.^a o de SCD a Mangualde, a 3.^a de Mangualde a VFN³⁶⁸, a 4.^a de VFN a Vila Fernando e a última daqui à fronteira em VF (EÇA 1876, 391-392).

Mas para a travessia ferroviária da região de Ribacôa, i. e., entre a referida portela de VFN e a fronteira, ponderou este técnico três soluções possíveis para o traçado, nomeadamente:

- seguir *pelo N e proximidades de Pinhel; sair depois para o valle do Côa e passar junto de Almeida e Valle de la Mulla, com a possibilidade de passar (depois de atravessar o rio Massoeme) perto das povoações da Granja, Regadinha, Palla e Valle Bom*, mas com dificuldades acrescidas para transpor as ribeiras da Pega e das Cabras que obrigava à construção de 2 grandes viadutos e de 2 túneis, um de 600m para cortar o contraforte que separa os dois cursos de água e outro de 2 a 3km logo que atravessada a ribeira das Cabras para alcançar o vale do Côa;

- *atravessar o Côa depois do ponto de confluencia dos ribeiros da Pega e Cabras, (...) e voltar depois pela margem direita do Côa e ao sul da serra da Maroffa até alcançar a planicie das Cinco Villas e logo em seguida Almeida*, solução que considera pior do que a anterior porque quanto mais para jusante a passagem do Côa mais difícil ela se torna, para além das dificuldades oferecidas pela vertente S da Marofa;

- e por fim sugere *passar o Côa ainda mais a jusante e continuar pelo norte da serra da Maroffa e da povoação de Castello Rodrigo, a fim de alcançar a raia de Hespanha em um ponto fronteiro á Freixeneda*, revelando esta proposta ainda maiores dificuldades do que as antecedentes, uma vez que obrigaria a atravessar o Águeda numa zona onde o seu vale é já muito profundo, não olvidando a ribeira de Aguiar que tinha igualmente se ser transposta.

³⁶⁸ À altitude de 545,280m, *A portella de Villa Franca das Naves é um ponto notavel, não só por ser a mais profunda depressão da divisoria das aguas do Mondego e Douro, como pela probabilidade de que em suas immediações venha a ser feita a ligação d'este caminho de ferro com o do Douro* (EÇA 1876, 432).

Como nenhuma das soluções tecnicamente lhe agradaram, virou-se para a proposta de Sousa Brandão e depois acarinhada por Combelles, ou seja, *passar da portella de Villa Franca por aguas do Massoeme até as proximidades da Guarda, e continuar depois pelo valle do rio Noemy*, com a vantagem de no futuro se prestar a uma ligação à Covilhã em via estreita.

Mas examinou ainda uma nova solução a S do Noeme, em direcção a Vila Fernando através das ribeiras de Adão e do Marmeleiro, atravessando o Côa nas proximidades do Seixo e Valongo³⁶⁹ e seguir por Vilar Maior para Nave de Haver, porém a topografia após o Côa fê-lo desistir da ideia.

Trabalhou então a proposta de Brandão / Combelles introduzindo-lhe uma importante alteração no sentido de alcançar a linha de fronteira em Vilar Formoso, encurtando o projecto em 18,32910km e não agravando a declividade, proporcionando ainda à Espanha *a possibilidade de traçar o caminho de ferro de Salamanca á fronteira portugueza por terreno muito menos accidentado nos ultimos 30 kilometros mais proximos de Portugal, passando alem d'isso em Ciudad-Rodrigo* (EÇA 1876, 433-436).

Todavia esta alteração privaria a praça-forte de Almeida de um CF a passar-lhe junto aos muros mas, segundo o autor do projecto -que era militar como aliás a maioria dos que integravam a *comissão civil*-, a localização da aludida praça já não era propícia à sua defesa face *aos meios modernos de fazer a guerra*, razão pela qual melhor seria fortificar a margem esquerda do Côa³⁷⁰, com a vantagem em caso de ofensiva na fronteira de se poderem conduzir forças desde a estação da Guarda à de Freineda -a uma légua da raia- em menos de uma hora, para não falar já dos custos de exploração da linha resultante desse alongamento de mais de 18km que *seria um onus constante lançado ao movimento de passageiros e mercadorias* (EÇA 1876, 447-451).

Na directriz do projecto definitivo e no campo das especialidades, previu³⁷¹:

- como grandes obras de arte e edifícios, os túneis do Salgueiral³⁷², Frezoi e Monte de Lobos; os viadutos da Várzea³⁷³, Milijoso, Trezoi, Breda, Criz, Coval, Dão, Abrunhosa,

³⁶⁹ Em cuja localidade existe a românica e fortificada Ponte de Sequeiros, sendo por isso já um antigo sítio de passagem.

³⁷⁰ *...o rio Côa, pela profundidade do seu leito, e pelo abrupto e fragoso das suas margens, é um obstaculo natural assás pronunciado; e é certo que pela direcção geral do seu curso pôde ser vantajosamente aproveitado para primeira linha de defeza, quando devidamente guarnecido* (EÇA 1876, 448).

³⁷¹ Sofrendo alterações várias ao longo da execução do projecto, como se poderá verificar através do relatório do eng.º Bento de Moura, até pelo facto de se ter levado a linha à Figueira da Foz: no final, contava este CF com 56 casas de guarda, 36 guaritas em algumas passagens de nível, 13 túneis, 9 viadutos metálicos e 3 de pedra, 34 pontes e pontões, 30 passagens superiores e inferiores e várias outras obras acessórias como aquedutos, sifões, muros de sustentação, guardas-balastro, barreiras e vedações (EÇA 1887, 6-7).

Canharda, Noeme e Côa³⁷⁴; e as estações, do entroncamento na Linha do Norte, do Buçaco, Mortágua, SCD, Carregal do Sal, Canas de Senhorim, Nelas, Mangualde, Gouveia, Fornos, Celorico, VFN, Guarda, Vila Fernando, Cerdeira, Freineda e VF;

- como pequenas obras de arte, 8 pontes, 14 pontões, 7 passagens superiores, 9 passagens inferiores, 1 ponte de ferro e 186 passagens de nível;

- bem como as elevações e depressões mais importantes a corrigir, encontrando-se as superiores a 100m, para o caso das primeiras, à saída do túnel do Salgueiral, estação do Carregal, *adiante* da estação de Nelas, portela de VFN, estação da Guarda (a maior delas, a 269,25m) e no Carril, e para o caso das segundas, nos rios da Gândara (a maior, a 120,79m) e da Breda, na Oliveirinha, Cruz das Almas, S.^{ra} dos Verdes, ribeira da Abrunhosa, Ponte Nova, ribeiras da Muchagata e da Espinhosa, estação de Celorico, paragem de Vila Fernando, rio Côa (a 102,81m) e ribeira de Tourões (EÇA 1876, 456-457/459).

Economicamente augura largo futuro a este CF porquanto, ao considerá-lo como *a linha mais curta entre Lisboa e a fronteira de França*, concomitantemente considerá-lo-à como *a principal linha internacional, destinada a ligar Lisboa com o centro da Europa* (EÇA 1877, 67/71-72).

Do ponto de vista industrial, é de opinião que a sua importância deriva de condições internas e externas. As primeiras respeitam à *riqueza agrícola da região que atravessa* e à sua densidade populacional, esperando que nela viesse a animar o comércio e a indústria. As segundas têm a ver com a exportação cerealífera castelhana e sobretudo a importação dos produtos americanos, que acreditava pudessem vir a passar pelo porto de Lisboa (EÇA 1877, 72-73).

Remeteu o eng.º Bento de Moura o seu trabalho ao Governo em 7.II.1876 (EÇA 1887, 3), sendo que por carta de lei de 26.I.1876 o rei D. Luís promulgara o decreto das cortes gerais que autorizava o Governo a mandar construir os CF da Beira Alta, da Beira Baixa e do Algarve.

³⁷² A obra mais considerável desta Linha (no dizer de então), com 100m de comprimento; foi construído pelo empreiteiro Dellparchy (JB 1882, 203).

³⁷³ Este viaduto é o mais extenso de todas as pontes metálicas desta via-férrea (328m), com projecto da casa Eiffel, que o executou, incluindo os encontros e respectivos caboucos (JB 1882, 203).

³⁷⁴ Este viaduto sobre o Côa, inicialmente metálico com quatro pilares, foi substituído na década de 1940 por outro, em alvenaria de 8 arcos. Ao tempo da sua inauguração, era a obra mais alta de toda a via-férrea, com os carris a 58m do leito do rio (ExpoBA 2008; RODRIGUES 2008; JB 1882, 270).

Relativamente ao primeiro deles, prevê este diploma legal que:

- i) - parta da estação de Coimbra ou das suas proximidades³⁷⁵, na Linha do Norte, siga por SCD (ou proximidades) e termine na fronteira para se conectar com o de Salamanca;
- ii) - as condições para a construção e exploração dos CF *das duas Beiras* sejam as estipuladas no contrato aprovado pela lei de 5.V.1860;
- iii) - após aprovação dos respectivos projectos definitivos sejam adjudicados em hasta pública precedendo concurso de 60 dias;
- iv) - a base de licitação prevista no programa do concurso seja *o quantum da subvenção kilométrica que o estado deve pagar*;
- v) - nenhum licitante será admitido sem que previamente deposite a quantia de 135.000\$000 réis ou o valor correspondente em títulos de 3%, segundo o seu valor no mercado;
- vi) - antes da aprovação dos projectos definitivos seja ouvido o Ministério da Guerra, através da Direcção-geral da Engenharia;
- vii) - os trabalhos de construção devem iniciar-se no prazo de 3 meses após a aprovação do contrato saído da licitação pública e estarem terminados nos 4 anos seguintes;
- viii) - o depósito definitivo na adjudicação do CF da Beira Alta seria de 270.000\$000 réis (ou títulos de 3%);
- ix) - os carris empregados não poderiam ter peso inferior a 35kg por metro, sendo de ferro laminado ou de aço³⁷⁶;
- x) - o leito seria construído para uma só via à excepção dos túneis que teriam a largura para duas;
- xi) - após realizada a adjudicação daquelas 3 linhas ferroviárias estava o Governo autorizado a contratar a construção e exploração dos ramais de CF de via estreita de Viseu e da Covilhã, unindo estas cidades às respectivas ferrovias principais;
- xii) - a adjudicação destes ramais seria realizada por concurso público separadamente, sendo a subvenção kilométrica paga em dinheiro após a conclusão das obras;

³⁷⁵ Naturalmente que após aprovação do projecto definitivo do eng.º Bento de Moura, o entroncamento foi definido na Pampilhosa.

³⁷⁶ O decreto regulamentar das condições do contrato referirá o mínimo de 30kg/m para os carris em aço.

xiii) - tendo preferência a qualquer outro concorrente a empresa adjudicatária que directamente se oferecesse para as construir e explorar *sem nenhuma subvenção ou encargo do estado mais do que a permissão da entrada livre de direitos de materiaes necessarios para a construcção* (Beira 1876, 3-6).

Pelo que, após o Governo haver recebido o parecer da Junta Consultiva de OPM e ouvido os militares, aprovou o projecto definitivo datado de 7.II.1876, do CF da Beira Alta pelo vale do Mondego, na extensão de 210,317km, procedendo à abertura do concurso para a sua construção e exploração, através do decreto de 20 de Maio desse ano (Beira 1876, 7-23).

Mesmo que pareça fastidioso valerá a pena passar em revista (de forma sumária) as condições desse contrato, uma vez que a partir dele compreenderemos melhor as providências legais empregues pelo Estado, à época, na contratualização de terceiros para a construção deste tipo de infra-estruturas, para além de alguns aspectos técnicos igualmente a ter em conta.

É o contrato organizado em 4 capítulos, sendo que o primeiro trata das *Condições relativas à contrucção do caminho de ferro da Beira Alta*³⁷⁷, *ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante, e aos direitos do estado e da empresa sobre as diversas construcções e material fornecido* e nele se estipula que:

i) - a empresa contratante efectuará à sua custa e por sua conta e risco a construção completa do CF, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e oficinas e demais edifícios acessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar as vias-férreas das propriedades contíguas e em geral as obras de construção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distinção, que forem necessárias para a completa conclusão da ferrovia;

ii) - fornecerá as locomotivas (e provê à sua conservação e renovação), carruagens de passageiros, vagões de mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas giratórias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes, sinalética e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não, que for necessário para manter a linha em perfeito estado de conservação³⁷⁸;

³⁷⁷ No contrato de 3.VIII.1878 (referido mais adiante), aqui se acrescentou: *ramal e estação de Coimbra* (Beira 1878, 8).

³⁷⁸ Quando da inauguração deste CF, possuía a companhia concessionária um total de 420 veículos, correspondentes a 16 locomotivas, 80 carruagens das diferentes classes incluindo 2 salões, e 324 *wagons de*

iii) - estabelecerá um telégrafo eléctrico ao longo da via-férrea e procederá à conservação e renovação dos materiais e aparelhos no sentido de o manter operacional;

iv) - colocará os marcos kilométricos depois de terminada a linha e elaborará o cadastro do CF com a descrição de todas as obras de arte e mais dependências;

v) - as terras para a formação dos aterros seriam extraídas por forma a evitar depressões no terreno susceptíveis de nelas se acumularem águas estagnadas, por razões de saúde pública;

vi) - a largura da via seria de 1,67m entre as arestas interiores dos carris e a entrevia nos túneis de pelo menos 1,80m entre as faces exteriores dos carris internos de cada via;

vii) - estabelecerá para serviço das localidades atravessadas pela via-férrea, portos secos destinados ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias;

viii) - construirá em pedra, ferro ou tijolo os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega, bem como as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do CF e a das estradas ou caminhos a que algumas dessas obras de arte devam dar passagem;

ix) - nas passagens de nível estabelecerá barreiras que abrirão para a parte exterior da via-férrea havendo um guarda em cada uma delas;

x) - os viadutos sobre ou sob estradas de 1.^a classe terão uma abertura de 6,6m, nas de 2.^a cl. de 6m, nas municipais de 5m; a altura seria de 5m (6,4m incluindo os fossos) para o caso de viaduto rodoviário;

xi) - restabelecerá e assegurará a expensas suas o curso das águas que haja sido suspenso ou alterado em consequência das obras ferroviárias, ou indemnizará o proprietário;

xii) - todo o material fixo de qualquer espécie após a sua construção ou colocação ficaria a pertencer ao domínio público do Estado, enquanto que o material circulante e combustíveis seriam do domínio público da empresa.

No capítulo II expõem-se as *Condições relativas às concessões que o estado faz à empreza: modo, forma, limitações e prazos d'essas concessões*:

diversas especies como fourgons de bagagens, wagons-cavallariças; wagons fechados; wagons para gado ovelhum; wagons plata-formas; wagons para condução de madeiras; wagons para condução de carvão e wagons de socorro (EÇA 1887, 8).

E o mapa do *Movimento e Receita dos Passageiros no Período Decorrido desde 1 de Julho de 1882 até 31 de Dezembro de 1885*, refere 98.598 passageiros e 57.059\$630 em 1882, 177.086 e 102.833\$330 em 1883, 176.597 e 103.302\$541 em 1884 e 177.434 e 98.211\$550 em 1885 (EÇA 1887, 43).

xiii) - o Governo compensaria a empresa concedendo-lhe a exploração do CF pelo período de 99 anos, com toda a conservação a seu cargo, comprometendo-se a entregá-la ao Estado em boas condições de exploração, sem que daí tivesse direito a receber indemnização alguma (pelo material fixo), salvo o justo valor pelo material circulante e carvão em armazém;

xiv) - 15 anos após o início da exploração poderia o Governo resgatar toda a concessão, determinando-se o preço a partir do produto líquido obtido pela empresa durante os 7 últimos anos que precedecem o da remissão, deduzindo-se desta soma o produto líquido que corresponda aos 2 anos menos produtivos e achava-se a média dos restantes anos, a qual constituiria o valor da anuidade que o Governo deveria pagar à empresa durante cada um dos anos que faltassem para o fim da concessão; porém a importância da anuidade nunca seria inferior ao produto líquido dos últimos 7 anos tomados para base destes cálculos;

xv) - o Governo concederia à empresa um subsídio por km, sendo que essa subvenção seria paga após a abertura da linha-férrea à exploração;

xvi) - não poderia o Estado autorizar a construção de nenhuma linha paralela a esta numa distância até 40km;

xvii) - as empresas concessionárias de quaisquer CF que viessem a entroncar com a linha objecto do contrato, teriam a faculdade de nela poder circular pagando para o efeito uma *portagem*, sendo essa faculdade recíproca;

xviii) - concederia mais o Governo à empresa construtora a isenção de quaisquer contribuições (gerais ou municipais) nos primeiros 20 anos após o começo das obras, exceptuando o direito de trânsito lançado sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias que nunca poderia exceder os 5% sobre os preços das tarifas;

xix) - concedendo-lhe ainda todos os terrenos do Estado ocupados pela via, bem como todas as madeiras (igualmente do Estado) que se encontrassem nesses terrenos.

O terceiro capítulo refere as *Condições que regulam o modo como deve ser feita a exploração concedida à empresa pelo artigo 21.º do contrato* (o que concede a exploração à empresa pelo prazo de 99 anos), passando em revista pormenorizada os preços do transporte, resultando como curiosidades:

xx) - o facto de estarem previstas reduções aos indigentes;

xxi) - que todos os objectos com peso inferior a 10kg seriam considerados como de recovagem;

xxii) - que os militares pagariam metade do preço das tarifas;

xxiii) - que a empresa era obrigada a pôr à disposição do Governo por metade dos preços das tarifas todos os meios para conduzir tropas ou material de guerra;

xxiv) - que transportaria gratuitamente as malas do correio;

xxv) - e que o uso do telégrafo eléctrico seria gratuitamente permitido ao Governo para os despachos oficiais.

Dispunha o último capítulo as *Condições reativas ao depósito, às obrigações da empresa, prazos para a construção, penas convencionadas, legislação applicavel, e outras estipulações tendentes a tornar perfeito este contrato* (Beira 1876, 7-23).

De referir que este regulamento toma sempre como modelo os regulamentos franceses para os casos em que tal houver necessidade, dum modo geral nas situações susceptíveis de provocarem discordância entre as partes.

Como este concurso ficara deserto, abriu-se um outro através do decreto de 11.IX.1876 *que teve semelhante successo*, autorizando a lei de 23.III.1878 a abertura de um terceiro que terá como único concorrente a SFP³⁷⁹, à qual o Governo adjudicará a construção e exploração por contrato de 3.VIII.1878 (que incluía o ramal de Coimbra), nele se estipulando a subvenção de 23 contos/réis por km e a condição das obras se concluirem no prazo de 4 anos (Beira 1878, 7-28; EÇA 1887, 4).

Foi o projecto respectivo aprovado por portaria de 3.XII.1878 (DG 1882s1, 1610).

Criou a aludida firma francesa -que na assinatura do referido contrato foi representada por Eduardo Bartissol- para o efeito, a sociedade anónima Companhia dos CF Portugueses da Beira Alta (CCFPBA) -cujos estatutos foram aprovados por alvará de 8.I.1879-, contratando dois empreiteiros gerais também francos (Duparchy e Dauderny) para a realização das obras, obras que iniciarão em Outubro seguinte, subempreitando em pequenos troços a diversos outros e havendo ainda estes cedido a terceiros a execução dos trabalhos³⁸⁰. Duparchy assumira a construção do troço entre a Pampilhosa e Mangualde (e mais tarde da Figueira da Foz à Pampilhosa) e Dauderny o trajecto entre Mangualde e a fronteira em VF (GOMES 2007; EÇA 1887, 10).

³⁷⁹ Concluiu em 1877 esta Sociedade o CF entre Medina del Campo e Salamanca, iniciando desse modo a sua aproximação à fronteira com Portugal (RIVAS 2004).

³⁸⁰ Fixara-lhe o Governo em 5% o direito de importação sobre o material fixo e circulante, em 16.IX.1878 (CP 2002).

Este facto dificultou sobremaneira a acção do pessoal técnico encarregado da fiscalização dos trabalhos de construção por parte do Governo, porquanto essa acção *perdia successivamente força até chegar aos ultimos responsaveis pela execução do serviço* (EÇA 1887, 10).

Emite a CCFPBA 86.117 obrigações a 500 francos de capital nominal ao juro de 3%, em Abril de 1879, emissão que reforça com mais 35.000 acções do mesmo valor e juro, em Setembro do ano seguinte (CP 2002), sendo as aludidas obrigações tabeladas pela Companhia ao preço de 250fr cada uma, mas colocadas ao público por 290fr o que permitiu aos tomadores uma mais valia de 40fr por título, operação com a qual realizou um capital de 30.279.250fr mas assumindo com os empréstimos obrigacionistas encargos com uma anuidade de 351.603\$000 para o serviço da dívida, o que à partida se mostrou impossível de executar considerando os resultados das receitas líquidas realizadas. Assim, nos anos de 1881 e 1882 o subsídio do Estado foi a solução para os encargos de capital, sendo suspenso o pagamento dos cupões no 2.º semestre de 1883 (GOMES ET ALII 1999).

Após proposta da CCFPBA -que reconhecia vantagens a este CF se se iniciasse num porto de mar-, fez o Governo questão que essa linha-férrea se prolongasse até à cidade da Figueira da Foz³⁸¹, celebrando então com essa empresa um contrato provisório em 31.III.1879 (passou a definitivo a 3 de Setembro desse mesmo ano) para que a construísse e explorasse a partir da Pampilhosa, sem qualquer subsídio (EÇA 1887, 4); para o efeito estabeleceram a CCFPBA e a CRCFP, um contrato relativo ao transporte de materiais e acessórios em 22 de Maio seguinte (CP 2002).

A construção do CF entre a Figueira da Foz e a fronteira em VF -que decorrerá com inusitada rapidez³⁸²- concluiu-se em inícios de 1882, pois uma portaria de 18 de Fevereiro desse ano nomeia a comissão técnica integrada pelos eng.^{os} Sousa Brandão, José Joaquim de Matos e Adolfo Ferreira Loureiro para inspeccionar os trabalhos e proceder às provas de pontes³⁸³ e examinar o material fixo e circulante (EÇA 1887, 4).

E a abertura à exploração pública ocorrerá logo no 1.º de Julho seguinte -depois de autorizada pela portaria datada de 30 do mês anterior (DG 1882s2, 1610-1611)-, contando a inauguração oficial, realizada a 3 de Agosto, com a família real, na Figueira

³⁸¹ Conquanto a CCFPBA somente em 1911 obtivesse autorização para prolongar o CF até ao interior da então vila (CP 2002).

³⁸² Que se poderá explicar pela concorrência provocada pela construção da Linha do Douro, pois ambas disputavam a chegada a Salamanca em primeiro lugar.

³⁸³ Inicialmente foi construída nesta cidade uma ponte-cais provisória, em madeira, estando a Companhia obrigada a construí-la em ferro, o que ainda não acontecera em Dezembro de 1885, pois próximo desta data fora esta estrutura ampliada por se ter considerado *insuficiente a superfície para carga e descarga, attendendo ao trafego marítimo que afflue áquella estação* (EÇA 1887, 7/12).

da Foz (EÇA 1887, 4), acto que muito terá contribuído para a elevação desta vila à categoria de cidade no mês seguinte.

O certo é que o comboio desde logo ajudou a uma maior concorrência de banhistas, inclusive espanhóis que vinham à raia tomá-lo, custando as passagens em Abril de 1884, 5\$030 em 1.^a classe, 3\$910 em 2.^a e 2\$700 em 3.^a (LEAL 1876-1886, 472/482). A própria CFSFP, durante dezenas de anos, promoveu as viagens junto dos salmantinos, sobretudo durante o Verão, por vezes mesmo em comboios especiais, tanto à praia como aos touros (Adelanto 1897c; Adelanto 1898e; Adelanto 1913a; Adelanto 1913b; Adelanto 1913c; Adelanto 1913d; Adelanto 1915; Adelanto 1922).

Refira-se que a CCFPBA se dirigiu em 14.VII.1882 ao Governo português, informando que, antes de usar da autorização que lhe fora concedida para abrir oficialmente a linha ferroviária, reclamava, mais uma vez, uma indemnização de 1.632.415\$257 réis pelos trabalhos suplementares que fora obrigada a realizar e não mencionados no contrato.

Considerou entretanto a Procuradoria-geral infundada a reclamação, razão pela qual a companhia ferroviária solicita, ao abrigo do mesmo contrato, que a decisão seja submetida à decisão arbitral, ao que o Governo se tenta esquivar mas sem resultado pois terá que aceitar a constituição dum Tribunal Arbitral, tentando todavia por todos os meios emperrar o processo, que esteve parado cerca de 11 anos, voltando a constituir-se em 1897.

Alegou agora o Ministério Público que o contrato de construção fora cumprido, que o tribunal fora instalado fora de tempo pelo que não lhe reconhecia competência, pedindo que a acção se julgasse improcedente e não provada por carecer a autora de fundamento legal. Mas o processo prosseguiu com os peritos no terreno.

E o Tribunal concluiu que houvera *effectivamente, divergencias importantes entre a planta parcelar official e a da Companhia auctora* mas que essas diferenças resultaram da execução do próprio projecto e por iniciativa da empresa mesmo que autorizadas pelo Governo pelo que, a 22.II.1904, *julga improcedente e não provado o pedido da Companhia auctora a titulo de erros materiaes e imprevisões do projecto do Governo* (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 565-579).

Devido certamente aos prejuízos, tentou a companhia furtar-se à *construção do ramal entre a actual estação de Coimbra e o largo da Portagem na mesma cidade, não só por o considerar inexequível pelo preço indicado no projecto aprovado; mas por que, segundo julga, não aproveitando a pessoa alguma, prejudicaria os interesses da cidade, impedindo, n'uma grande extensão, as suas comunicações com o Mondego* (DG 1882s1, 1610).

Considerou o Governo (30.VI.1882) que a CCFPBA estava obrigado a construí-lo pelo contrato de 1878, como acima se viu, para além da própria CM de Coimbra assim como a Junta Geral do Distrito já por várias vezes haverem instado pela sua construção, razões pelas quais se decide pela intimação da companhia (DG 1882s1, 1610).

Pelo exposto e pelo que se lhe seguiu, percebemos que a CCFPBA tivera prejuízos com a construção da ferrovia, o que parece ter sido comum à maioria dos CF.

Prejuízos que individaram sobremaneira a CCFPBA relativamente à SFP e cujo passivo foi adquirido pela casa bancária Henri Burnay & C.^a (ainda no decurso de 1904) que a submeteu de seguida a pagamento, levando o Tribunal do Comércio de Lisboa em 1905 a declarar a empresa construtora em *estado de cessação de pagamentos*, situação que obrigou à realização de um convénio entre a firma e os seus credores, homologado pelo referido Tribunal em 1906³⁸⁴. Manteve-se a empresa na posse do Banco Burnay até 1926 ano em que vende um grande lote de acções aos financeiros espanhóis marquês de Escoriaza e seu irmão, muito influentes na Companhia do Norte, empresa que detinha a ligação ferroviária para França por Irun (GOMES ET ALII 1999).

Possuía a Linha da Beira Alta (desde a sua conclusão e até à década de 1990³⁸⁵) uma extensão total de 252,251.8km, respeitando 50,426km à distância entre as estações da Pampilhosa e da Figueira da Foz, 201,554.4km daquela estação à de VF e os restantes 271,4m daí à linha de fronteira, contando em 30.VI.1884 no seu itinerário com

³⁸⁴ Os novos estatutos da CCFPBA serão aprovados pelo alvará de 17.I.1907 (CP 2002).

³⁸⁵ Foi em 1988 criado um gabinete responsável pela modernização deste CF, entrando em serviço o Sistema Automático e de Telecomunicações em 1996 ao mesmo tempo que se iniciava o serviço de exploração com tracção eléctrica, data a partir da qual, o troço entre Pampilhosa e Figueira foi separado da Linha da Beira Alta (GOMES ET ALII 1999).

as estações e apeadeiros seguintes: Figueira, Maiorca (ap.), Alhadas, Montemor, Arazede, Limede (ap.), Cantanhede, Murtede, Pampilhosa, Luso, Mortágua, SCD, Carregal do Sal, Oliveirinha (ap.), Canas de Senhorim³⁸⁶, Nelas, Mangualde, Gouveia, Fornos de Algodres, Celorico da Beira, VFN, Pinhel (ap.), Guarda, Vila Fernando (ap.), Cerdeira, Freineda e VF³⁸⁷ (SEQUEIRA 1886, 13).

O troço inicial desta linha ferroviária, hoje diferenciado e designado por Ramal Ferroviário da Figueira da Foz, como vimos, encontra-se bastante degradado, prometendo recentemente (Outubro de 2007) o Governo a sua requalificação e ligação do porto comercial à plataforma multimodal transfronteiriça da Guarda (Plataforma Logística de Iniciativa Empresarial³⁸⁸), em 2008, dotando a infra-estrutura com condições de operacionalidade adequadas às necessidades do transporte ferroviário de mercadorias (Figueirense 2007).

Refira-se que entretanto passou a cidade da foz do rio Mondego a estar ligada à Linha do Norte através de 2 vias (conectadas entre si), a da Linha da Beira Alta na Pampilhosa (hoje Ramal da Figueira) e a do Ramal de Alfarelos, para além de também se unir a Lisboa via Torres Vedras, pela Linha do Oeste (conectada com o Ramal de Alfarelos).

³⁸⁶ Canas é referenciada no relatório do eng.º Bento de Moura de 28.VII.1886 como apeadeiro (EÇA 1887, 5).

³⁸⁷ Entretanto nesse primeiro troço foram criadas várias outras paragens, apeadeiros na sua totalidade e desclassificadas várias estações, a saber: Figueira (est., PK 0,0) < > Maiorca (PK 6,4) < > Alhadas (PK 8,4) < > Costeira (PK 11,6) < > Santana – Ferreira (PK 15,8) < > Liceia (PK 19,6) < > Bebedouro (PK 23,7) < > Arazede (PK 26,7) < > Casal (PK 29,3) < > Limede – Cadima (PK 31,0) < > Cantanhede (est., PK 35,4) < > Cordinhã (PK 39,8) < > Murtede (PK 41,4) < > Enxofães (PK 42,8) < > Silvã – Feiteira (PK 44,6) < > Mala (PK 46,5) < > Pampilhosa (PK 50,4) (Wikipedia...b).

O mesmo acontecendo no restante trajecto até à fronteira: Pampilhosa < > Quinta do Valongo-Vacariça (ap., PK 54,1) < > Pego – (PK 56,3) < > Luso-Buçaco (PK 59,2) < > Trezói (ap., PK 63,2) < > Soito (ap., PK 67,4) < > Monte de Lobos (ap., PK 70,8) < > Mortágua (PK 73,5) < > SCD (PK 85,5) < > Castelejo (ap., PK 89,8) < > Papízios (ap., PK 93,6) < > Carregal do Sal (PK 98,0) < > Oliveirinha-Cabanas (PK 102,4) < > Fiais da Telha (ap., PK 103,9) < > Lapa do Lobo (ap., PK 107,1) < > Canas de Senhorim-Felgueiras (PK 109,1) < > Urgeiriça (ap., PK 111,9) < > Folhadal (ap., PK 115,5) < > Nelas (PK 117,2) < > Moimenta da Beira-Alcafache (PK 123,9) < > Mangualde (PK 128,5) < > Contenças (PK 133,8) < > Abrunhosa (ap., PK 139,9) < > Gouveia (PK 144,2) < > Fornos de Algodres (PK 152,2) < > Muxagata (PK 157,6) < > Vila Boa do Mondego (PK 160,7) < > Celorico da Beira (PK 167,9) < > Baraçal (ap., PK 173,2) < > Maçal do Chão (ap., PK 176,0) < > Maçal do Ribeiro (ap., PK ??) < > VFN (PK 181,8) < > Cerejo (PK 184,7) < > Pinhel (PK 187,3) < > Trajinha/Trajadinha (PK 191,7) < > Sobral-Avelãs (ap., PK 199,6) < > Guarda (PK 206,3) < > Gata (ap., PK 210,4) < > Vila Garcia (ap., PK 213,5) < > Vila Fernando (PK 216,9) < > Rochoso (ap., PK 222,0) < > Cerdeira (PK 225,9) < > Miuzela (ap., PK 229,1) < > Noémi (ap., PK 232,7, demolido) < > Castelo Mendo (ap., PK 237,3) < > Malhada Sorda (ap., PK 239,6) < > Freineda (PK 244,3) < > Aldeia (ap., PK 247,9) < > Vilar Formoso (PK 252,9) (Paraferroviário...a).

³⁸⁸ Presentemente em execução na zona da Gata, local onde o projecto para a construção da Linha da Beira Baixa, de 1884, previa o entroncamento com a Linha da Beira Alta (PINHEIRO 1884, 96).

Porquanto, em:

- 31.I.1882 o Governo aprova a construção do CF de Lisboa a Torres Vedras, com um ramal para Merceana e outro de Torres Vedras a Figueira da Foz e ramal de Alfarelos;

- 2.V.1882 uma lei aprova o contrato provisório de 7.V.1881 entre Henry Burnay & C.^a e o Governo, para a construção e exploração do CF de Lisboa a Sintra e a Torres Vedras; a mesma autoriza o Governo a contratar com a CRCFP, a construção e exploração de uma linha que, partindo de Torres Vedras, em prolongamento da linha projectada de Lisboa a Torres Vedras, passe por Caldas da Rainha, S. Martinho do Porto, Marinha Grande e Leiria e, seguindo paralelamente à Linha do Norte bifurque, a fim de se ligar na Figueira com a Linha da Beira Alta e nas imediações de Alfarelos com a do Norte (DG 1882d1, 1142-1143); o Governo viria a ser acusado pelo povo de Lisboa de ter aprovado este contrato sem concurso (DG 1882aa2, 1704);

- 10.VI.1882 é adjudicada a Henri Burnay & C.^a a linha-férrea de Lisboa a Sintra e a Torres Vedras com um ramal à Merceana³⁸⁹ a partir das proximidades de Runa (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 523), de via larga, com 64km de extensão e prevendo-se a sua conclusão no prazo de 3 anos, tendo como continuação a Linha de Torres Vedras à Figueira da Foz adjudicada à CRCFP em 10.VI.1882, com a garantia por parte do Governo de um complemento do rendimento líquido de 5%, igualmente de via larga, que daí avançaria para Alfarelos na Linha do Norte (LEAL 1876-1886, 477);

- 15.VI.1882, a CM de Condeixa faz uma petição ao Parlamento para que fosse construído o CF de Arganil *a entroncar na linha do norte entre Alfarellos e Soure, na testa da nova linha da Figueira* (DG 1882p15, 1519);

- 23.X.1883 é aprovada a possibilidade de um novo traçado do ramal da Merceana, por proposta da firma Burnay, desde que fosse apresentado um projecto minucioso nesse sentido; posteriormente foi trespassada a concessão para a CRCFP que diligenciou junto do Governo no sentido de obter a substituição do ramal de via larga por um de via reduzida, ligando a Merceana com a Linha do Leste por alturas do Carregado (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 523), conexão que não chegou a realizar-se;

- 23.XI.1883 é assinado o contrato de concessão da Linha do Oeste, entre Torres Vedras, Figueira e Alfarelos à CRCFP (CP 2002);

³⁸⁹ Aldeia Galega da Merceana, Concelho de Alenquer. Não deixa de ser curiosa a data de 10.VI.1882 aqui referida, sobretudo a primeira, pois o contrato expressamente refere 10.VII.1882 (DG 1882bb1, 1709-1711).

- 28.VII.1885, por despacho do Governo é Henri Burnay autorizado a trespassar a construção do CF de Lisboa a Torres Vedras, à CRCFP;
- 15.IX.1885 a CRCFP assina um contrato com a empresa Duparchy & Dauderny para a construção da linha de Torres Vedras a Figueira da Foz e Alfarelos;
- 17.VII.1888 é aberta à exploração pública o troço de Leiria e Figueira e consequente conclusão da Linha do Oeste;
- 1.VI.1889 uma portaria aprova o projecto de ligação directa do ramal de Alfarelos com a linha da Figueira da Foz, sendo que a 8 desse mesmo mês e ano se inicia a exploração do troço entre a Amieira e Alfarelos, daquele ramal;
- 12.XI.1890 principia a circulação na linha de ligação directa do ramal de Alfarelos com a linha da Figueira da Foz (CP 2002).

A – A ligação à Linha da Beira Baixa

Nos primeiros estudos para a ligação de Lisboa a Madrid, cedo se falou na travessia da província da Beira Baixa por uma via-férrea, pois no relatório apresentado por Joaquim Nunes de Aguiar em 25.X.1857, é dado conta de um reconhecimento à vista, para esse efeito, pelo vale do Tejo. Foram esses estudos entretanto abandonados e somente retomados cerca de 20 anos mais tarde, onde se estudou uma directriz que partindo do Rossio ao Sul do Tejo (Abrantes), vadiasse esse rio ibérico em Vila Velha de Ródão, seguisse o vale do Ponsul e atravessasse a fronteira em Monfortinho (GUERREIRO 1877, 32; EÇA 1877, 71).

Mas a comissão técnica encarregada de elaborar o plano ferroviário em 1877, sugere que o traçado proposto para a linha da Beira Baixa (já assim a apelida), transpusesse o Tejo mais a montante, em Perais (muito próximo da travessia da raia por este Rio) -por ser aí mais fácil atingir o vale do Ponsul-, subisse em direcção a Idanha-a-Nova (ou Castelo Branco), atravessasse a serra da Gardunha no colo do Vale de Prazeres, servisse o concelho do Fundão descendo para o efeito o ribeiro de Pêro Viseu até encontrar o Zêzere, o atravessasse para permitir um pequeno ramal para a Covilhã e subisse o vale do Zêzere em direcção a Belmonte e Benespera, avançasse pelo vale do Noeme até Vila Garcia e Guarda e daí descesse até VFN, *onde vem encontrar o caminho de ferro da Beira Alta e o do valle de Tavora, que estabelece a ligação da Beira Baixa para a provincia de Traz os Montes* (GUERREIRO 1877, 34).

Esteve de facto este CF, numa primeira fase, para ter continuidade através da Linha da Beira Alta, entre a Guarda e VFN e prosseguir a partir daqui para N, até ao Pocinho, entroncar na Linha do Douro e avançar até Bragança, como adiante se tentará explicar.

Mas a linha ferroviária da Beira Baixa que parte da estação de Abrantes, segue por Castelo Branco, Fundão, proximidades da Covilhã e entronca na Linha da Beira Alta na estação da Guarda -de cujo projecto para a sua construção (pensando-se então que seria o “definitivo”) encarregou a portaria de 9.IV.1875 o eng.º Sousa Brandão-, foi aberta à exploração pública em 11.V.1893 com a conclusão do troço entre a Covilhã e a Guarda (CP 2002; COSTA 1893).

Estabelecera a lei de 26.IV.1883 as condições para a sua construção e exploração - bem como a dos ramais de Mirandela e Viseu-, abrindo-se o respectivo concurso em 2.VIII.1883, concurso esse anulado pelo decreto de 6.X.1883 (CP 2002) mas posteriormente adjudicada em 15.XI.1883 à CRCFP à qual garantiu o Estado 5,5% sobre a quantia de 35.800\$000 réis por km, prevendo-se a sua conclusão no prazo de 4 anos a contar da aprovação definitiva do contrato por parte do Governo (LEAL 1876-1886, 477)³⁹⁰.

Mas as coisas não ficaram por aí, nem ao nível do projecto final nem da adjudicação das obras, porquanto dum outro estudo, bastante pormenorizado (realizado por decisão governamental), resultou um sério projecto, elaborado pelo eng.º António Xavier de Almeida Pinheiro que o apresentou à Sociedade Consultiva e Industrial de Engenharia Civil em 28.IV.1884 (CP 2002) e publicou nesse mesmo ano (PINHEIRO 1884).

Uma das primeiras questões colocada a Almeida Pinheiro no seu projecto foi o de resolver se a linha seria *de via larga ou de via estreita* mas num *primeiro exame a traços largos fez-nos desde logo convencer da possibilidade do emprego de via larga, uma vez que se adoptasse para as inclinações o maximo de 18 millimetros por metro, e para os raios das curvas o minimo de 300 metros, contudo, suspeitando desde o principio a enorme importancia d’este caminho de ferro, não só como linha de utilidade local, mas ainda como linha internacional, não duvidámos fazer o estudo para via larga, nas condições que pareceram indispensáveis* (PINHEIRO 1884, 44-45).

³⁹⁰ A data apontada por Pinho Leal cria-nos algumas dificuldades pois contraria a de 29.IX.1885 mais consentânea com a(s) cronologia(s) do projecto de Almeida Pinheiro (assim se avistará mais adiante), bem como as de um outro informe oficial onde se regista que no período de 30.VI.1884 e 31.XII.1885 *Foi adjudicada a construção e exploração d’esta linha [Beira Baixa] com garantia de juro* (SEQUEIRA 1886, 209). Terá resultado de algum lapso, ou gralha tipográfica, ou o concurso terá sido uma vez mais anulado?

Divide o trabalho em 4 secções, a saber:

- a 1.^a compreende o traçado a partir da linha do Leste, na Praia do Ribatejo (concelho de VN da Barquinha, Distrito de Santarém)³⁹¹ até às proximidades da foz do Ocreza;
- a 2.^a desde esse ponto até Castelo Branco;
- a 3.^a vai desta cidade até ao Fundão;
- e a 4.^a até à Linha da Beira Alta.

Por aqui se percebe desde já que o projecto não difere muito, nas suas linhas gerais, do estudo de 1877, apenas com a particularidade de se lhe chamar sempre *Caminho de Ferro da Fronteira* em vez de CF da Beira Baixa (PINHEIRO 1884, 44-64).

Quanto ao traçado da 2.^a secção e apesar de se lhe apresentarem 3 soluções, defende a localização da estação junto à cidade de Castelo Branco, do lado nascente, *em facil comunicação com todas as estradas e em local escolhido por fôrma que, se de futuro vier a construir-se, como julgamos provavel, uma linha que siga de Castello Branco para a fronteira, será possível ir d'essa estação e atravessar o Ponsul em acceitaveis condições* (PINHEIRO 1884, 48).

Outras tantas soluções se lhe apresentaram para a 3.^a secção, i. e., as 3 portelas da serra da Gardunha, então *povoadissima de castanheiros* (Catrão, Paradanta e Alpedrinha), optando após o estudo comparativo pela última (e mais elevada), precisamente aquela que de início se mostrava menos apropriada - e por onde já passava a ER - mas que propiciava a perfuração da *montanha em tunnel relativamente pequeno* (PINHEIRO 1884, 48).

Para a 4.^a e última secção a questão mais importante era a de servir o *notavel centro da industria de lanificios* constituído pela Covilhã, onde tudo era *onerado por espantosas despezas de transporte; e só o labutar incessante de genios verdadeiramente industriaes*

³⁹¹ A legislação que manda estudar este CF estatui que partisse da Linha do Leste e seguisse a margem direita do Tejo, por razões estratégicas, o que leva o eng.º Almeida Pinheiro a prever a ligação na Praia, pois se a *effectuasse na margem esquerda, passando logo o traçado para a direita, o valor estrategico da preferencia d'esta ultima, ficaria essencialmente preejudicado*. Considerava no entanto o autor essa solução inconveniente do ponto de vista económico, uma vez que por longo trajecto seguiriam duas vias paralelamente, apenas separadas pelo Rio, numa *região que não póde reputar-se rica*, razão que o leva a argumentar que uma das duas seria inútil à região servida e, não podendo discutir as razões militares, concluía que o erro estava no traçado da Linha do Leste (PINHEIRO 1884, 46).

Relativamente ao sítio de partida para essa via na Linha do Leste, deixava ainda em aberto a possibilidade dela se vir a realizar num ponto *o mais proximo posivel da actual estação de Abrantes*, uma vez que isso não influenciaria a despesa total porquanto obrigaria à construção de uma ponte sobre o Tejo mas evitava a construção da outra sobre o Zêzere (PINHEIRO 1884, 47).

*pôde ter vencido as grandes dificuldades*³⁹². Realizou para o efeito 2 estudos, um pela margem esquerda do Zêzere e outro pela margem contrária, aproximando-o tanto quanto possível da vila³⁹³ (PINHEIRO 1884, 50-51).

Façamos aqui uma pequena pausa para, sobre este assunto, escutar a opinião dum jornalista que acompanhou de perto a evolução da nossa rede ferroviária: *...o egoismo natural da cidade manufactora não deixou em muito boas condições o traçado da linha, obrigando-o a deixar o valle do Zezere para se aproximar da serra, fazendo-o descrever uma larga curva, galgar valles em sucessivos viaductos, subir e descer fortes rampas, perfurar tuneis e consequentemente, demorar, dificultar e alongar o percurso entre Alcaria e Caria* (COSTA 1893, 117).

A partir do ponto em que o traçado pela margem direita podia encontrar o traçado pela margem esquerda, a via teria de seguir por um de dois sentidos, ou pelo vale de Caria (até entrar no ribeiro de Santo Antão, margem esquerda) ou pelo do Zêzere (até ao ribeiro de Santa Cruz), *formando ahi um lacete que nos conduza ao de Santo Antão, margem direita* mas que em ambos os casos, subindo até à portela do Barracão, se podia descer para o Noeme, transpô-lo e, nas proximidades da Gata, conectá-lo com a Linha da Beira Alta (PINHEIRO 1884, 51). Preferiu o traçado pelo vale de Caria.

Calculou que o CF com esse itinerário teria 168km de Abrantes à estação da Covilhã -sendo que pela estrada esse percurso possuía 135km- e uma extensão total de 209,37066km (PINHEIRO 1884, 55/88).

Como conclusões apresenta o argumento da *linha da fronteira* estabelecer o *trajecto mais curto entre Lisboa e o ponto em que a linha da Beira Alta chega á fronteira de Hespanha*, razão pela qual considera que as comunicações internacionais entre Portugal e a Europa (exceptuando Madrid), realizadas então pelas Linhas do Norte e Beira Alta, uma vez executado o *caminho de ferro da fronteira*, seriam para aqui desviadas, encurtando o percurso em 64,76534km (PINHEIRO 1884, 111/113).

³⁹² Informa o autor que das 2.000ton anuais de lã que a Covilhã consumia, 900 eram de produção nacional, 720 espanholas e 380 de outras procedências, sendo o seu custo médio de 320, 300 e 260 réis respectivamente (PINHEIRO 1884, 54).

³⁹³ Apesar do eng.º Pinheiro informar em mais do que uma ocasião que trataria em *capitulo especial* este assunto da variante que aproximaria o CF da vila da Covilhã, a verdade é que até ao momento o não descortinámos, se bem que nos informe que projectara junto à Ponte Pedrinha [Freguesia de Boidobra, 3km a S da urbe] a estação que denominaria de Covilhã (PINHEIRO 1884, 51/86), depois de, tanto quanto parece, outros estudos terem previsto que passasse por Ferro e Peraboa (mais afastadas), razão pela qual *mandou-se estudar um ramal do caminho de ferro para ligar a Covilhã com o caminho de ferro da Beira Baixa*, diligência ocorrida entre 30.VI.1884 e 31.XII.1885 (SEQUEIRA 1886, 209) e se terá sugerido a construção de um elevador sobre carris de ferro de acesso à sede do Concelho (PIRES...).

A partir deste projecto ocorrerá então a assinatura do contrato (ou mais um contrato) com a CRCFP para a sua construção e exploração em 29.IX.1885:

- contraindo para o efeito a Companhia um empréstimo de 1.980 contos de réis, emitindo obrigações de 90 mil réis ou de 400 marcos em 28.VI.1886;
- realizando um contrato com o Banco Für Handel Industriel para a emissão de 95.000 obrigações de 4,5% em 23.X.1886;
- sendo autorizada a emitir 40.000 obrigações por portaria de 19.II.1889;
- e mais 40.000 pela de 26.VIII.1889;
- realizou outro contrato com os bancos Für Handel Industriel, Hendelsoliu e C.^a, Robert Warschawer e C.^a e Herch e C.^a para a emissão de mais outras 40.000 obrigações em 12.IX.1889;
- e por fim, conclui o primeiro troço dessa via, entre Abrantes e a Covilhã, em 1891³⁹⁴ (CP 2002).

Em 5.IX.1891 saiu da Estação Central do Rossio (Lisboa) um comboio especial pelas 8h25 com a comitiva que na estação de Benfica se transferiria para o trem que de Sintra transportava a família real (FERRÃO 1962, 5) -acedendo aos convites das Comissões da Covilhã e Castelo Branco, encarregadas de organizar os festejos-, composição ferroviária que arribou a Castelo Branco pelas 15h, onde pernitou, saindo no dia seguinte pelas 14h em direcção a N, chegando à Covilhã, “onde nem tudo são panos e lãs”, às 17h15, inaugurando-se assim, envolto em festejos, o tão esperado CF (PIRES...).

A conexão prevista à Linha da Beira Alta, aquando da sua inauguração total, ou melhor, do troço entre a Covilhã e a estação do Sabugal, no sítio do Barracão às portas da Guarda, estação essa que ao tempo era *uma simples barraca de madeira*, previa-se que esse sítio servisse de entroncamento a um ramal denominado Monte Barro, que fosse *entroncar na Linha da Beira Alta em sentido ascendente, para facilitar a ligação dos comboios entre o sul e a fronteira*, se bem que a estação da Guarda fosse desde o primeiro momento comum às duas ferrovias (COSTA 1893, 118). Ou seja, previu-se um ramal por

³⁹⁴ Na extensão de 165,025km. A Gazeta dos Caminhos de Ferro, publica em vésperas da inauguração oficial uma descrição desta via-férrea, apontando nas obras de arte, 17 pontes -sendo as principais as que transpõem o Tejo em Abrantes e o Zêzere na Cova da Beira-, 19 viadutos -distinguindo-se pela sua envergadura o de S. Pedro entre Vila Velha de Ródão e Sarnadas- e 8 túneis (GCF 1891). Previa o projecto de 1884 a construção de 39 pontes e viadutos de ferro, 20 pontes e viadutos de pedra, 3 aquedutos e 95 pontões de alvenaria (PINHEIRO 1884, 97-102).

Os trabalhos de construção deste CF (no todo ou em parte) foram dirigidos pelo eng.º militar António Carlos Coelho Vasconcelos Porto, que detinha o cargo de eng.º chefe da exploração e subdirector da CRCFP (RAMOS 1994, 277).

forma a que as composições que seguissem directamente para VF / FO, ou de lá provenientes e demandassem terras da Beira Baixa ou Lisboa, não tivessem que ir à Guarda, ou à sua estação, localizada a 5km do centro urbano.

Será curioso anotar o comentário do jornalista de O Occidente relativamente à distância que separa a cidade da via-férrea: *Estava mesmo a pedir uma linha reduzida, de cremalheira, que ligasse estes dois pontos, porque, apesar da cidade ter pouco interesse, sempre seria util para o viajante que quer conhecer o paiz e o percorre por distracção (...) mas a Guarda não pensa n'isso; vive isolada, extranha às conquistas do progresso, indifferente ao que se passa fora dos seus muros fortificados. Queriam era sossego e, tanto o querem que as estradas, desde uma grande extensão teem grandes letreiros “É prohibido chiar o carro”* (COSTA 1893, 118).

Vimos como esta ferrovia, apesar de ter sido uma das primeiras a ser pensada (1857), somente em 1885 viu iniciadas as obras para a sua construção. Defendeu-se inclusive a ideia dela vir a ligar Lisboa a Madrid através de Monfortinho, por ser caminho mais curto que o da travessia entre Elvas e Badajoz. Mas a decisão de se construir o ramal de Cáceres³⁹⁵ -projectado em 1877 e concluído em 1880 (FONSECA 2008; COSTA 2002)- a partir duma ligação na Torre das Vargens (proximidades de Ponte de Sôr, na Linha do Leste³⁹⁶), por Marvão-Beirã e Valencia de Alcántara, bem como o da Beira Alta logo a seguir, deixaram-no para trás.

Possui no seu itinerário desde o Entroncamento à Guarda (211,4km), as seguintes estações e apeadeiros:

Entroncamento (PK 106,3) < > Atalaia (ap., PK 109,2, demolido) < > Barquinha (PK 110,1) < > Tancos (ap., PK 113,8) < > Almourol (PK 115,7) < > Praia do Ribatejo³⁹⁷ – Constância (PK 118,2) < > Santa Margarida (PK 124,1) < > Tramagal (PK 129,8) < > Abrantes (PK 134,9) < > Alferrarede (PK 140,5) < > Mouriscas-A (PK 150,3) < > Alvega

³⁹⁵ Torre das Vargens (km 0,0) < > Cunheira (km 12,2) < > Vale do Peso A (km 26,5) < > Vale do Peso (km 29,2) < > Castelo de Vide (km 49,2) < > Marvão - Beirã (km 64,7) < > fronteira (km 72,5) < > Valencia de Alcántara (km 81,5) (IGeoE 1999; Wikipédia...d).

³⁹⁶ Abrantes (km 0,0) < > Bemposta - São Facundo (km 11,4) < > Ponte de Sor (km 28,3) < > Fazenda (km 32,0) < > Torre das Vargens (km 39,3) < > Chança (km 48,9) < > Mata (km 55,4) Crato (km 64,4) < > Portalegre (km 81,7) < > Assumar (km 91,9) < > Arronches (km 98,3) < > Santa Eulália (km 110,7) < > Santa Eulália A (km 111,8) < > Elvas (km 130,0) < > Caia (fronteira, km 140,8) < > Badajoz (km 146,2) (IGeoE 1999; Wikipédia...c).

³⁹⁷ Actualmente atravessam o Tejo duas pontes que seguem paralelas, uma rodoviária e outra ferroviária, sendo que aquela é a mais antiga e serviu numa primeira fase o CF; vd fotografias adiante (MARQUES & ABREU 2008).

– Ortiga (PK 153,9) < > Barragem de Belver (ap., PK 158,5) < > Belver – Gavião (PK 162,4) < > Barca da Amieira – Envendos (PK 175,9) < > Fratel (PK 191,7) < > Ródão (PK 198,4) < > Tojeirinha (ap., PK 207,0) < > Sarnadas – Cebolais de Baixo (PK 214,6) < > Retaxo (ap., PK 218,0) < > Benquerenças (ap., PK 221,4) < > Castelo Branco (PK 228,7) < > Alcaíns (PK 241,8) < > Lardosa (PK 249,5) < > Soalheira (ap., PK 254,1) < > Castelo Novo (PK 259,2) < > Alpedrinha (ap., PK 263,5) < > Vale de Prazeres (PK 267,5) < > Fatela – Penamacor (ap., PK 273,8) < > Alcaide (ap., PK 277,7) < > Donas (ap., PK 279,8) < > Fundão (PK 282,2) < > Alcaría (ap., PK 290,2) < > Tortosendo (ap., PK 295,2) < > Covilhã (PK 300,1) < > Caria (ap., PK 313,8) < > Belmonte – Manteigas (PK 318,1) < > Maçaínhas (ap., PK 326,3) < > Benespera (ap., PK 332,2) < > Sabugal (ap., PK 341,6) < > Guarda (PK 206,3) (Paraferroviários...b).

Correspondem os topónimos sublinhados às estações previstas no projecto de 1884, faltando apenas a da Barca do Tejo (entre Abrantes e Ortiga) e a do entroncamento com a Linha da Beira Alta, na Gata (PINHEIRO 1884, 96).

A título de exemplo, informe-se que em 1906, o comboio correio com serviço de passageiros nas três classes, partia da Guarda pelas 4h5m, chegava à Covilhã às 5h31m, a Castelo Branco às 7h57m a Abrantes às 10h36m e ao Entroncamento às 11h40m, com paragem em todas as estações e apeadeiros e toma de água em Benespêra, na Covilhã, em Vale de Prazeres, em Castelo Branco, no Fratel e em Abrantes, demorando-se em cada operação de abastecimento seis minutos em média (Itinerarios 1906).

Hoje em dia esta via-férrea encontra-se modernizada e electrificada até Castelo Branco e desde Julho de 2007 desta urbe à da Covilhã, sendo nesta data prometido pelos governantes a sua conclusão (até à Guarda) ainda nesse mesmo ano, o que não aconteceu. Aliás encontra-se desde há meses encerrada supostamente para obras de reabilitação (inícios de 2010).

A ligação entre estas duas últimas cidades realiza-se três vezes ao dia em cada sentido, numa automotora *Allen* que percorre os 47km em 1h e $\frac{1}{4}$, à velocidade de 50km/h entre a Guarda e Maçaínhas, de 40km/h até Caria e 60km/h daqui à Covilhã, com redução para os 20km/h na travessia das 10 pontes existentes no percurso, com um consumo de combustível na ordem dos 50 litros de gasóleo por viagem.

Refira-se a título de passagem que os carris do troço Caria – Maçaínhas continuam a ser os originais (RAMOS 2008)³⁹⁸, o que naturalmente não poderá permitir maiores velocidades que aquelas alcançadas pelo comboio rápido de finais do século XIX, razão mais que esclarecedora para o diminuto número de passageiros que esta Linha regista, mormente quando a ela segue paralelamente a auto-estrada n.º 23.

B – O Sud Express

As características industriais e culturais da sociedade europeia do último quartel do século XIX motivadas pela generalização do transporte ferroviário, pela sua rapidez e novidade, levou à aparição de um conjunto de necessidades de ordem prática que era necessário obviar, como garantir comodidade, refeições e descanso aos passageiros, sobretudo em viagens de longo curso.

Para o efeito foi criada a *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens*, *Foi ella que inventou o systema mais commodo de viajar, de comer e de dormir durante a marcha; foi ella que, por largas combinações com todas as linhas ferreas da Europa, estabeleceu os mais rapidos trens que a cruzam em todos os sentidos; foi ella, finalmente que nos trouxe, ainda ha pouco, com o Sud-express, a ligação da nossa capital com a da França em 46 horas, e com Londres em 54* (COSTA 1887, 278)³⁹⁹.

Com efeito, a ligação ferroviária entre Lisboa - Madrid - Paris - Calais através do comboio trans-europeu designado Sud-Express, iniciou-se com a viagem inaugural a partir de Paris, em 21.X.1887⁴⁰⁰ e que compreendeu um percurso turístico pelo S de Espanha e região de Lisboa (LEVY & CARVALHO 1979, 31), com carros que apresentavam verdadeiras novidades e até luxo interior, como o *wagon-restaurant* e o *wagon-sleeping*, ou *sleeping-car*. As carruagens assentavam sobre dois carretos de quatro rodas cada, que lhe permitiam circular com mais segurança nas curvas de pequeno raio, bem como a substituição fácil por outros aquando da mudança para linhas de diferente bitola

³⁹⁸ Segundo Helder Bonifácio, responsável pela Associação 6 de Setembro ou Grupo de Amigos da Linha da Beira Baixa (cit. p/ RAMOS 2008).

³⁹⁹ De entre os vários estabelecimentos hoteleiros de luxo que esta empresa também fundou pelo Mundo, refira-se o Avenida Palace Hotel (RODRÍGUEZ 2003, 36), erigido encostado à estação ferroviária central de Lisboa (Rossio), voltado para a Av. da Liberdade (aos Restauradores). Possuía mesmo no 4.º andar uma ligação directa ao cais da estação, permitindo a *chegada incógnita e sem controlo policial de personalidades importantes e de espões*, durante a 2.ª Guerra Mundial (PIMENTEL 2008, 34).

⁴⁰⁰ Em Espanha as actividades daquela Companhia começaram em 4.XII.1880 entre Madrid e Hendaya com dois carros (SORIA 1976). A inauguração do Sud-Express foi largamente noticiada na imprensa portuguesa (LEVY 1983), tendo o serviço comercial sido iniciado a 4.XI.1887, com partida de Lisboa (CP 2002; LEVY & CARVALHO 1979, 31).

(*boggies*⁴⁰¹ amovíveis), sem que os viajantes tivessem que abandonar o veículo durante a operação. Estas novidades tecnológicas permitiram encurtar as distâncias-tempo *podendo o passageiro entrar para o comboio em Lisboa e não sahir d'elle senão em Paris* (MARISTANY 1987, 33).

Uma destas carruagem-cama mas mais pequena, circulou nas viagens nocturnas entre Lisboa e Porto (ainda antes da criação do Sud-Express), duas vezes por semana, após a Companhia Internacional ter assinado um contrato com a CRCFP a 1.V.1886, passando o serviço a ser diário em Janeiro do ano seguinte (COSTA 1887, 278; LEVY & CARVALHO 1979, 20).

A história desta Companhia começa em 1872, ano em que Georges Nagelmackers fundou em Bruxelas -após regresso de uma estadia nos EUA onde conheceu os *pullman-car* (carruagens-dormitório) criados por George Mortimer Pullman⁴⁰²- a primeira sociedade para a exploração de carruagens-cama nos CF europeus e cujos estatutos estão datados de 4.XII.1876, tendo como um dos seus principais accionistas o rei Leopoldo II. Foi assim criado um *parque, uma organização e uma infra-estrutura* com um património constituído por 53 *coches-cama* e uma carteira de 22 acordos internacionais⁴⁰³ que lhe permitiram explorar 16 serviços regulares entre as estações de algumas das maiores cidades do velho Continente (MARISTANY 1987, 31-32; SORIA 1976; LEVY & CARVALHO 1979, 20).

Circulavam esses revolucionários veículos em algumas das companhias ferroviárias francesas, como a de Paris - Orleães, já em 1.I.1876, sendo o êxito da empresa imediato. Com o estabelecimento do Orient-Express⁴⁰⁴, entre Paris e Constantinopla em 5.VI.1883, surgiram também os vagões-restaurante que eliminaram a necessidade dos passageiros se apearem durante o percurso para proverem à alimentação, ou mesmo comer nos restaurantes das estações. Esse facto mais a possibilidade do passageiro dormir numa cama

⁴⁰¹ Conjuntos de veios e rodados ferroviários que constituem uma estrutura geralmente composta por 4 rodas montadas sobre 2 eixos próximos, paralelos e solidários, utilizados nos veículos ferroviários de grande comprimento, ou seja, o trem de rolamento dos veículos ferroviários (PALMA-FERREIRA 2008; RENFE 1993, 37).

⁴⁰² Que vem aliás a competir com Nagelmackers na Europa, juntando-se-lhe em 1926 (LEVY & CARVALHO 1979, 21/33).

⁴⁰³ Em 1976, a então designada Companhia Internacional de Carruagens-Cama e do Turismo, tinha cerca de 20.500 empregados, estava implantada em 21 países, era proprietária de 731 carruagens-cama e 80 carruagens-restaurante que alugava às redes ferroviárias mas explorava também veículos pertencentes a essas redes, como 58 vagões-cama, 136 vagões-restaurante, 51 *grill-express* e 300 vagões-cafetaria (ou carruagem-bar), transportando anualmente uma média de 2.700.000 viajantes em *wagons-lits* (SORIA 1976).

⁴⁰⁴ Este mítico comboio, *chique e vagaroso parou na última estação, a 14 de Dezembro* [2009], *para nunca mais reatar a marcha* (COELHO 2010).

durante a viagem, concedeu à Companhia as suas duas mais célebres características (SORIA 1976).

Em 1883 começou a fase verdadeiramente internacional deste serviço prestado por essa empresa em concreto, participando a França na estruturação dos grandes expressos, com o famoso Calais - Nice - Roma - Express (finais de 1883), seguindo-se o Sud-Express e o Nord-Express (Paris - Berlim - S. Petersburgo, em 1896), estendendo ainda as suas actividades à Ásia (através da participação no Transsiberiano) e à África (El Cairo - Luxor e Tunes - Orán) em 1902 (SORIA 1976).

Aquando da sua criação o Sud-Express deslizava pelos carris à “vertiginosa” velocidade de 50 ou 60km/h, circulando uma vez por semana, saindo de Paris pelas 18h40, chegava a Irún às 7h34 do dia seguinte, a Madrid às 22h52 e a Lisboa pelas 15h30 do terceiro dia. Regressava a Paris saindo de Lisboa - Rossio pelas 20h30, chegava a Madrid às 13h35 do dia seguinte e a Irún às 5h16 da madrugada do terceiro dia, arribando a Paris pelas 18h50 (MARISTANY 1986, 25).

A sua periodicidade passou de bisemanal em 1888, para trisemanal em 1890 e diário desde 1900 mas sempre com a mesma composição restrita de dois furgões de equipamento, uma carruagem-restaurante e duas carruagem-cama.

A popularidade deste comboio foi tal que, inclusivamente, passou a ser utilizado por aqueles que provenientes do Centro da Europa desejavam viajar para as Américas, vindo tomar o “vapor” a Lisboa, poupando assim muitas horas de viagem se antes tivessem optado por embarcar no porto francês do Havre (LEVY & CARVALHO 1979, 32).

Em 1895 o Sur-Express procedente de Irún passou a cindir-se em dois na estação de Medina del Campo, prosseguindo metade para Madrid via Ávila e a outra para Lisboa via Salamanca, FO / VF e Pampilhosa, acontecendo na viagem de regresso o inverso, ou seja, juntavam-se as duas composições em Medina del Campo formando um só comboio. Na fronteira francesa realizavam os passageiros o transbordo para o comboio francês, prática só abandonada nos inícios da década de 1970, apesar de tecnicamente possível desde a criação da Companhia dos *wagons*-cama, como acima se viu.

Interrompeu o seu serviço apenas durante a guerra (in)civil espanhola e logo após o final da 2.^a Guerra por a França ter encerrado a fronteira à Espanha, reabrindo-a em Julho de 1946 com um comboio semanal. Saía de Lisboa - Santa Apolónia aos sábados pelas 11h25 e de Madrid - Príncipe Real às 21h35, acoplando-se em Medina del

Campo com destino a Miranda de Ebro onde deixava algumas carruagens destinadas a Bilbao; aportava a Hendaye às 10h05 do domingo seguinte. No sentido contrário saía de Irún às segundas-feiras pelas 21h55, parava em Miranda a recolher as carruagens provenientes do País Vasco e chegava a Medina às terças-feiras pelas 6h e a Lisboa às 17h56 (MARISTANY 1986, 25).

A periodicidade do Sud-Express aumenta para três composições semanais em 1951 e regressa ao comboio diário em 2.X.1955, data a partir da qual passou a utilizar definitivamente a estação de Santa Apolónia⁴⁰⁵ em detrimento da do Rossio, ambas em Lisboa.

No Inverno de 1965 os dois ramos ibéricos deste trem passaram a circular autonomamente até que em 1969 se voltaram a juntar (e a separar) em Medina del Campo.

Abandonou a *Compagnie Internationale de Wagons-Lits* a exploração do Sud-Express em 1.II.1978, adquirindo-lhe a companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses (CP) as carruagem-camas (MARISTANY 1986, 25).

Como singela homenagem ao consócio Maurício Besel Levy da Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro, recentemente falecido, recomenda-se a leitura da crónica, a sua última crónica, *Sou o último viajante – recordações do Sud Express*, onde pede que lhe deixem o prazer de se *deslocar lentamente de um local a outro, absorvendo os sons, os sabores, as paisagens diversas* (LEVY 2007).

Protagonizou este histórico comboio um gravíssimo acidente próximo da fronteira salmantina, no dia 18.XII.1965 entre as 9h11 e as 9h20m. Com efeito, nesse dia e hora, o Sud-Express n.º 18 proveniente de Irún e com destino a Lisboa, chocou frontalmente com o *Ómnibus-Correo* n.º 1.802 (semi-directo entre FO – Medina del Campo, com 5 carruagens) no apeadeiro de Villar de los Álamos (*a pocos metros de la estación*) - imediatamente anterior à estação de Aldehuela de la Boveda (Guia 1895)-, entre Salamanca e La Fuente de San Esteban (LFSE) / Boadilla, onde aguardava a passagem daquele (Adelanto 1965a).

A composição do Sud-Express desse dia era maior do que o habitual (13 unidades), por razões da proximidade das férias do Natal, sendo reforçada a sua tracção

⁴⁰⁵ Localizada junto ao Tejo, no Cais dos Soldados, sendo a estação principal dos CF de Norte e Leste; iniciou-se a sua construção em 1862 e concluiu-se em 1865 (ABRAGÃO 1956b, 88); é um edifício de grande volumetria posto que arquitectonicamente algo modesto, comparado com o neogótico da estação do Rossio.

em Salamanca com outra locomotiva na tentativa de poder recuperar algum do tempo perdido, pois aquando da sua saída desta estação contava já um atraso de 4h e 4m.

Resultaram da trágica colisão mais de uma trintena de mortos e mais de sessenta feridos graves, alguns dos quais vítimas do vapor do aquecimento saído da tubagem rebentada (ARANGUREN 2000; SÁNCHEZ 2000).

A imprensa local dos dias seguintes refere *29 muertos y más de 50 heridos*, (Adelanto 1965a), se bem que na relação das vítimas mortais se contabilizem 18 portugueses e 13 espanhóis, sendo que destes, 6 eram ferroviários e 1 era agente da Guardia Civil (Adelanto 1965b). A discrepância dos números (diferença de duas vítimas) sugere por um lado, que um dos nomes incluídos na lista dos portugueses fosse também contabilizado na lista dos espanhóis, por ter nome galego e residir em Lisboa e, por outro, uma das mortas lusas se encontrar grávida e, no Hospital de Salamanca, *ya fallecida le extrajeron un niño que también falleció a los pocos minutos* (Adelanto 1965b), podendo esta criança ter sido incluída no cômputo geral⁴⁰⁶.

13 dos sobreviventes portugueses repetiram a vivência da tragédia três dias depois, quando o comboio em que seguiam chocou com um outro (de mercadorias) na Praia do Ribatejo, com um balanço de 22 mortos e 30 feridos (Adelanto 1965c).

Foram os feridos do acidente de Villar de los Álamos repatriados para Portugal ao quarto dia, por um trem organizado pela Cruz Vermelha Portuguesa (Adelanto 1965d).

⁴⁰⁶ *Relación de fallecidos portugueses: Arnaldo María da Silva Teixeira, nacido en Motoncillo el 20-8-36, domiciliado en Riv(b)eira de Pena; Fernando da Silva Lagos, nacido en Faro 10-11-28; Antonio Salgado Cepaes nacido em Fafe el 10-11-40 domiciliado en Cepaes; Antonio Rodrigues Vala, nacido en San Pedro 22-12-36, residente en Porto de Mos; Manuel de Acevedo Fon(s)eca, nacido en Fradelos 26-2-27, vecino de Vilaconde; María Alice Velchos Lopes [esposa do anterior], nacida en Vilaconde 24-12-33 (esta mujer estava embarazada, ya fallecida le extrajeron un niño que también falleció a los pocos minutos); Custodio Fernandes nació en Tranhoroce (San Pedro do Sul), 20-12-35, donde vive; Silvino da Silva Gomes, nació en Maceira (Leiria) 12-2-39, vive en Seine; Antonio da Costa Araujo, nació en Povia de Varzim, Porto 11-1-33 vive en Oise; María do Ceu Ferreira de Oliveira nacida en Prisco 20-8-48, vive en Braga; Antonio Lopes nacido en Vilverde (San Mauricio del Prado) 9-4-18 domiciliado en Vilaverde; Joao de Barros Pereira, nacido em Are(c)os Valdevez (Oliveira); Fernando da Silva Pereira, nacido en Famalicao 24-3-41, y allí domiciliado; José Gonsalves de Oliveira nacido en Mujaes (Viana do Castelo), 21-5-39, donde vive; Joaquim Figueira de Lisboa (es el piche de cocina del restaurante); Manuel Durán Moñños domiciliado en Lisboa, cocinero. Se sospecha que es gallego; Arturo de la Concepción Henriques vecino de Espinhao; Antonio Simoes. Entre os feridos figuravam Leonor Barroso, esposa do cônsul de Portugal em Marselha, a sua filha Maria José Barroso Vilhena e o arquitecto lisboeta José Manuel Miranda Albuquerque (Adelanto 1965b). Informação obtida por deferência de Emilio Rivas Calvo.*

Considerando a dificuldade na identificação dos cadáveres, as autoridades enviaram os *passaportes* recuperados à fronteira (FO) para que aí fossem recolhidos e, por dedução, consideraram-se falecidos os proprietários dos documentos que não foram levantados (Adelanto 1965d), o que levanta sérias dúvidas não só quanto ao número exacto de mortos como à sua identificação.

Foi este comboio recentemente “modernizado” (01.III.2010), substituindo a CP as velhas carruagens-cama por carruagens Talgo, alugadas à RENFE, oferecendo inclusive uma nova classe de luxo (*Gran Class*), com compartimentos equipados com quarto de banho que inclui o próprio banho. Transportou este trem internacional, cerca de 75.000 passageiros em 2009, segundo dados da CP (TB 2010).

Fotografias da estação de Vilar Formoso na Linha da Beira Alta



(ABREU 2006d)

Fotografias da zona de travessia da linha (de fronteira) pela Linha (da Beira Alta) entre Vilar Formoso e Fuentes de Oñoro



(ABREU 2006d)

Fotografias da Praia do Ribatejo
(Linha do Leste). Passagem de nível (K 117,752), estação e pontes de travessia do Tejo



(MARQUES & ABREU 2008)

Fotografias da estação ferroviária da Covilhã



(MACHADO 2008)

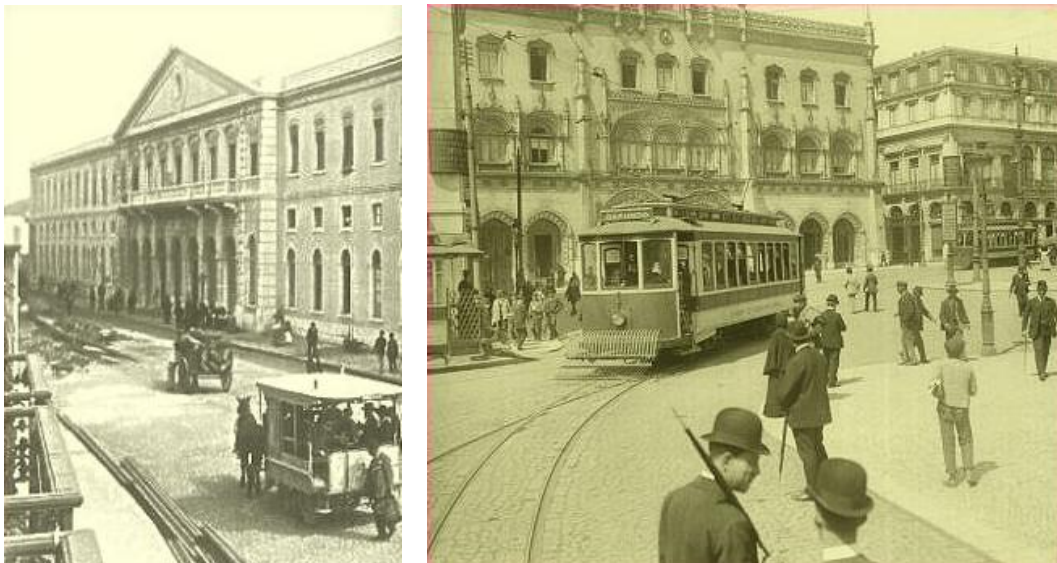
Fotografias da Linha da Beira Baixa nas Portas de Ródão e a estação de Ródão



(ABREU 2006c)

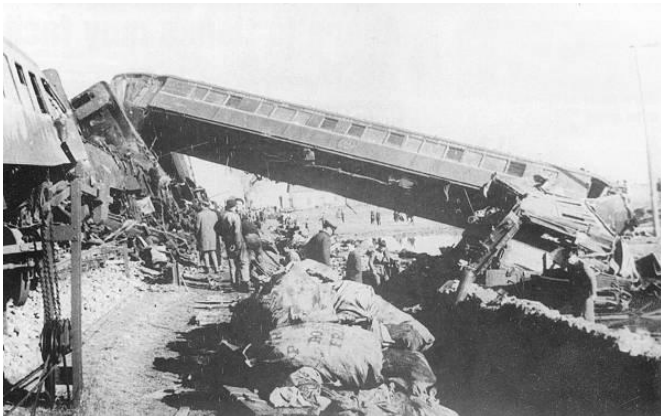
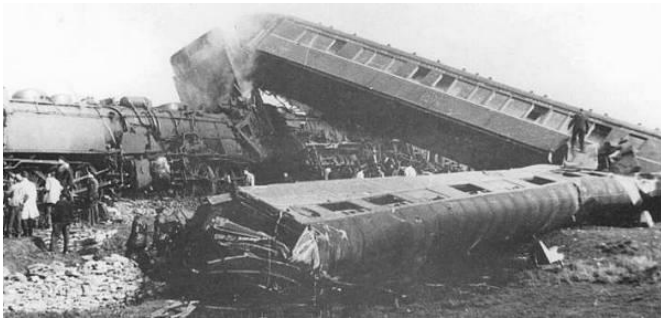
Fotografias antigas das estações ferroviárias de Lisboa

Santa Apolónia construída em 1898 e Rossio em 1926 (à dir. o Avenida Palace Hotel)

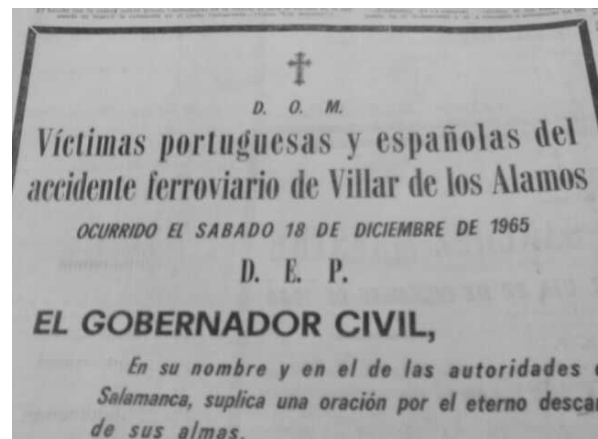


(Lisboa...)

Fotografias dos destroços do trágico acidente do Sud-Express em Villar de los Álamos (18.XII.1965) e excerto do jornal El Adelanto



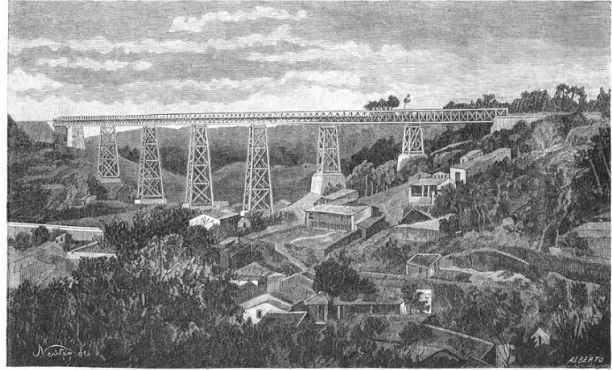
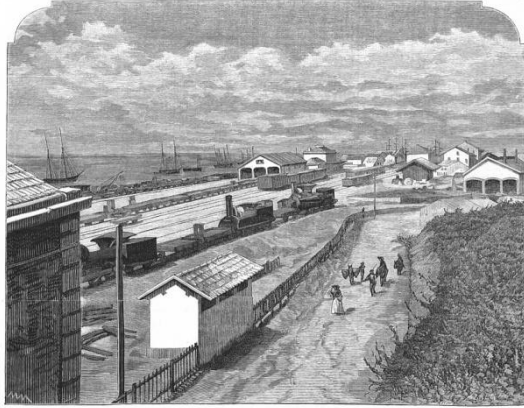
(ARANGUREN 2000)



(Adelanto 1965d)

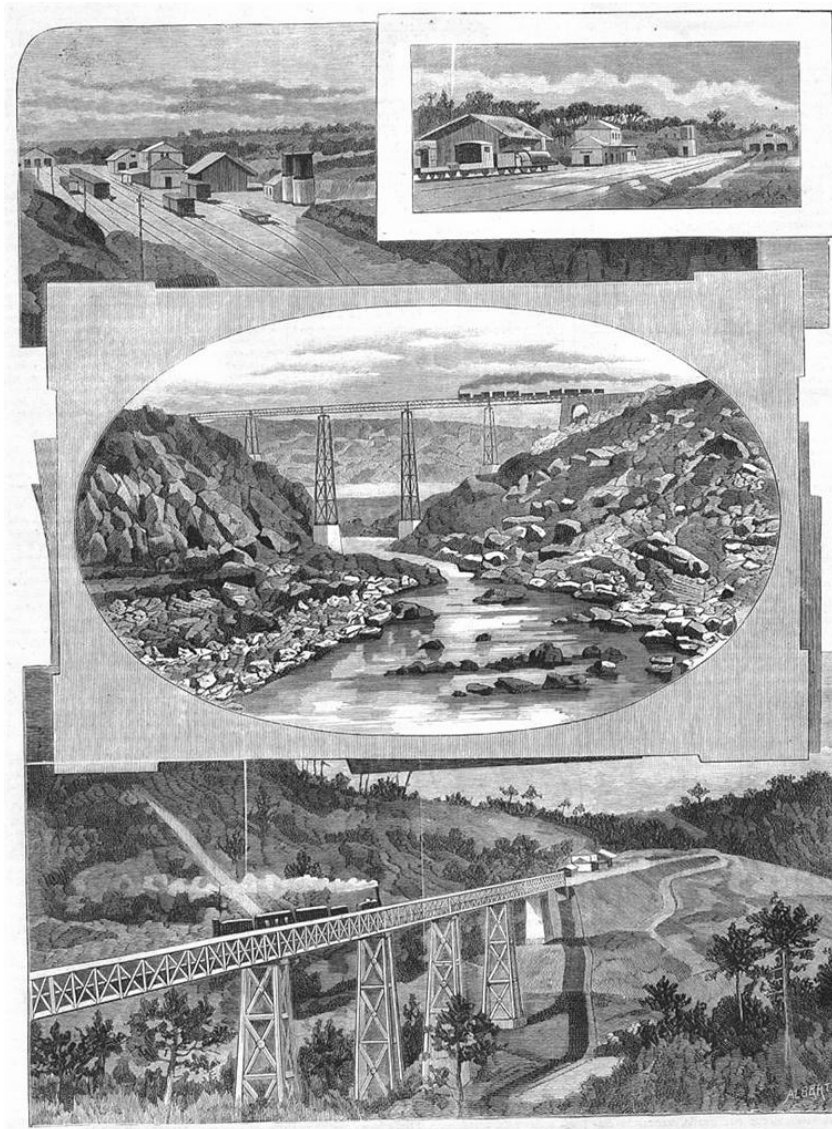
Algumas gravuras publicadas pela revista *Occidente* aquando da inauguração da Linha da Beira Alta:

Gravuras da estação da Figueira da Foz e viaduto da Várzea



(JB 1882)

Gravuras das estações da Guarda e de Mangualde, ponte do Côa e estação e ponte do Luso



(JB 1882)

2.3. – Os ramais e ligações pensados

Para além das vias-férreas transmontanas do Tua, Corgo e Sabor (e seus ramais) que trataremos no capítulo 4, debruçar-nos-emos aqui sobre outros projectos de ferrovias pensadas para a zona a S do Douro, tendo também esta Linha (a do Douro) como “colector” comum. Aliás, a intenção era criar uma série de vias que cruzassem o Douro no sentido de pôr em comunicação ambas as regiões, ou, se quisermos, prolongar as linhas-férreas interiores a N do Douro, para a zona a S do mesmo rio.

Estão nestas circunstâncias os CF de (Bragança-Mirandela-)Foz-Tua a Vila Franca das Naves (VFN), de (MD-TM-)Pocinho a VFN, de (Chaves-Vila Real-)Régua a VFN, de (Chaves-Vila Real-)Régua a entroncar com a linha que de Viseu devia ir até Foz-Tua⁴⁰⁷, de (Bragança-Mirandela-)Foz-Tua a SCD, de Recarei a Mangualde, de Penafiel a Mangualde, de (MD-TM-)Côa pelos vales do Côa e da ribeira de Massueime a VFN...

Algumas destas vias não são mais que secções de CF projectados, como é o caso da grande linha do interior paralela à fronteira, ligando Bragança (pelo Tua ou Pocinho e VFN) à Guarda, Castelo Branco, Portalegre e Estremoz prolongando-se depois pela Linha do S até ao Algarve (ALEGRIA 1990, 288).

Destes projectos ferroviários, referir-nos-emos sobretudo àqueles que pretendiam enlaçar as Linhas do Douro e da Beira Alta (através de VFN) e a linha do Douro com SCD ou Mangualde através de Viseu.

A – Enlaces entre as Linhas do Douro e Beira Alta

A comissão técnica encarregada em 1877 de formular o plano da nova rede ferroviária⁴⁰⁸, limitava a Linha do Douro até à foz do Tua, bifurcando-a aí para Bragança - saindo-lhe um ramal em Mirandela para a fronteira mirandesa com ligação à rede espanhola em Zamora- e para VFN (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 123), proposta que não vingou porquanto o CF do Douro continuou até BA e daí para Salamanca.

⁴⁰⁷ Determinara a portaria de 6.IV.1886 -do MOP Emygdio Navarro- o reconhecimento de uma linha em via reduzida que prolongasse a Linha do Corgo até Lamego e que fosse entroncar com a linha que de Viseu devia ir a Foz-Tua (PINA 1996-1997, 89); foi o eng.º Perfeito Magalhães nomeado para elaborar tal estudo através de portaria de 30 de Junho do mesmo ano (QUEIRÓS 1941).

⁴⁰⁸ Advogava a ligação do CF do Douro como o da Beira Alta não em território espanhol mas sim no interior do País, considerando VFN *um ponto forçado* para onde convergiam três vales que podiam conduzir ao Douro, dos quais, o mais praticável, seria o do Távora que aproximava *o traçado do Porto... facilitando a ligação do Porto com Salamanca* (GUERREIRO 1877, 22).

Mas a portaria de 12.VI.1878 ao cometer ao eng.º Sousa Brandão a missão de estudar os CF ao N do Douro, este, no relatório apresentado, ao referir-se ao CF do Pocinho a MD, defendia que no futuro fosse ligado ao CF da Beira Alta com entroncamento em VFN, bem como ao CF de Mirandela a Bragança (BRANDÃO 1880, 157).

Este enlace com a Beira Alta foi mais tarde projectado⁴⁰⁹ através dos Vales do rio Côa e da ribeira de Massoeime (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 123), com um percurso desde o Pocinho, por VNFC, proximidades da vila da Mêda, Coriscada e VFN (CFE 1905, 105), sendo que o troço da Linha do Douro entre o Pocinho e o Côa se inaugurou em 1887.

Previu-se entretanto um CF de via larga entre Chaves e VFN (passando pela Régua e Lamego) com o mesmo objectivo de o ligar à Linha da Beira Alta, através de estudo para o efeito apresentado em 1887 pelo eng.º Justino Teixeira (QUEIRÓS 1941), vindo a ser estudada desde 1888 como de via reduzida com curvas de 150m de raio e rampas de 0,025m e incluída entre as que a proposta de lei do conselheiro Emygdio Navarro autorizava concessionar, com garantia de juro (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 153).

Considerava-se então justificada a construção dum CF da Régua a VFN porquanto, para além de ligar aquela cidade a Lamego, conectava igualmente esta com Tarouca, Moimenta da Beira, Sernancelhe, Vila da Ponte, Trancoso e VFN, unindo concomitantemente as Linhas do Douro e Beira Alta (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 153; CFE 1905, 105), considerando-a como um prolongamento natural da Linha do Corgo (GCF 1903a, 2), razão pela qual não foi olvidada no decreto de 15.II.1900⁴¹⁰ que aprova o Plano Geral das vias-férreas a construir a N do Mondego (CP 2002).

Encontrou a construção do primeiro lanço como obstáculos não só o importante declive até Lamego mas a travessia do Douro, para a qual se exigia a construção de uma ponte.

No consulado de Paçô-Vieira⁴¹¹ foi alvo de novos estudos, nos quais se chegou mesmo a autorizar o emprego de cremalheira nas zonas cujas dificuldades excepcionais do terreno o justificassem, mormente no 1.º troço onde era necessário vencer grandes

⁴⁰⁹ Os estudos encontravam-se prontos em Maio de 1882, pois as suas peças foram nessa altura remetidas pelo MOP à Câmara dos Pares, a pedido desta (DG 1882h1, 1249), provavelmente para os seus membros equacionarem a hipótese da conexão das Linhas do Douro e da Beira Alta se realizar em território português, considerando as dificuldades impostas por Espanha relativamente ao ponto do enlace.

⁴¹⁰ Aliás, esta via-férrea já figura nos estudos de 1886 para a rede ferroviária a N do Mondego, sendo ainda reconhecida como necessária pelo inquérito administrativo de 1898 (GCF 1903a, 2).

⁴¹¹ MOPCI desde 28.III.1903 a 20.X.1904), de seu nome Alfredo Vieira Coelho Peixoto Pinto de Vilas-Boas, 1.º conde de Paçô-Vieira (Wikipédia...a).

diferenças de nível em curta extensão. Foi incluída na proposta de lei de 24.IV.1903 - convertida na lei de 1 de Julho seguinte- sendo assim autorizada a sua construção por conta e exploração do Estado, por razões da tal premissa de a considerarem como a continuação da via de Chaves à Régua e como tal *constituir uma ligação importante* (PAÇÔ-VIEIRA 1095, 154).

Informa o Governo num seu relatório de 10.III.1904 que no que toca à Linha da Régua a VFN, *vae ser opportunamente elaborado o projecto* (DG 1904a, 949). Mas a verdade é que tudo ficará “em águas de bacalhau”, até que em 1909 a pedido da gente de Lamego foi autorizado o começo dos trabalhos para os quais o MOP informou que disponibilizaria uma verba no montante de 50 contos de réis; foram esses trabalhos interrompidos cerca de um ano após por falta de meios (PINA 1996-1997, 90).

Temos depois notícia que em 1912 o visconde de Albergaria Souto Redondo - retomando uma ideia da comissão técnica do plano ferroviário de 1877 que a apelidava de Linha do Paiva (GUERREIRO 1877, 23-24)-, informa a CM de VN de Paiva de haver requerido a construção e exploração de uma ferrovia desde VN de Gaia a VFN, por Mansores, Arouca, Castro Daire, VN de Paiva⁴¹² e Aguiar da Beira (GAMA 2004, 271). Ideia que também não vinga, mesmo que um projecto de lei de 12.II.1919 tenha autorizado o Governo a reforçar a verba do fundo para a construção de CF do Estado no sentido de poder edificar dentro do prazo de 3 anos a linha da Régua a VFN, *pelo menos na parte que vai da Régua até à sua intersecção com a linha de Santa Comba Dão a Bragança, por Viseu e Foz Tua* (FERNANDES 1996a, 270).

Mas nem assim, até porque no ano seguinte a CM de Lamego é autorizada pela lei n.º 975, de 25.V.1920, a construir um CF eléctrico até à Régua (QUEIRÓS 1941), que também se não efectiva, chegando mesmo a lei n.º n.º 1.327, de 25.VIII.1922 -que destina verbas para a construção de diversos CF um pouco por todo o País- a consignar uma dotação de 3:700.000\$000 para a *Linha de Régua a Lamego* (DG 1922).

Construiu-se no entanto uma ponte sobre o Douro, na zona da Régua, entre 1925 e 1927, mas em virtude desta ferrovia se não ter instalado, veio posteriormente a ser cedida à Junta autónoma das Estradas (JAE) para através dela substituir aquela outra de tabuleiro metálico concluída e inaugurada em 1871 e *abatida ao tráfego em 1949* (MARTINS ET ALII 1998, 426-427). Aliás, o leito da via foi aberto até Lamego, executando-se no seu

⁴¹² Chamada Barrelas até 1882 (DG 1882w1, 1662) e elevada a sede de Concelho.

trajecto uma outra ponte, sobre o rio Varosa; em Cambres o canal da ferrovia é actualmente usado como variante à estrada local, segundo nos informaram.

Curiosamente o interesse pelo projecto manteve-se com o governo da Ditadura Nacional, porquanto em 11.III.1927 arrenda à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CCFP), através de contrato, a exploração das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, no qual prevê o traspasse de direitos e obrigações, ao abrigo do qual solicita a Companhia, autorização para subarrendar as linhas de Livração a Amarante, da Régua a Chaves, do Pocinho a MD e da Régua a VFN e seus eventuais prolongamentos e afluentes, sendo a aludida autorização concedida através do decreto n.º 14.612, de 19.XI.1927 (DG 1927).

São então elaboradas em 27.I.1928 as cláusulas dum contrato entre o Governo, a CCFP (posteriormente CP) e a CNCF no sentido de se trespassarem para esta a adjudicação da exploração das linhas da Régua a Chaves e do Pocinho a Carviçais, *bem como todas as linhas actualmente em construção, afluentes das referidas linhas* (CCFP 1928), na qual se incluía a Linha da Régua para VFN, cuja construção decorria entre o Douro e a cidade de Lamego; foi o texto publicado no DG a 9 de Fevereiro seguinte (DGTT 1928; CCFP 1928, 11). Em 1947 estas ferrovias voltam à posse e gestão da já então CP, num processo de unificação da gestão ferroviária, exceptuando a Linha de Cascais que foi arrendada à Sociedade Estoril (CP...b).

O Plano Ferroviário de 1930 prevê igualmente a construção de uma linha desde a Régua a Lamego e VFN e Pinhel, tendo-se realizado nela alguns trabalhos de terraplanagem e obras de arte entre a Régua e Lamego, *mas a linha continua sem construção, como sucede a quasi todas classificadas naquela data* (QUEIRÓS 1941).

Curiosamente, apesar de desde cedo se propugnar a ligação entre as linhas a N e a S do Douro -*cujo único elo é a ponte D. Maria no Porto*- e uma comissão técnica haver apontado o Pocinho como um dos sítios para uma dessas travessias (e continuação para VFN), a verdade é que *o Estado Maior achou-a prejudicial à defesa da Nação, por ser demasiado fronteira* (GAMA 2004, 271).

Desgraçadamente para as regiões do NE de Portugal, o comboio nunca chegou a atravessar o Douro, continuando as suas gentes privadas até ao presente de se deslocarem por via ferroviária directamente para N ou para S, sem que primeiro tenham de ir ao Litoral, mutilando esta aberrante decisão as ancestrais relações entre transmontanos e beirões. A prova reside no facto da cidade da Guarda, capital do Distrito com o mesmo

nome, se olvidar que o Douro também lhes pertence (apesar do seu território se repartir também pela bacia hidrográfica duriense), o que teria sido diferente se essa ligação ferroviária se tivesse concretizado, pois nessas circunstâncias diversificaríamos os seus habitantes os corredores de comunicação para além do vale do Mondego.

Paradoxalmente vieram as Linhas da Beira Alta e do Douro a encontrarem-se, mas fora do território nacional, a cerca de 70km da raia, de qualquer modo bem mais próximo que Coimbra (Pampilhosa) ou o Porto, não fosse essa fronteira sempre muito vigiada até período recentíssimo. Agora que temos a “raia rota” as ligações ferroviárias já não existem.

B – Ligações da Linha do Douro à zona de Viseu

Também a zona S do Distrito de Viseu teve prevista uma ligação por linha-férrea ao Douro, ou se quisermos, projectou-se uma comunicação entre Bragança directamente com a Linha da Beira Alta através de um trajecto na vertical, com entroncamento em SCD, passando por Mirandela, Foz-Tua e Viseu.

Para o efeito é aprovado por carta de lei de 26.V.1884 o contrato provisório de adjudicação com Henri Burnay para a construção da Linha de SCD à Foz do Tua, na Linha do Douro, diploma legal esse que também aprova o mesmo tipo de contrato para a o avanço de uma ferrovia reduzida desde esse mesmo ponto no Douro até Mirandela. Ambos os contratos se tornam definitivos iniciando-se as empreitadas cujos direitos são trespassados no ano seguinte -1.X.1885- à CNCF (CP 2002; ALVES 1975-1990, IX, 225; SALES 19883, 111; Vialivre...c).

Mas a centralidade da cidade de Viseu continua a chamar a atenção quanto à necessidade de melhoria das acessibilidades ferroviárias para essa capital de Distrito, compreendendo-se assim que na proposta de lei do MOP E. Navarro apresentada às Cortes em 1.VI.1888, relativa à *construcção da rede complementar de caminhos de ferro ao norte do Mondego*, o Governo pretendesse pôr a concurso, entre outras, uma linha-férrea que *partindo de Mangualde, na linha da Beira Alta, vá entroncar na estação de Recarei, na linha ferrea do Douro, passando por Viseu e S. Pedro do Sul*, havendo ainda quem previsse que posteriormente e a partir deste concelho termal, saísse por Castro Daire um ramal para Lamego (DG 1888c; LEAL 1876-1888, XII, 1782).

Essa disponibilidade manifestada pelo Governo deu azo a que a CM de Penafiel enviasse uma representação à Câmara dos Deputados, louvando e agradecendo o gesto político mas fê-lo sobretudo com o intuito de solicitar aos *senhores deputados da nação, a*

graça de approvardes, para ser convertida em lei, a proposta do nobre ministro (...) e principalmente quanto à linha de Mangualde, por Viseu a Recarei; a estação da Linha do Douro designada Recarei / Sobreira (2 aldeias muito próximas entre si, do vizinho concelho de Paredes) localiza-se a 13km a jusante da estação de Penafiel, atravessando também as municipalidades de Cinfães, Castelo de Paiva e Penafiel (DG 1888c).

Continua o concelho de SCD a reivindicar protagonismo⁴¹³ quando em 1888 uma empresa obtém licença para construir, sem subsídio do Governo, uma linha-férrea directa de Coimbra a SCD na Linha da Beira Alta (LEAL 1876-1888, XII, 1782), atitude esta que não deixa de revelar o espírito da época em querer pejar o País de vias-féreas através de uma intrincada rede de malha estreita, pois Coimbra já se encontrava ligada a SCD pela Linha do N até ao entroncamento da Pampilhosa e daí pela Linha da Beira Alta, se bem com um percurso menos directo do que este agora proposto.

Mas avante foi a 1.^a secção daquele projecto de CF desde SCD a Foz-Tua, porque em 25.XI.1890 se iniciou a exploração pública do troço até Viseu (CP 2002), numa extensão de 49,3km⁴¹⁴.

Por essa cidade foi permanecendo, mesmo tendo a comissão técnica encarregada de elaborar o plano das linhas complementares a construir ao N do Mondego, aprovado pelo decreto de 15.II.1900 proposto uma linha de Viseu a Foz-Tua e de Viseu a Chaves (GAMA 2004, 271; PAÇÔ-VIEIRA 1905, 120-121), por Moimenta da Beira -margem esquerda do Távora (CFE 1905, 105)-, cruzando aí com o CF de Chaves a VFN.

E um projecto-lei de 12.II.1919 vem avivar o assunto, quando autoriza o Governo a levar os carris de Viseu ao Tua *concluindo-se assim, a linha de Santa Comba Dão a Bragança* (FERNANDES 1996a, 269), o mesmo acontecendo com a lei n.º 1.327, de 25.VIII.1922, que destina verbas para a construção de diversos CF, um pouco por todo o País, mencionando no seu artigo 6.º a autorização dada ao Governo no sentido de *contratar com a CNCF a construção e exploração do prolongamento da linha de via reduzida de Santa Comba Dão a Viseu, até encontrar a linha de Tua a Bragança, com garantia de juro*

⁴¹³ *Quiça* numa atitude premonitória, uma vez que 10 meses depois aí nasceria o ditador do Estado Novo.

⁴¹⁴ Compreende no seu itinerário as estações seguintes: SCD (PK 0,0) < > Treixedo (6,0) < > Tonda (14,59) < > Pêgo (par., 16,5) < > Tondela (20,5) < > Canas (par., 23,3) < > Sabugosa (26,8) < > Parada de Gonta (29,8) < > Farminhão (32,4) < > Torre d'Eita (36,5) < > Mosteirinho (par., 38,29) < > Figueiró (41,0) < > Travassós (par., 42,8) < > Tondelinha (ap., 45,9) < > Vildemoínhos (par., 47,6) < > Viseu (PK 49,3). No horário entrado em vigor a 6.VI.1927, circulavam 12 comboios, sendo 2 de correio, 2 rápidos, 2 mistos, 4 tramway e 2 de mercadorias, com horários diferenciados e não diários (CNCF 1927a).

não superior a 6% respeitante ao capital que tiver que se empregar nessa construção sob a fiscalização do Estado (DG 1922).

Alguém deixou de se interessar por este CF, mas não as forças vivas do concelho de VN de Paiva e das freguesias limítrofes porquanto a 16.X.1924 reuniram *para se pronunciarem sobre o traçado do caminho de ferro Viseu-Tua*, luta essa que sustentaram na imprensa *com vantagem*, uma vez que ganharam o pleito, mas do comboio nem rastos (GAMA 2004, 271).

Na defesa das ligações entre os CF a N e a S do Douro, encontra-se ainda a proposta (cremos que da década de 1930) do eng.º J. Fernando de Sousa para que a travessia daquele rio ocorresse por alturas de Mosteirô ou Aregos, indo a via-férrea por Resende, Lamego, subia pelo vale do Varosa e descia a Fráguas, ou VN de Paiva e daí até Viseu (GAMA 2004, 271).

Resumindo, do velho projecto ferroviário durante décadas renovado, que desde SCD na Linha da Beira Alta deveria levar o comboio a Foz-Tua⁴¹⁵, apenas viu os carris a sua 1.ª secção, quedando-se na cidade de Viriato com o nome de Linha do Dão. Foi também arrestada pelos encerramentos de 1988⁴¹⁶.

E Moimenta da Beira destinada que esteve a servir de cruzamento aos carris que partindo da Régua e do Tua iriam apitar a VFN e SCD, viu-se assim marginalizada (e os concelhos vizinhos) pelo comboio do progresso, perdurando até aos dias de hoje o seu isolamento.

⁴¹⁵ Ou trazer o comboio de Foz-Tua directamente à zona centro do País, através de Viseu, aproveitando o ramal desta cidade com a Linha da Beira Alta em SCD, adjudicado a Henry Burnay a 24.XII.1883 com a garantia de juro de 5,5% sobre 22.885\$000/km (LEAL 1876-1888, 482).

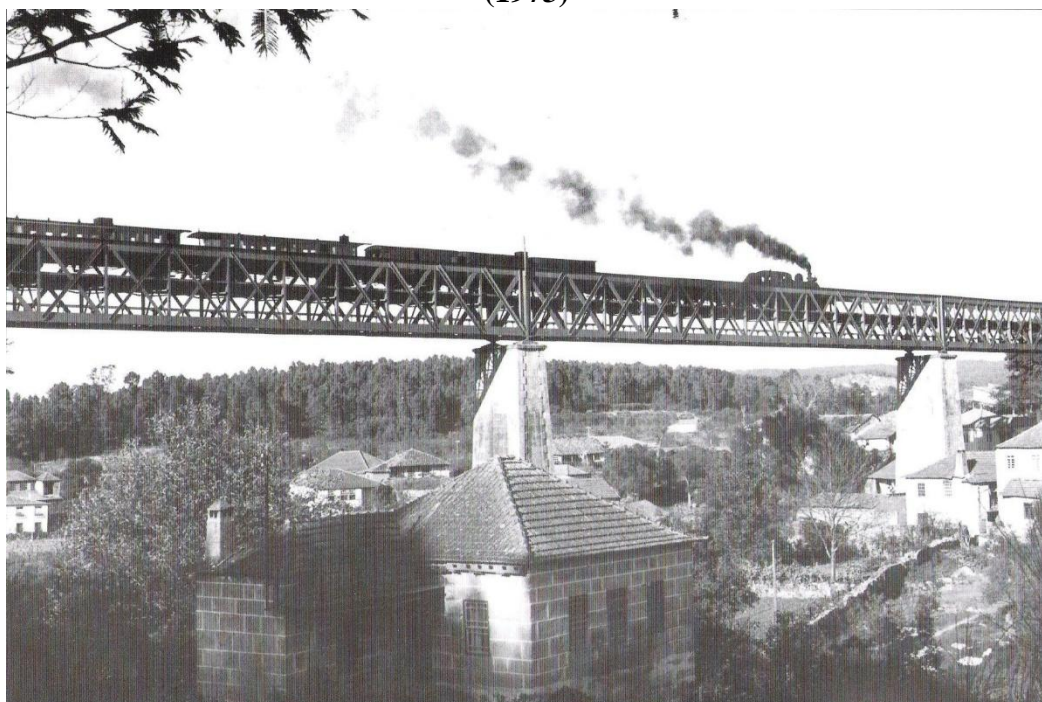
⁴¹⁶ O ramal ferroviário de Viseu era constituído pelas linhas do Dão e do Vouga, cuja exploração cessou até 1991, tendo sido entretanto transformados alguns dos seus troços em caminhos e estradas municipais, sendo que o Governo desclassificou a parte do ramal de Viseu constituído pela ex-linha do Vouga entre os km 109,330 e 118,800, através dum protocolo celebrado entre a CM de S. Pedro do Sul e a REFER, com vista ao estabelecimento por parte do município de uma ligação rodoviária entre as termas e a vila (DR 2003b). A Linha do vale do Vouga e ramal de Albergaria-a-Velha para Aveiro, prevista desde 1900, tinha como percurso desde Viseu, Vouzela, Oliveira de Frades, Sever do Vouga, Albergaria-a-Velha, Oliveira de Azeméis, S. João da Madeira, Vila da Feira, Espinho e Aveiro (CFE 1905, 105). Mantém-se hoje em dia o comboio no troço entre Sernada do Vouga (Macinhata do Vouga, Águeda) e Espinho.

Fotografia das pontes de 1871 e 1927 sobre o Douro, no Peso da Régua



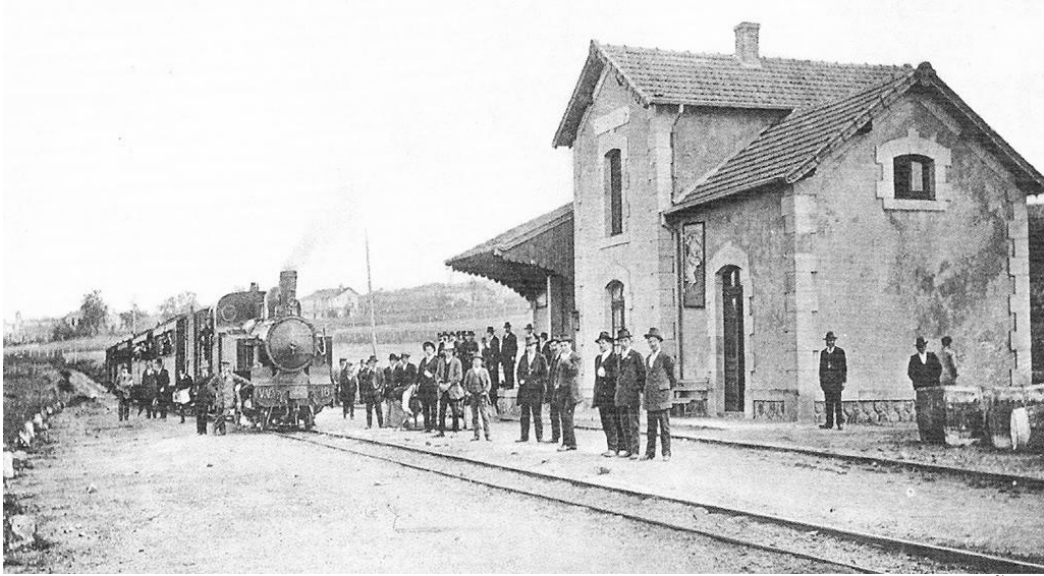
(ABREU 2006b)

Fotografia do comboio misto de Santa Comba Dão – Viseu no viaduto de Mosteirinho (1973)

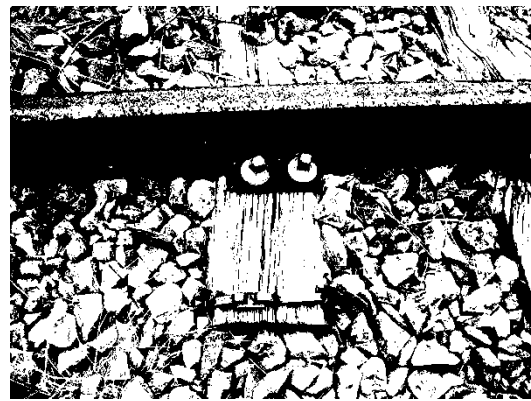
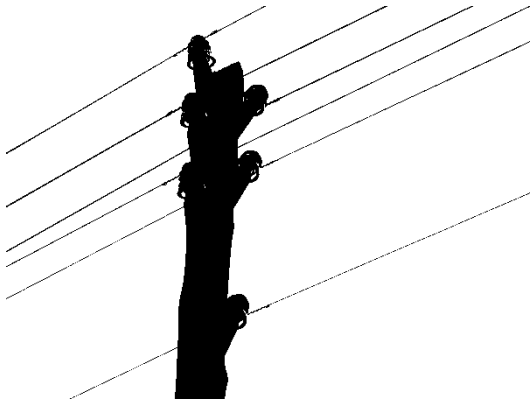


(MARYSTANI 2000, 162)

Fotografia da estação ferroviária de S. João da Madeira, Linha do Vouga (1904)



(SIMÕES 1904)



Capítulo 3 – O(s) caminho(s)-de-ferro de Salamanca à fronteira portuguesa

A necessidade da região salmantina e da sua capital possuírem acessos à fronteira portuguesa, vem de longe -como certamente teremos demonstrado no capítulo 3 da I.^a parte- e é determinada pela Geografia, uma vez que Portugal se interpõe entre Leão e Castela e o Oceano, a partir do qual se pode chegar a todo o Mundo, inclusive às próprias províncias do Levante, numa lógica de redistribuição interna.

Razão pela qual, assim como durante toda a primeira metade do século XIX se trabalhou no melhoramento da via fluvial (e continuou trabalhando), na segunda, o maior esforço foi dirigido para as ligações ferroviárias. Os partidários da fluviovia são também os defensores da ferrovia na mesma direcção, agora que os comboios constituem a “viação acelerada”.

Mas Castela não era (nem é) só Salamanca e os defensores duma ferrovia a unir as velhas *Helmantica* e *Portucale*, herdaram os adversários da fluviovia duriense, ou seja, os apoiantes do *Canal de Castilla* como via para o escoamento das suas produções pelo Cantábrico, defendendo agora a mesma rota de acesso aos portos marítimos e ao interior da Europa através duma via-férrea até Medina del Campo e daí para Santander e França, pelo CF do Norte (Madrid – Irún).

Essa conexão ferroviária de Salamanca ao Atlântico via vale do Douro, conheceu adeptos logo aquando da discussão em 1855 da *Ley General de Ferro-carriles*, através duma ligação do S ao N, por Arévalo (Ávila), com entroncamento em LF, designada por *Bético-Extremeño-Castellana* (RODRÍGUEZ 1861).

Temos assim o início do turbulento processo do enlace por carris de ferro do Campo Charro com Ribacôa e as Arribas do Douro.

Quando em 1864 se abriu o amplo debate com o fim de delinear o *Plan General de los Ferro-carriles de España*, o governo criou para o efeito uma comissão especial encarregada de o propor e, uma das primeiras subcomissões que se formaram, foi a encarregada *de estudiar y proponer las líneas de más reconocida transcendência que habrían de cruzar la frontera portuguesa*⁴¹⁷ (PAGE 1877a, 205).

⁴¹⁷ Foi esta (sub)comissão mista composta pelos eng.^{os} espanhóis Eusebio Page e Inocencio Gómez Roldan e os portugueses Francisco Maria de Souza Brandão e José Diogo Mascarenhas Mousinho de Albuquerque (PAGE 1877b, 422).

Missão que ela cumpriu, propondo cinco ligações com Portugal, a saber:

- ao S, de Sevilha por Huelva;
- a O, de Manzanares por Ciudad Real e Badajoz;
- a O, de Madrid por Talavera, Malpartida de Placencia e Coria;
- a O, de Ledesma por Vitigudino e LF;
- a NO, de Tuy a Valença (PAGE 1877b, 423).

Para a zona da raia objecto do presente estudo, a referida comissão luso-espanhola aventou duas propostas de ligação entre as cidades de Salamanca e Porto, uma seguindo o vale do Douro e outra por Aldea del Obispo / Almeida -esta não havia sido prevista na proposta de 1864-, manifestando preferência pela primeira porquanto, no seu parecer, a travessia por Almeida aumentaria a distância para o N de Portugal, apesar de parecer que a facilitaria com o Centro mas, aqui, não deveria perder-se de vista, o facto das linhas de Salamanca a Malpartida e deste ponto a Abrantes a encurtarem mais que aquelasoutra (PAGE 1877a, 207).

Todavia a decisão final espanhola pela mais prioritária delas, ficou pendente da definição por parte de Portugal dos seus itinerários internos. Dizemos prioritária, porque a comissão já então achava que num *plazo más o ménos próximo* ambas se justificariam, por satisfazerem *necesidades de distinto orden, y teniendo cada una de ellas una zona própria distinta* (PAGE 1877a, 207).

Após um intervalo de 11 anos, durante o qual se foi(ram) desenvolvendo a(s) rede(s) ferroviária(s) peninsular(es), houve necessidade de determinar os locais de travessia da fronteira, criando-se em 1875 a *comissão dos caminhos-de-ferro internacionais*, com esse objectivo.

Comissão mista que no essencial seguiu o que anteriormente se propusera e, no que à linha de Salamanca ao Porto respeita, manteve mesmo os pareceres de então.

A essa equipa são solicitados em 1876 dois ante-projectos (ou reconhecimentos detalhados) de CF, um a partir de Salamanca e outro de Zamora, em direcção do Zêzere e do Douro, para Lisboa e para o Porto (PAGE & PERALTA 1877, 433) Para a elaboração destes estudos estava o governo autorizado pela lei de 02.VII.1870 (WAIS 1974).

Ora, no que concerne às linhas-férreas internacionais nesta região, já o projecto de lei proposto pela comissão especial destinado a completar a rede de CF da Espanha, em

1867, propunha como via de primeira importância aquela que partindo de Ledesma por Vitigudino discorresse até LF.

Todavia, indicava-a condicionalmente, uma vez que não havia ainda decisão relativamente à passagem por Ledesma do troço entre Salamanca e Zamora, da grande via transversal que havia de ligar os territórios andaluzes e extremenhos com os asturianos e galegos. E se tal não viesse a acontecer, substituir-se-ia o CF de Ledesma a LF por outro que terminasse no mesmo ponto, entroncando no referido troço da *vía de la plata* onde se julgasse mais conveniente.

Decisão tomada tendo em atenção o parecer da comissão mista que indicava, recorde-se, como ligação internacional mais importante nesta região, ou melhor, prioritária, aquela através da qual a Espanha se comunicasse com o N de Portugal pelo vale do Douro.

Sabemos agora que a ligação de Salamanca à fronteira pelo concelho de Almeida e que no seu percurso deveria aproximar-se de Ciudad Rodrigo, *no fué incluída en el texto del proyecto de ley, mas bien que por falta de importancia por que se consideraba poco probable la solucion portuguesa correspondiente*, i. e., porque não criam, ou tinham dúvidas, que o governo português *llevase á cabo el difícil camino de Coimbra á la conocida plaza fuerte de Almeida, com el cual habria de enlazar el que se examina* (AGAE 1876b, 5).

Mas entretanto concluem-se em Portugal os estudos do CF da Beira Alta e, o governo espanhol manda fixar o seu enlace numa via que deveria partir de Salamanca em direcção à fronteira passando pelas imediações de Ciudad Rodrigo. No estudo levado a cabo, a travessia fronteiriça foi determinada⁴¹⁸ na zona de VF (AGAE 1876a). A distância do traçado seria de 85km entre as cidades de Salamanca e Ciudad Rodrigo e de 28km daqui à linha de fronteira, ou seja, um total de 113km (PAGE 1877a, 208).

Consequentemente, estes novos dados, haviam de influenciar o referido estudo comparativo entre os dois traçados destinados a ligar o N de Portugal com *Castilla la Vieja*, levando os técnicos a considerar como mais conveniente, o que passasse por Salamanca, porquanto:

- a lei de 1870 -cria entre outras ferrovias de primeira ordem a de Medina del Campo a Salamanca e a de Mérida a Salamanca e define tanto o prazo da concessão como

⁴¹⁸ Foram intervenientes neste trabalho, por parte de Portugal, Arlincourt Braga, Coelho de Mello e Almeida d'Eça (o autor dos estudos do CF da Beira Alta) e, pelo lado de Espanha, Gregorio Alonso y Grimaldi e Eusebio Page (AGAE 1876a).

a subvenção e outros direitos relativos a importações e alfândegas (WAIS 1974)- não determina forçosamente o estudo de Zamora a LF considerando a difícil orografia duriense;

- o estudo da linha de Salamanca a VF por Ciudad Rodrigo era urgente, por estar aprovado o projecto e posto a concurso o CF da Beira Alta⁴¹⁹;

- relativamente à eventual via que passasse por LF devia previamente alcançar-se o acordo com os engenheiros portugueses encarregados do estudo e, no caso de se adoptar essa solução, partir dum ponto conveniente da linha espanhola anteriormente indicada, com o objectivo de obter para ambas um tronco comum a partir de Salamanca, reduzindo-se as despesas;

- e assim, os interesses da cidade e província de Zamora, que consideravam inferiores aos interesses gerais dos dois países, seriam satisfeitos no futuro com a construção do CF de Salamanca a Zamora, como prolongamento da grande via transversal Bético-Estremenha (PAGE & PERALTA 1877, 439-440/445-446).

Desiste-se então nessa fase (que o futuro havia de tornar definitiva) duma ligação fronteira directa a partir de Zamora e avança-se para uma a começar em Salamanca em direcção ao CF da Beira Alta, cuja via poderia vir a servir de tronco comum àqueloutra que vinda do Porto havia de arribar também à cidade charra.

Mas o processo para a sua concretização, como se imagina, não esteve livre de escolhos, mormente a ligação ao Douro, devido não às tais dificuldades impostas pela orografia mas, concomitantemente, pela precipitação, ou mesmo uma certa obsessão, dos (ou de alguns) portugueses quererem “rapidamente e em força” chegar aos mercados europeus, ou captar para si (alguns d) esses mercados, numa quase atitude “expansionista”, para Leste, apanhando aí a “boleia” da ferrovia espanhola.

Por seu turno, de alguma maneira, (parte d)a Espanha pensava o mesmo, mas para o ponto cardeal inverso. De forma que, o poder económico, sobretudo o da segunda maior

⁴¹⁹ Entrevendo já a possibilidade do prolongamento do CF do Douro, em vez de seguir pelo vale até à fronteira, poder vir a subir o Côa e entroncar com o da Beira Alta nas imediações da Guarda, penetrando reunidos em Espanha, através de VF. Já então os técnicos anotavam que na questão da definição dos entroncamentos, existia o que chamavam de *circulo vicioso*, pois *Espera-se em um dos paizes que o outro tome alguma resolução terminante, e cada um d'elles resiste a acceitar compromisos de construcção emquanto a attitude do outro os não torna absolutamente indispensaveis* (PAGE & PERALTA 1877, 439-440). Assim foi/é relativamente à navegação fluvial, à viação estradal e à questão da reactivação da Linha do Douro / Duero. Assim é quanto à definição dos entroncamentos para as linhas de alta velocidade (2010).

cidade portuguesa, “infiltrado” no poder político de Lisboa, não olha a meios e interna-se em território castelhano. “Fazendo filhos em mulher alheia”, como alguém então disse.

E a aventura, saindo cara aos contribuintes portugueses, poupou a bolsa dos vizinhos espanhóis! O que era aliás assumido por alguns, como por exemplo o enviado especial dum diário madrileno à província de Salamanca, para cobrir a inauguração da conclusão da ligação ao CF do Douro, *acto de tanta transcendencia realizado com capitales de la nacion portuguesa. De los 60 millones de pesetas gastados, ni una de ellas há salido de España, excepcion hecha de la subvencion concedida por el Estado* (Correspondencia 1887).

Mas foi com ela, seguramente, dado um passo mais no diacrónico e inelutável processo de relacionamento entre as comunidades raianas...

3.1. – Os projectos e o(s) concurso(s) de concessão

Lento foi o processo de criação desse CF à fronteira, como se constatará, ao passarmos em revista as várias propostas, concursos, solicitações e respectivas autorizações para elaboração de estudos com vista à realização de projectos para essas ligações, que numa primeira fase eram tidas como duas vias distintas, ou uma via principal com um ramal, conforme os interesses.

Considerando a possibilidade de para além do Estado, também os particulares ou companhias poderem construir *líneas de servicio general*, prevista na *Ley General de Ferro-carriles* de 03.VI.1855⁴²⁰, (GM 1855a), é apresentado ao governo pelo londrino John Dosmel, um projecto para a construção de uma linha que, partindo de Salamanca, passasse por Ciudad Rodrigo e terminasse na fronteira portuguesa.

Ora, a aprovação da lei de 23.VIII.1873 pelas Côrtes Constituintes, a autorizar o governo a outorgar a concessão dessa ferrovia ao particular em causa, constitui o recomeço do processo dessa ligação ferroviária.

Não era no entanto a concessão exclusiva, pois previa que a poderia atribuir a qualquer outro cidadão ou empresa que a solicitasse em condições mais vantajosas para o Estado, num prazo de 90 dias. Declarava também a utilidade pública desse CF,

⁴²⁰ Esta lei classifica os CF como *líneas de servicio general* e de *servicio particular*, considerando as primeiras como aquelas que, *partiendo de Madrid, terminen en las costas ó fronteras del reino*, classificando-as como de *primera orden* e reputando-as do domínio público e de utilidade geral (GM 1855).

determinando que a concessão seria por 99 anos, sendo obrigatória a sua conclusão em 24 meses após a outorga. Considera a supracitada lei, como caducada esta autorização se, no decurso de 1 ano, o súbdito inglês não apresentasse o respectivo projecto (GM 1873, 1463).

Foi certamente o que aconteceu.

Uma vez que, volvidos 3 anos, novo diploma legal se publica (24.XII.1876), na qual volta o governo a ser autorizado a abrir concurso público para a concessão de um CF que *partiendo de Salamanca en dirección a la frontera portuguesa se bifurque en el punto más conveniente a fin de empalmar con las líneas portuguesas de la Beira Alta y Duero, en los puntos que de antemano hayan sido designados por los respectivos gobiernos*, prevendo-se agora um subsídio igual à quarta parte do seu orçamento, não podendo exceder as 60.000 pesetas por km (GM 1876b, 751).

Terá o concurso sido imediatamente aberto? Se sim, voltou a ficar deserto? Ou, talvez antes, o governo esperasse que alguém respondesse ao repto e apresentasse um projecto, como era hábito, ou até encetasse alguns contactos nesse sentido, para depois poder abrir o concurso?

E qual é o *punto mais conveniente* referido na lei? A seu tempo veremos o que sobre o(s) assunto(s) se discutiu.

Entretanto, face à publicação a 24.XI.1877 da nova *ley general de Ferro-carriles*, a qual, na classificação que faz de cada CF, inclui a ligação de Salamanca à fronteira de Portugal na *Red del Este* [(sic) Oeste!] *y su enlace con la del Mediodia y del Norte* (GM 1877d, 579), é aprovado a 24.V.1878 o seu *Reglamento*, onde se expõem as formalidades necessárias para que um CF não compreendido no plano do Estado, pudesse ser declarado de serviço geral. Aí se prevê que para além do governo, também essa iniciativa pudesse partir *de un Ayuntamiento, Diputación provincial, ó cualesquiera otras corporaciones oficiales, y también de particulares ó Empresas á quienes interese la ejecución de la línea* (GM 1878a, 527). Já a lei de 1855 dispunha que *las provincias y los pueblos inmediatamente interesados en la construcción de las líneas*, contribuíssem com a terça parte da subvenção que o Estado lhes atribuisse (GM 1855a).

É assim dada a possibilidade à Diputación de Salamanca de poder intervir directamente neste assunto, empenhada que estava na resolução deste desiderato e a “não deixar cair em saco-roto” a ideia da província vir a ser percorrida por duas linhas

provenientes de Portugal, e não por uma, a da Beira Alta, como alguns defendiam, ou pelo menos se esforçavam no sentido de relegar para segundo plano a outra ligação.

Para o efeito abalança-se na realização de um projecto, a expensas próprias, para a ligação da cidade aos dois CF portugueses, para o qual obtivera as devidas credenciais como os seus próprios técnicos afirmam na *Memoria* introdutória (REBOLLEDO & MENDOZA 1880), apesar de as não termos encontrado, mas conhecemos o despacho do ministro do Fomento de 27.XII.1878, donde obtém deferimiento do pedido de prorrogação de um ano para *hacer los estudios necesarios de un ferro-carril que, partiendo de dicha capital y bifurcando en el punto conveniente, vaya a enlazar com las líneas de Beira Alta y Duero* (GM 1878c, 862).

Ao mesmo tempo em que o ministro despacha favoravelmente aquela procrastinação, o director-geral de OP y Minas autoriza Lorenzo R. Cruto, vizinho de Casillas de Flores, a instâncias deste, para que no prazo de um ano pudesse realizar os estudos *de un ferro-carril desde Salamanca à la frontera portuguesa por Ciudad Rodrigo y Fuentes de Oñoro para empalmar con el de la Beira Alta, y que se verifique en el punto conveniente á fin de que empalme también con la del Duero*, alertando no entanto para o facto de tal permissão não dar direito à concessão da linha nem a qualquer indemnização (GM 1878d, 892).

Mas a prorrogação concedida para a conclusão dos estudos por parte da Diputación salmantina, não foi suficiente, pois já os prazos estavam bastante ultrapassados, quando obtém a 07.V.1880 nova permissão para os dilatar por mais 6 meses (GM 1880, 334). Talvez o diploma legal tivesse efeitos retroactivos, mas desconhecêmo-los. Todavia o governo não espera pela sua conclusão, *solicitando* à SFP (18.VIII.1880) que completasse, em 4 meses, o projecto que apresentara em 1879, como veremos.

Não terá o cidadão Lorenzo Cruto elaborado ou pelo menos concluído, quiçá por falta de capacidade, os ditos estudos. Ou poderia tê-los cedido à SFP -visto que também não detectámos nenhuma licença governamental a conceder-lhe tal permissão-, uma vez que esta empresa apresentaria em 23.X.1879, como acabámos de mencionar, um projecto para a sua construção, mas prevendo nele apenas a linha de Salamanca a FO via Ciudad Rodrigo, aquela que mais lhe interessava e cuja concessão lhe fora recusada, já então devido às pressões internas e negociações diplomáticas para que se não executassem separadamente as duas ligações à fronteira. Situação que voltará a repetir-se.

A – Diputación de Salamanca *versus* Société Financière de Paris

Mas os engenheiros do governo provincial de Salamanca terminaram rapidamente os estudos e a Diputación pôde finalmente apresentar o seu projecto ao MF. Que também é reprovado, por considerar-se *fóra das condições prescritas na real ordem de 15 de agosto de 1880* uma vez que previa a bifurcação fora da zona por ela determinada (DG 1882a (37), 1097), apesar de nele projecto se ter tido em consideração o que em 15.VII.1876 a comissão de CF havia sugerido relativamente à direcção das duas linhas, ou seja, uma para ligar a Lisboa e outra ao Porto (REBOLLEDO & MENDOZA 1880).

Aqui, não devemos perder de vista o pormenor seguinte: quando se decide o local para a bifurcação, já o trabalho da Diputación estava, se não pronto, pelo menos próximo da conclusão, mormente a parte inicial do ramal, pois é aquela cuja topografia oferecia menores dificuldades e por onde os técnicos logicamente terão começado. E este esforço inglório só é passível de ser entendido, devido às trapalhadas em todo o processo, fáceis de intuir ao longo deste capítulo.

Tanto mais que, a proposta da Diputación, obedecia aos ditames da (nova) comissão técnica nomeada em 1878, quando determinara o ponto na fronteira em que a secção para a BA devia unir-se com a linha duriense, visto que a comissão mista internacional anterior já resolvera esse assunto em 1876 relativamente ao outro ramal (FO / VF).

O trabalho dessa comissão internacional, concluído no ano seguinte ao da sua nomeação, está plasmado na *Acta del señalamiento del paso por la frontera Española-Portuguesa del ferro-carril de Salamanca à Oporto, por La Fregeneda y Barca d'Alva*, subscrita em Madrid a 15 e no Porto a 19.VII.1879⁴²¹ (AGAE 1879a).

Nele, julga-se como mais conveniente, estabelecer o ponto de passagem sobre o rio Águeda, a 70m da sua confluência com o Douro, no sítio denominado VT, local onde se construíra o molhe de LF.

A travessia do Águeda seria em *alienacion recta, esta forma com la direccion N. S. un ángulo de 96°, 54' y com las alienaciones contiguas en España un ángulo de 160°, 30' y*

⁴²¹ De autoria dos eng.^{os} Boaventura José Vieira, director da Construção dos CF do Minho e Douro, Pedro Alves de Avelar, major de Engenheiros, José Bandeira Coelho de Melo, capitão da mesma arma, Pedro Martínez Gordon, coronel do Corpo de Engenheiros Militares e comandante da Praça de Badajoz, e Eusebio Page, engenheiro-chefe de 1.ª cl. do Corpo de Caminhos, Canais e Portos (AGAE 1879a).

en Portugal outro de 175°, 12'. La longitud de esta alienacion es de 750,00ms de los cuales 151 estan en Portugal y 599 corresponden à España (AGAE 1879a).

A memória do projecto de enlace, que acompanhou a supracitada acta, justifica tecnicamente o ponto assinalado na fronteira luso-espanhola para a sua passagem, descrevendo ainda o levantamento efectuado à vista, desde o Águeda até HD, tendo em atenção evitar aquando da sua execução, excessivos movimentos de terras.

(...) la única consideración que nos movió á fijar en 175.º-12' el ángulo que había de formar con la última alineacion del trazado portugués, la primera que entra en territorio español, fue la de ceñirnos lo mejor posible á la direccion general de las curvas de nivel de la vertiente izquierda del rio Duero, con objeto de aminorar un tanto los grandes movimientos de tierra que inevitablemente había en esta primera parte del proyecto, aproximándonos, al propio tiempo con nuestra base de operaciones a la traza que definitivamente se establezca en su día, con lo cual ganan tambien en exactitud las conclusiones que de nuestro tanteo quiera sacar y utilizar la Superioridad (AGAE 1879b).

Faltava agora determinar o local da bifurcação do CF -assunto deixado em aberto pela lei de 1876 (contexto em que é elaborado o projecto da Diputación)- para se poder abrir o respectivo concurso, prometendo o governo espanhol mandar estudar o traçado entre Salamanca e LF pela margem do rio Huebra -uma vez que essa decisão continuava por tomar-, com bifurcação em Boadilla ou *Quijigar* [(sic) Quejigal, a meio caminho entre Boadilla e a cidade de Salamanca] (AGAE 1879a; AGAE 1880; DG 1882a (23), 1095; DG 1882a (24), 1095; DG 1882a (37), 1097).

Não sem que antes o Ministério da Guerra (RO de 13.VIII.1880) tivesse dado o seu aval à decisão do conselho de ministros relativamente ao local, ou à zona, para localizar a bifurcação, isto após outro diploma legal (RO de 10.II.1880) dispondo que, *hasta que se hallen estudiados ambos ramales de este ferro-carril no se há llenado el objecto de la Ley*, a de 22.XII.1876 claro está (Memoria 1880).

Tinham-se discutido vários traçados para esta via-férrea, ou melhor, para o ramal do Douro, visto que o de Ciudad Rodrigo não constituía problema, nem quanto ao itinerário nem quanto à orografia para a sua execução. Nessa controvérsia pretendia-se que o CF servisse directamente o maior número possível de povoações, ou seja, que passasse por elas, de preferência nos arrabaldes contíguos.

Na sua proposta a Diputación defendia os interesses da província -comprendemos que não desejasse desperdiçar a oportunidade que os portugueses lhe propiciavam-,

defendendo especialmente as comarcas de Ledesma e Vitigudino. E a SFP os seus próprios, que coincidiam com os interesses gerais do Estado, por se ter certamente aliado a quem os representava.

Temos assim dois projectos, um da Diputación e outro da companhia francesa. Ambos reprovados. Um por excesso, o outro por defeito.

O da Diputación, realizado pelos eng.^{os} José Antonio Rebolledo na qualidade de director e Manuel Mendoza Roselló na de chefe de estudos, partia do km 15 da linha para FO, *se dirigia á Ledesma paralelamente al Tormes y despues de una extensa inflexion y un gran desarrollo, justificados solo por el deseo de aproximar la línea á los baños de la población citada, entra en la direccion general, y aproximandose á Lumbrales é Hinojosa, baja por la ribera del Fróya al valle del Duero, para empalmar en Barca de Alba en la línea del Duero.* Teria de extensão a partir de Salamanca 151,221,01km, menos 15 se considerarmos a contagem a partir de Calzadilla [de Valmuza], o local proposto para a bifurcação (Memoria 1880).

Mas urgia abrir o concurso e para isso o governo necessitava de um projecto que cumprisse as determinações legais, mais recentes. E através da mencionada RO de 18.VIII.1880, *convoca* as entidades envolvidas (Diputación e SFP) para no prazo de (apenas) 4 meses, como já fizemos referência, rectificarem as suas propostas. Ou seja, que a SFP acrescentasse um ramal para o Douro e a Diputación modificasse o traçado que anteriormente submetera à apreciação superior.

Aqui, ficámos na dúvida se a governança em Madrid terá de facto “convocado” as duas entidades, ou se não terá antes “negociado” com o órgão provincial no sentido de poder “encomendar” esse labor à SFP (dizemos “negociado” porque desconhecemos qualquer reacção adversa, pelo menos veemente, por parte da província). Se tal “negociação” aconteceu, temos de momento dificuldade em compreender-lhe as motivações. Será que a SFP estava melhor apetrechada em recursos humanos e técnicos para levar a tarefa a cabo (em tão pouco tempo)? Mas a zona mais complicada para a determinação do traçado (entre HD e BA) estava no projecto da Diputación razoavelmente tratada, até sugeria tanto a alteração do percurso final como o local de travessia da fronteira. Sendo até que a primeira destas sugestões, numa segunda fase (projecto-variante), acabou mesmo por ser seguida pela SFP.

Mas adiante!

Parte a SFP para o terreno, elabora os levantamentos topográficos e apresenta a sua proposta para o traçado, não deixando de mencionar o facto de haver disposto apenas de 2 meses para *organizar el personal, practicar los reconocimientos, copiar los borradores y encuadernar los tomos, son plazo demasiado breve para um trabalho de tanta importância. Hemos cumplido com lo que se nos há ordenado, pero sirva esto de disculpa á cualquier defecto en que hayamos podido incurrir, y el cual será debidamente corregido cuando llegue el caso de la construcción de la línea*, uma vez que os outros 2 meses se haviam perdido no mar da burocracia.

Na justificação do projecto considera, sem discutir a decisão do governo, que só por razões de boa vizinhança se devia construir o prolongamento do CF do Douro / Duero, i. e., fazer a vontade a Portugal, leia-se cidade do Porto, porquanto a região que atravessa não o justificava, *tendo poco mas importancia que la de una via de tránsito, destinada á poner á Oporto en comunicacion directa com la red española de ferro-carriles, pues es muy escasa de extension, vecindario y riqueza*, não se prevendo que o comércio espanhol viesse a ter grandes relações com o Porto por mais facilidades e vantagens que o novo tratado comercial viesse a reconhecer-lhe, apesar de através do Douro se encurtar a distância entre Madrid e o porto de Vigo, mas nesse caso ficariam as mercadorias sujeitas a duas alfândegas (a de BA e a de Vigo).

Para além do mais, a progressão dos trabalhos na linha do Douro encontravam-se muito atrasados, *casi paralizados*, citando uma *carta semi oficial* (de 30 Out) de A.C. Justino Teixeira, director dos CF do Minho e Douro (Memoria 1880).

Elegia como roteiro para a via, a derivação no (pequeno) termo municipal de Boadilla (a 54,750,00km de Salamanca), por se encontrar mais ou menos a meio da distância para ambos os pontos de travessia na fronteira e só assim, no seu entender, se poder considerar uma linha bifurcada, ao contrário do oferecimento (*hipócrita*) do executivo provincial. Teria na totalidade 127,080km (72km de ramal), menos 24,088,42km do que aqueloutro. Logo havendo um aforro de 3.811.740 pesetas (8.152.020,00 – 4.340.280,00). E como os transportes ferroviários se pagam por unidades kilométricas, isto equivaleria a cerca de 18% de custos menos.

Nela, *o partido de Ledesma queda completamente abandonado, y el de Vitigudino atendido* (com estação a 15km), mas em contrapartida beneficiar-se-iam os povos de Boada, Retortillo e outros.

Partia assim o ramal desde a estação de Boadilla, situada numa zona plana, desenvolvendo-se o traçado pela meseta que se levanta entre os rios Huebra e Yeltes, afastava-se das colinas que marginam estes cursos de água no sentido do seu comprimento, com vista a diminuir o volume de terras a remover⁴²². A descida até à foz do Águeda verificava-se pelo arroio de Peracabo e ribeira do Froya, *obligados á forzar los límites ordinários de pendientes y curvas para reduzir los gastos de construcción del ramal á términos aceptables* e daí pela margem esquerda do Douro ao ponto determinado.

Pois é, mas em Portugal isto não caiu bem. Foi entendido como manobra para o secundarizar relativamente ao ramal para o CF da Beira Alta, como se inferirá.

Para estes km finais do percurso, afiançava haver 4 soluções passíveis de serem discutidas. A saber:

- a meio do trajecto aproximar o traçado ao Huebra e através do vale deste rio descer até à confluência do Douro e daí à ponte internacional; considera-o inxequível, pela orografia e pela geologia cujo aspecto não obedece *á ninguna ley de formacion*;

- após cruzamento do Yeltes dirigi-lo ao vale do Camaces e por este descer ao Huebra e daqui como no anterior; tão-pouco admitia esta solução porque além do mais se perderiam as estações de HD e LF enquanto que a de Lumbrales havia de estabelecer-se em local distante da vila;

- desde Lumbrales passando pela direita de HD, dirigir-se ao abrupto vale do arroio da Magdalena e ondulando o percurso por terreno acidentado, penetrar por meio de um longo túnel no talvegue do Froya, cruzá-lo à altura do Poyo de la Gralla e, pelo lado esquerdo, chegar às ladeiras do Douro onde, com fortes pendentes, se chegaria ao Águeda. Esta era a direcção proposta pelos estudos da Diputación, segundo os engenheiros da SFP;

- desde HD ao porto onde começa o vale do arroio de Pecarabo, descer em forte pendente pelas suas margens até ao Froya, cruzar a ribeira e pela margem esquerda chegar ao Douro. Esta foi a solução adoptada para este projecto.

Estes dois últimos traçados eram aqueles que poderiam gerar mais controvérsia, porquanto a melhor forma de baixar da meseta para o Douro, era sem dúvida chegar ao Froya e por este alcançar aquele.

Em ambos os projectos se chegava da meseta até à vila de HD e, para salvar o desnível existente desde esse sítio até à foz do Águeda, a Diputación previa 20km com

⁴²² Ou seja, o mais rectilíneo possível, considerando *la escasa importancia local de la línea, y la falta de grandes poblaciones y centros de producción en el trayecto que recorre* (Memoria 1880).

uma pendente constante, razão porque projectara 23 túneis e mais 2 anteriormente, o que somaria *mas de ocho Kilómetros* e grande número de viadutos, fazendo disparar os custos, no dizer da SFP.

Os técnicos desta companhia, sempre comparando as duas propostas, consideram que a sua consegue obter *una solucion perfectamente admisible bajo el doble punto de vista económico y financiero*, forçando o limite das pendentes e curvas, o que já se havia testado com sucesso nos CF internacionais do Pirineu Central, reduzindo assim o percurso, através da redução da cota dos desmontes e terraplanagens, da diminuição da altura e comprimento dos viadutos e evitando a maior parte dos túneis (Memoria 1880). Constatação que virá a polemizar o processo, como já alertámos.

Não olvidar no entanto que o(s) estudo(s) realizado(s) para a Diputación apresentava(m) também 4 possibilidades para o itinerário, justificadas com as distâncias e orçamentos respectivos:

- a 1.^a tinha a bifurcação em Calzada, seguia por Golpejas e compreenderia 130km;
- a 2.^a separar-se-ia da linha para VF em Casasola, iria por Vitigudino e mediria 89,867km;
- a 3.^a, sairia em San Muñoz e seguiria o Huebra, com um comprimento de 110,000km;
- a 4.^a, a eleita e também defendida pela comissão em 15.VII.1876, previa bifurcar em Calzadilla de Valmuza, como já sabemos, e dirigir-se a Ledesma, numa extensão de 135,867km. Era também esta a de maior orçamento, 31.879.754,55 pesetas (REBOLLEDO E MENDOZA 1880).

Informe-se “a talhe de foice” que, no que respeita à estação internacional, os técnicos que trabalharam para a empresa parisiense, propunham que ela se localizasse na BA, considerando as difíceis condições topográficas da zona espanhola, caso contrário teria que se construir em HD, a 19km da linha de demarcação dos dois países. Os próprios engenheiros portugueses assim o haviam manifestado. Acrescentam ainda que esta solução também fora encontrada nos CF pirinaicos e alpinos, com sucesso (Memoria 1880).

Recepcionada que foi a proposta da companhia francesa dentro do prazo estabelecido (4 meses), logo no mês seguinte (Jan 1881) os engenheiros do Estado espanhol partem para o campo, a verificá-la.

E concluíram que as condições técnicas e económicas apresentadas no projecto, eram inaceitáveis. Naturalmente que as dificuldades oferecidas pelo terreno, sobretudo próximo da fronteira, bem como o curto prazo para a sua elaboração, contribuíram para esta situação (AGAE 1883).

B.1 – O 1.º edital para a abertura do concurso e seu regulamento

A necessidade, ou a pressa (compreensível num contexto “de febre ferroviária”), em se iniciar a construção da ligação à fronteira, aliada ao facto do projecto não poder ser aceite pelas razões já expressas, acrescidas das *dificuldades de carácter estratégico que se oponían á la aprobación del proyecto del ferro-carril de Boadilla á Barca d’Alba* (GM 1881b, 724), levaram o governo a decidir-se pela abertura do concurso apenas para o percurso entre Salamanca e FO (AGAE 1883). Situação que nessa altura ainda era do agrado da SFP; referimo-nos a um momento anterior às negociações entre Burnay (em nome do SP) e essa empresa, sócio de ambas, que deu origem a que os franceses se tivessem afastado do concurso.

Mas previa no entanto a realização de novo estudo para o ramal de LF / BA (AGAE 1883).

Esse concurso, ou melhor, o seu edital, para a concessão do CF de Salamanca à fronteira portuguesa contemplando apenas a ligação à Beira Alta por Ciudad Rodrigo, como se afirmou, determinava entre outros aspectos, que os concorrentes tivessem previamente de depositar uma fiança de 311.926 pesetas, e que o dono do projecto que servia de base ao concurso tinha direito de opção, assim como de ser ressarcido no prazo de um mês do valor dispendido com a sua elaboração, no caso do adjudicatário vir a ser outro (GM 1881a, 585).

Merecerá a pena, passar em revista, de forma brevíssima, as condições nele definidas:

- o projecto indicava para esse percurso as estações de *Salamanca, Tejares, Doñino, Barbadillo, Quejigal, Aldehuela de la Bóveda, Boadilla, Martin del Rio, Santiespíritus, Ciudad Rodrigo, Espeja, Fuentes de Oñoro y outra más, en el punto que se determine, entre las de Ciudad Rodrigo y Espeja;*

- que o adjudicatário não podia estabelecer outras estações ou apeadeiros sem a autorização do governo, reservando-se todavia este, a faculdade de o poder obrigar a construir outras que entretanto achasse necessárias;

- que o adjudicatário, 15 dias após ter conhecimento da concessão a seu favor, depositaria como fiança a quantia de 1.559,630 pesetas, correspondente a 5% do orçamento aprovado, quantia que não seria devolvida até terminadas as obras objecto da concessão;

- se o não fizesse, abrir-se-ia novo concurso no prazo de 40 dias;

- que o adjudicatário iniciaria as obras nos 3 meses seguintes e terminá-las-ia no prazo de 3 anos;

- fixa o *minimum* do material circulante (6 locomotivas de passageiros e 4 de mercadorias; 8 carruagens de passageiros de 1.^a classe, 10 de 2.^a e 14 de 3.^a; 10 furgões com freio; 34 vagões fechados e com grades; 25 vagões descobertos de paredes altas, 25 de paredes baixas e 25 de plataforma; e 27 freios);

- obriga a empresa a transportar gratuitamente nos comboios ordinários a correspondência oficial e particular, assim como os agentes necessários para a sua distribuição;

- que devia estabelecer uma linha telegráfica para uso do governo;

- que transportaria gratuitamente os presos e condenados;

- sujeitar-se-ia à tarifa de preços máximos anexada, que só poderia ser revista transcorridos os primeiros 5 anos de exploração;

- usufruiria este CF de um subsídio de 7.546,403 pesetas, distribuídas em três anualidades consecutivas e iguais de 2.515.463 pesetas, assim como de isenção dos direitos alfandegários para o material importado com vista à construção da via, durante os primeiros 10 anos (GM 1881a, 586).

B.2 – O 2.º edital e as alterações ao regulamento do concurso

Como as reclamações por parte dos defensores da via por LF (portugueses e políticos provinciais) não se fizeram esperar e, o governo, numa tentativa de gerir a situação o melhor possível -pois os militares eram também responsáveis pela decisão de se ter aberto concurso apenas para a fronteira de VF alegando razões estratégicas, recorde-se-, 10 dias após, *Como consecuencia de las gestiones y reclamaciones acerca de la Real Orden de 20 de Mayo último, e considerando terem desaparecido as tais dificultades de carácter estratégico que se oponían á la aprobacion del proyecto del ferro-carril de Boadilla á Barca d'Alba, que forma parte del de Salamanca á la frontera portuguesa, de que trata la ley de 22 de Diciembre de 1876, y no existiendo por tanto obstáculo alguno*

para el cumplimiento de la citada ley, anuncia a data de 12 de Setembro p.f. (1881) para o concurso de concessão de todo o CF, especificando que o mesmo partiria de Salamanca, bifurcar-se-ia em Boadilla e terminaria em dois pontos da fronteira para se conectar com os CF da Beira Alta e do Douro (GM 1881b, 724-725), mas com a obrigação da empresa adjudicatária vir a realizar novo estudo desde o km 50 até BA (AGAE 1883).

Revogava algumas das cláusulas do contrato anterior e alterava outras, nomeadamente o aumento do montante da fiança que os concorrentes deveriam depositar uma vez que se aumentava a extensão da via agora com a ligação à BA, fixando-se em 614.135 pesetas⁴²³ (quase o dobro do anterior), determinava que a SFP tinha o direito a ser ressarcida do valor do(s) projecto(s), a pagar pelo adjudicatário, no caso de não concorrer e/ou vir a ser um terceiro a ganhar o concurso, segundo a taxaço oportunamente a aprovar⁴²⁴, aumentava o prazo de 3 para 5 anos como limite para a conclusão das obras e, definia também para esse *ramal* o material mínimo, ou seja, 4 locomotivas de passageiros e 5 de mercadorias, 4 carruagens de 1.^a classe, 6 de 2.^a e 8 de 3.^a, 10 furgões com freio, 12 vagões fechados com grades, 25 vagões descobertos com paredes altas, outros 25 também descobertos mas de paredes baixas e mais 10 igualmente descobertos mas de plataforma, e 25 freios (GM 1881b, 724-725).

Comparativamente à via de ligação ao CF da Beira Alta, diminuía agora o n.º de locomotivas para passageiros e respectivas carruagens nas três classes, bem como o de vagões fechados e com grades, os descobertos de plataforma e, o n.º de freios; mantinha o n.º de furgões com freio, o de vagões descobertos com paredes altas e paredes baixas; e aumentava apenas o n.º de locomotivas para mercadorias. O que será sintomático, relativamente ao volume de tráfego previsto para as duas ferrovias.

As estações a estabelecer, para além daquelas previstas no anúncio anterior -e as 7 primeiras delas são comuns às duas vias-, eram as de Boada, Villares de Yeltes, Villavieja de Yeltes, Bogajo, Olmedo e Cerralbo, Lumbrales, HD e LF (GM 1881b, 725).

Tanto as tarifas de preços máximos que se haveriam de praticar nesta(s) linha(s), como a relação de material a importar do estrangeiro para a sua construção

⁴²³ Agravando proporcionalmente o montante da fiança a depositar pelo adjudicatário nos 15 dias seguintes à oficialização da atribuição da concessão, mantendo-se embora nos 5% do valor orçamentado para o conjunto da obra, fixado agora em 3.070,673 pesetas.

⁴²⁴ Foi determinado o valor de 224.142,93 pesetas, por RO de 08.VII.1881 (GM 1881d, 141), dentro por isso do prazo dos 30 dias estabelecidos para o seu pagamento.

(pormenorizadamente descrito), foram também objecto deste diploma legal (GM 1881b, 725-728).

Havendo a referida alteração da data do concurso suscitado algumas dúvidas, por falta de clareza, quanto à revogação ou não do primeiro dos anúncios (publicado a 26.V.1881), dúvidas essas que chegaram ao conhecimento do director-geral de OP, este solicita superiormente no dia seguinte (12.VI.1881) à sua publicação, que um diploma legal o revogue e substitua, o que acontece na GM de 15 desse mês de Junho (GM 1881c, 765).

C – Alguns aspectos (oportunos) do (rejeitado) projecto da Diputación

Rebolledo, o engenheiro ao serviço da Diputación, não obstante no seu projecto respeitar o que estava previsto no plano para o cruzamento da fronteira, i. e., o acesso pela margem esquerda do Douro, já nele considerava uma alternativa que minimizasse os previsíveis inconvenientes perante o acentuado declive dos km finais, propondo uma modificação relativamente ao ponto de encontro com Portugal, que genericamente consistia em localizar a travessia da fronteira sobre o Águeda, não junto à sua desembocadura no Douro, mas a montante do arroio das Almas, aproximando o traçado a LF, que assim descreve:

Desde este punto [acantilados llamados Peña de la Graya y del Bufo, próximo al molino del Fraile, único punto accesible al cambio de laderas] se descende por la ladera izquierda del Froya pasando por la Peña del Bufo, Las Callejas y Palombera, barrancos tributarios del Froya para entrar por las Flores a las vertientes directas del Duero, cuya ladera izquierda no abandona ya el trazado hasta el final.

Sigue la forma topográfica del terreno abrupta, irregular, truncada y casi inaccesible, con violentos repliegues formados por las fuertes anfractuosidades y tortuoso curso de los barrancos de los Infiernos, Valdaires, Higuera, Alabanco, Castelmoro, Marcuello, Bañadera, de las Cañas y otros más secundarios que vierten desde la divisoria de la Froya y Almas, en la gran estribación formada por los ríos Agueda y Duero, cuya cuenca, por efecto de la violenta denudación y corto curso de sus vertientes, que se remontan a una considerable altura, aparece trastornada con grandes levantamientos verticales y acantilados en los referidos barrancos, hasta el paso del Agueda en el Muelle de La Fregeneda, punto designado para el empalme por las Comisiones Internacionales de Ingenieros para el empalme con la linea portuguesa do Douro.

Y, aquí viene al caso, una observación que nos permitimos hacer sobre dicho punto y salida del ferro-carril portugués por el Duero, dirección acordada por las Comisiones citadas.

Parécenos, salvo mejor opinión, más aceptable, dado el caso de que Portugal accediera a esta idea, prolongar su ferrocarril por el Águeda arriba, cruzar éste por un punto más alto y conveniente, para dominar por su ladera derecha el Valle de las Almas, que tiene su origen en los Tesos de Fregeneda.

Este Valle, de poca pendiente, ancho y suaves laderas, forma una cuenca tributaria del Águeda, cuya topografía permite utilizarlo con preferencia para dar salida por este punto al ferro-carril do Douro en mejores condiciones tecnico-económicas de las que ahora pueden adoptarse.

Creemos que siendo conveniente a los intereses recíprocos e internacionales esta variación del punto de empalme de ambas líneas, resultaría, si se aceptara un trazado horizontal más abierto, y el vertical con pendientes más suaves, lo que economizaría mucho los gastos de conservación y explotación, no solo por sus mejores condiciones técnicas, si no que también por huir de la exposición al norte, que tiene el traza propuesto por la Comisión internacional. De esta manera y afirmativamente, pudieran economizarse los grandes gastos que exige el emplazamiento de la Estación Internacional, situándola en punto de más fácil acceso y de obras más económicas para su establecimiento. A más de estas, no despreciables ventajas, creemos, en atención a tener su punto de partida más alto, que permitiría el desarrollo por el Valle de las Almas, cruzando el Agueda en mejores condiciones; el paso por la ladera del Duero sería más aceptable, dirigiéndose entonces por región más superior, con menos longitud y obra, permitiendo esta dirección aproximarse más a Fregeneda; resultando en condición un trazado mucho más aceptable por sus mejores condiciones tecnico-económicas y sobre todo más corto.

Si bién durante los trabajos de campo, no pasó para nosotros desapercibida tal dirección, *la circunstancia de estar designado en aquel entonces, por las Comisiones citadas, el paso del Agueda y continuación de la línea portuguesa Duero arriba nos impidió introducir en los estudios tal variación, por temor de no ser aceptada, en vista de la solemnidad llevada a cabo en la elección del punto de empalme, por los representantes*

*de ambas Naciones. Extremos que hacemos constar debidamente, llamando sobre ellos la atención de la Superioridad*⁴²⁵ (REBOLLEDO & MENDOZA 1880).

D – O concurso

Devido ao facto do projecto da SFP para a totalidade da via ter sido rejeitado, decidiu-se somente abrir concurso para o ramal de Ciudad Rodrigo através do diploma legal de 05.V.1881 mas, devido aos protestos supra referenciados, anulou-se esse concurso e substituiu-se por outro (RO de 05.VI.1881), agora contemplando ambos os ramais, servindo o projecto da SFP de base ao concurso, com a condição no entanto de que a empresa concessionária, realizasse um estudo detalhado desde o km 50 até à fronteira, procurando-se assim uma solução mais económica.

E ao dito concurso somente se apresentou Henri Burnay⁴²⁶ & C.^{ia} -na qualidade de delegado do SP-, que na véspera da sua realização assinara um acordo com a supracitada SFP, empresa concessionária dos CF de Medina del Campo a Salamanca e da Beira Alta e por isso fortemente interessada na ligação deste eixo viário (ao qual faltava o troço VF – Salamanca), acordo esse que determinou tanto o resultado da arrematação como o seu posterior desenvolvimento, como vimos em II, 2.1.1. e veremos mais adiante.

E, muito naturalmente, sendo Burnay o único concorrente e cumprindo o determinado no seu regulamento, a concessão foi-lhe atribuída, comprovando-o a RO de 23.IX.1881 (GM 1881e, 2), da qual foi lavrada escritura notarial em Madrid a 29 de Dezembro do mesmo ano (GM 1885a, 223).

E – O projecto-variante e as diversas adaptações

E o SP/CFSFP, na tentativa de cumprir os prazos estabelecidos no contrato de concessão, começa a executar a ferrovia, apesar da necessidade não só de elaborar um novo traçado, mas também, tudo o indica, de fazer rectificações ao projecto da SFP. Aliás já previsíveis aquando da

⁴²⁵ Os sublinhados são nossos.

⁴²⁶ Empresário que alguns julgam francês ou belga, mas na verdade português (1838-1909), natural do Porto, residente em Lisboa, hábil e arrojado financeiro, deputado, fundador do Banco Burnay, construtor de vários outros CF e reputado colecionista (GEPB 1976a; MÓNICA 2003; VAIRO 2003; MATA 2004).

A instâncias de Antonio Gallardo, administrador delegado da CFSFP, em nome de Burnay e C.^{ia}, virá este a ser autorizado pelo director-geral de OP em 15.I.1887, a *estudiar un ferrocarril de Salamanca a Ávila por Peñaranda de Bracamonte, en el plazo de dos años* (GM 1887, 141), CF este que virá a ser explorado pela CFSFP.

Deve também uma importante participação na Companhia del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca, chegando mesmo nela a exercer o cargo de presidente em 1891 e 1902 (CENDAL...).

elaboração da escritura para constituição da CFSFP (08.I.1885). Razões pela qual alega não poder concluir a obra nos 3 anos (GM 1885a, 223).

É pois elaborado um projecto novo para o ramal do Douro (AGAE 1883). E na sua apresentação, Zaborowski, o eng.º-chefe de Divisão, comparando-o ao *projecto oficial*, informa que desde a bifurcação até HD (km 60), as modificações introduzidas foram simples. Mas no geral, as condições técnicas e económicas resultaram melhoradas, no seu plano.

Mas relativamente à última parte da linha -ou seja desde o km 60 até BA-, a situação mudava *completamente* de figura, para melhor no *projecto-variante*, bastando para o confirmar, a observação do perfil longitudinal. Aparte a poupança financeira, enquanto que no primeiro projecto eram empregues *pendientes superiores a 0,034 por metro y curvas de 200 metros de radio*, no dele, *la pendiente máxima es de 0,020^m y las curvas de un radio minimo de 300^m*. Razão bastante para justificar a sua superioridade.

Com vista a facilitar a exposição e melhor detalhar as alterações, divide a ferrovia em secções e troços.

Em resumo:

Secções	Limites	Troços	Limites	Distância (Km)
1. ^a	Boadilla - Hinojosa	1.º	Boadilla - rio Yeltes	17,539.36
1. ^a	Boadilla - Hinojosa	2.º	Rio Yeltes - Hinojosa	35,540.62
2. ^a	Hinojosa - fronteira	único	Hinojosa - fronteira	25,265.32
TOTAL				78,843.30

Sendo que no conjunto dos dois ramais, a ferrovia compreende 3 secções. A primeira de Salamanca (início da linha) até Boadilla / LFSE (ponto de bifurcação, no projecto oficial localizado ao km 54,706, no novo ao 57,860 e hoje ao 56,054), a segunda de Boadilla / LFSE à fronteira portuguesa por FO, 124,242km, e a terceira de Boadilla / LFSE à mesma fronteira mas por LF até meio da ponte internacional, 77,564km (Gaceta 1885; AGAE 1883; BOE 1999; RENFE 1967, 1).

Mas debrucemo-nos sobre a última das secções por ser a mais difícil e controversa.

Para respeitar o valor das pendentes que anunciava, o percurso teria que se desenvolver necessariamente ao longo de 24km, oferecendo grandes dificuldades de execução, aliás assumidas.

Ao aproximar-se do Froya, o projecto alterava radicalmente a proposta anterior. Passava esta ribeira 400m mais acima, projectando aí um viaduto. Salvado este curso de água, chegava ao ribeiro de Vale de Nogueira, que considerava o único sítio para implantar

uma estação ferroviária, até mesmo a internacional (que recomenda mesmo por razões de salubridade), distante 3km da vila de LF. A partir daí segue ao longo túnel de La Carretera, e conquista o arroio do Morgaez para chegar à vertente direita do Águeda, numa sucessão de túneis e viadutos (infra tratados), até ao local escolhido para a construção da ponte internacional.

Entendia no entanto, que a última parte do traçado, compreendida entre o km 77 e a fronteira, podia ser vantajosamente modificada através duma variante nos Celemines, i. e., fazer antecipar o ponto de travessia do Águeda fixado pela comissão internacional, com a qual seria desnecessária a construção da ponte das Almas, assim como um considerável troço até à actual ponte internacional, ideia que recolhera no pré-citado projecto da Diputación de 1880. Mas a sugestão não foi então considerada, certamente porque implicaria mais acordos bilaterais para a determinação de novo local de cruzamento da linha fronteiriça e, conseqüentemente, alterações no projecto do CF do Douro na zona terminal, onde se inclui a estação e isso não ajudava em nada ao já em si complicado processo.

Este projecto, que aparentava ser definitivo, culminava na ponte internacional sobre o Águeda, precedido de uma passagem superior para a estrada de Salamanca ao molhe de VT, acarretando-lhe um pequeno desvio. A ponte internacional assim desenhada, era 3,83m mais alta que a projectada no início e cortava obliquamente a direcção do Águeda. Tinha uma luz de 200m dividida em quatro tramos apoiados em três pilares.

Com este projecto do SP/CFSFP poupavam-se relativamente ao original, 1.777.486,55 pesetas e, se se executassem as variantes propostas do Yeltes e de Los Celemines, conseguir-se-ia alcançar uma economia de 2.800.486,55 pesetas.

Refira-se que o SP expusera ao ministro português das OP, através de uma memória datada de 03.XII.1883, uma proposta para *esta nova passagem e as variantes que d'ella resultam em Hespanha e em Portugal*, com parecer favorável da Junta Consultiva de OP espanhola, mas que o governo de Portugal rejeitara, através de decisão tornada pública pela portaria de 25.I.1884, o que leva o conselho de administração daquela companhia, por intermédio de Henri Burnay & C.^a, na qualidade de seu delegado, a reagir, insistindo na proposta, por carta de 05.VI.1884, na qual agora, para além das vantagens técnicas directamente relacionadas com a construção da via e ponte internacional⁴²⁷, explicam que

⁴²⁷ Que permitiriam economizar: 1.º Supressão de 700m³ de escavações em trincheiras; 2.º diminuição de preços a aplicar a 27000m³ de escavações de empréstimos substituindo escavações em trincheiras; 3.º

ela permitir-lhes-ia forrar 120 contos de réis, apesar dos inconvenientes de terem de afastar 300m da aldeia de BA a estação -só que para lugar mais salubre e afastado das cheias do Douro-, bem como levar à alteração do projecto relativo aos 3 últimos km da 11.^a secção da linha do Douro (a última), *não compreendendo senão trincheiras e obras d'arte correntes, não são portanto de natureza a demorar a construção*. Propondo-se a CFSFP a indemnizar o governo pelas despesas adicionais, *visto que ainda assim realisa uma importantíssima economia na parte hespanhola*, com a qual também o governo português lucrava, uma vez que o subsídio diminuiria (BURNAY 1884, 3a).

Tampouco satisfez este estudo àqueles que detinham o poder de decisão em Espanha, já que a 16.VIII.1883 a direcção-geral de OP aprovou somente a parte compreendida entre os km 9 e 77, ficando pendentes os 8 primeiros e os cerca de 2 últimos da linha, os quais se deveriam estudar de novo (AGAE 1883).

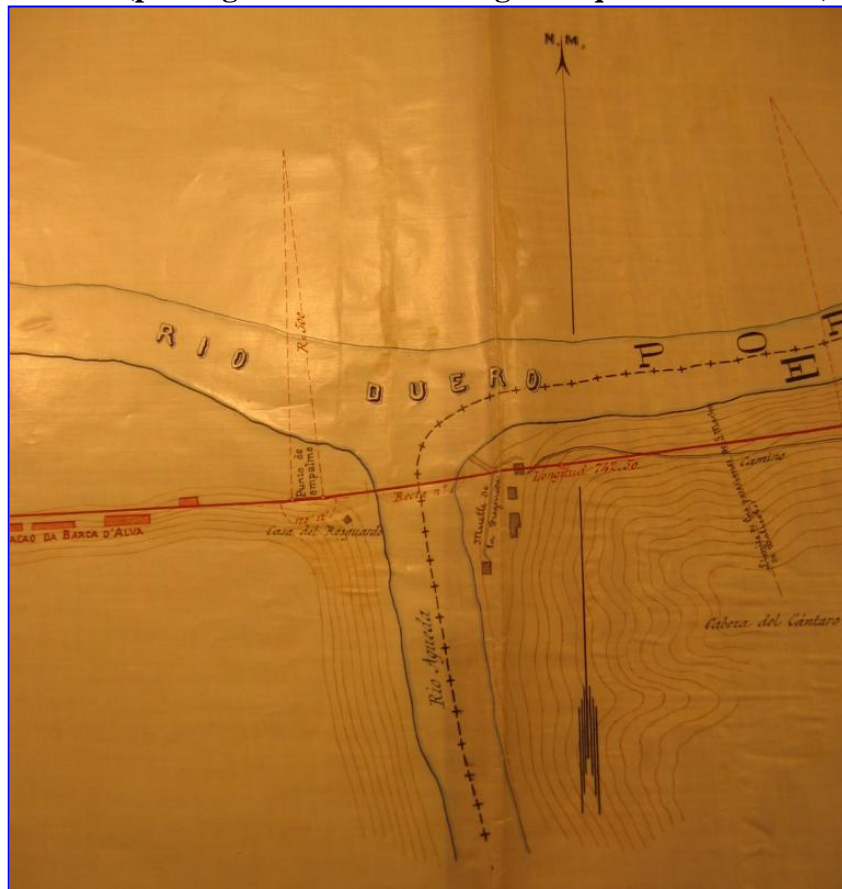
Relativamente ao início da linha, ou seja, o chamado ponto de bifurcação, Edmundo Wesolowsky apresentou um novo projecto datado de 30.I.1884, no qual mediante raciocínios técnicos e económicos, propunha afastar uns 3km mais de Salamanca a dita bifurcação. Esta iniciativa foi aprovada pela RO de 27.V.1884.

Todavia, ao longo do ano de 1884 ainda subsistiam dúvidas por parte do governo espanhol em aceitar o local de ligação das duas margens do Águeda proposto pelo governo português, alegadamente devido a um *engano de um Kilometro entre o 76 e 77 que se nota no referido traçado. Uma vez reconhecido esse engano por parte de Portugal, assegurou-me S. Ex.^a* [o ministro espanhol do Fomento ao Encarregado de Negócios de Portugal] *que não haverá o minimo impedimento em, com a maxima brevidade, serem satisfeitos os desejos do governo de Sua Magestade Fidelissima* (AHD 1884d; AHD 1884a; AHD 1884c).

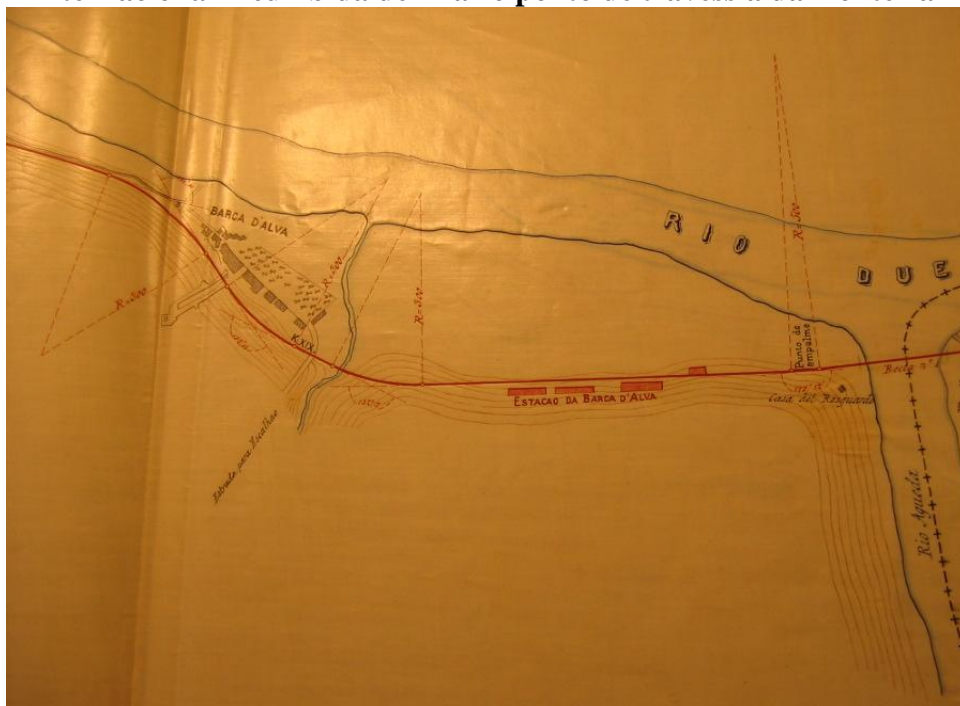
O projecto da ponte internacional foi examinado em Madrid em 1885 e aprovado no ano seguinte com a prescrição de se realizar um nicho no segundo pilar, para a colocação de explosivos em caso de conflito bélico (AGAE 1884). As autoridades militares manifestaram a sua aceitação em Junho de 1886 (DOMÍNGUEZ 1984, 25).

supressão de 560m³ d'alvenaria para obras d'arte correntes; 4.º id. De um viaducto de 150m de extensão; 5.º id. De um túnel de 235m id; 6.º diminuição de 849m no comprimento da linha férrea e por conseguinte economia na despesa affectada sobre esta extensão no assentamento, ballastros, rails, pequeno material e travessas (BURNAY 1884, 2a-3)

Projectos iniciais do traçado da via a partir de Hinojosa de Duero para a Barca d'Alva (prosseguia através da margem esquerda do Douro)

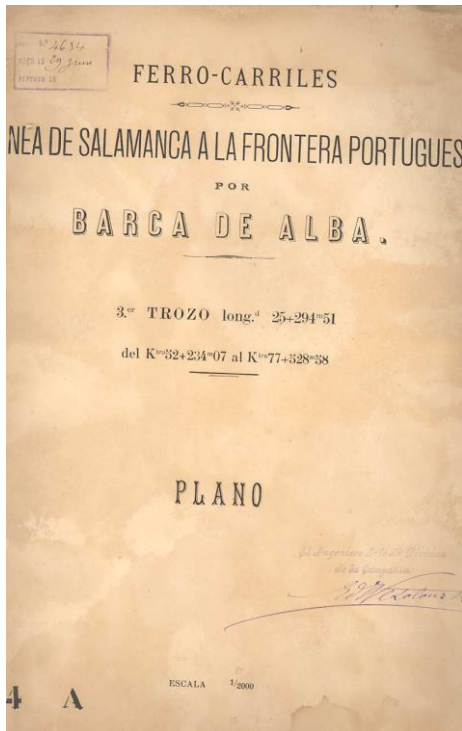


Cruzando o Águeda transversalmente na sua foz, por exigências da comissão internacional incumbida de fixar o ponto de travessia da fronteira

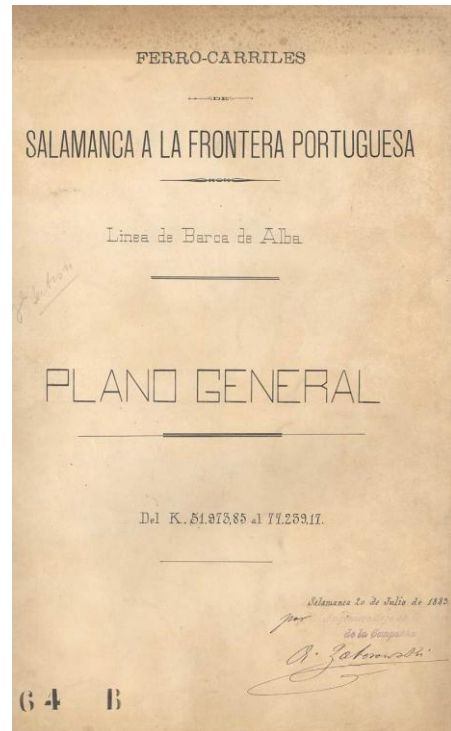


(PAGE ET ALII 1879)

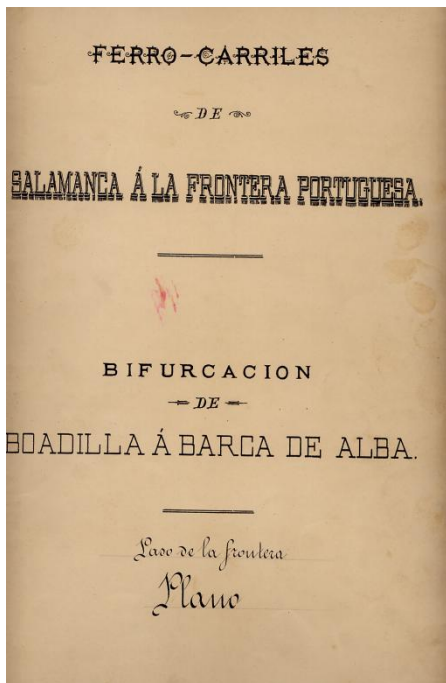
Planos do projecto do Sindicato Portuense subscritos por A. Zaborowski e E. Wesolousky



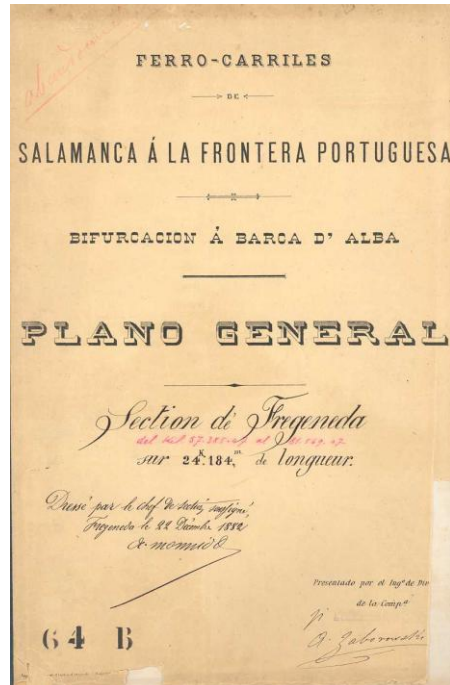
(WESOLOWSKI 1883)



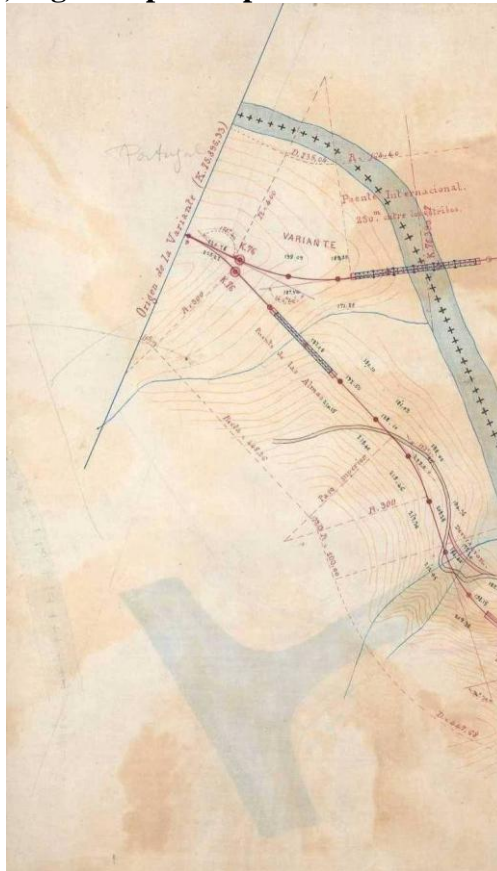
(ZABOROWSKI 1883)



(ZABOROWSKI 1883)

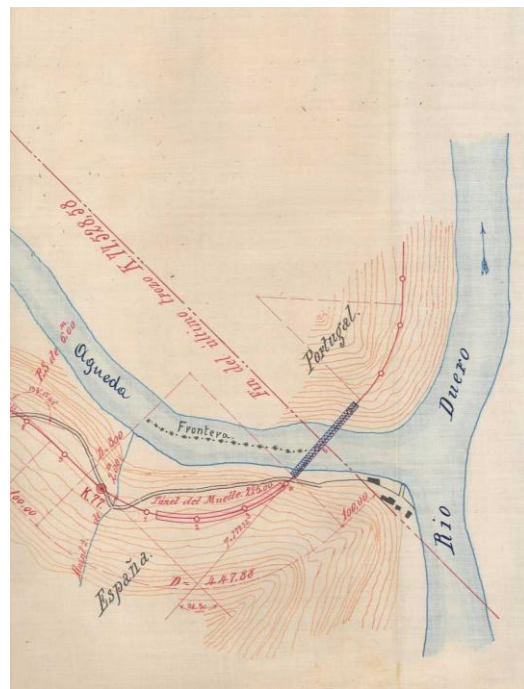
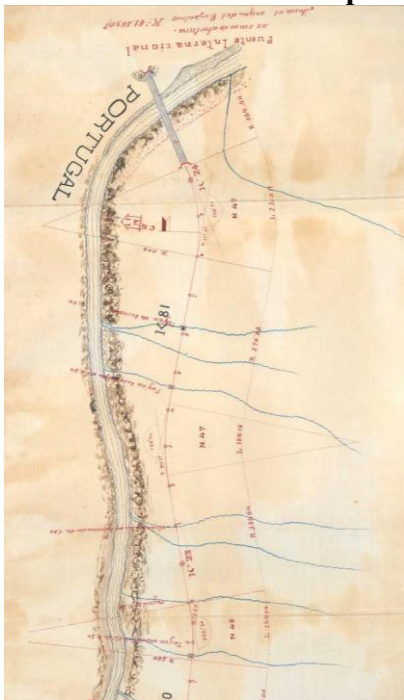


Projecto do Sindicato Portuense (20.VII.1883) que recolhe a variante de Los Celemines, sugerida pela Diputación de Salamanca (1880)



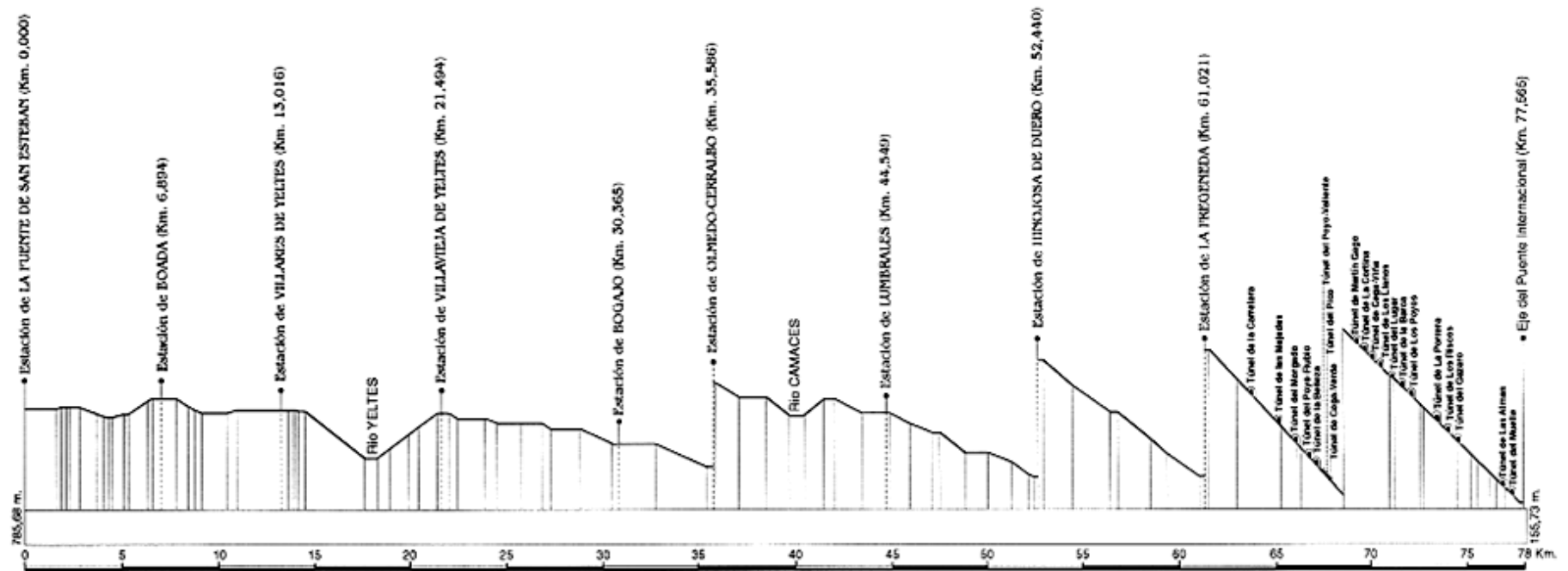
(ZABOROWSKI 1883)

Projectos finais para a construção da ponte internacional (oblíqua ao Águeda, terminando a via proveniente de Salamanca no km 77,528,51)



(ZABOROWSKI 1883)

Perfil longitudinal da linha de La Fuente de San Esteban a Barca d'Alva



(RENFE... a; RIVAS...)

3.2. – O papel do *Syndicato Portuense / Compañía del Ferrocarril de Salamanca à la Frontera de Portugal*

Conseguindo Burnay, enquanto “testa-de-ferro” do SP, a concessão das ligações ferroviárias após negociações⁴²⁸ com a SFP, realizadas em Madrid na véspera do concurso que decorreu a 12.IX.1881, passa a ser ele (e a sua própria companhia), a face legal do SP em Espanha.

Este consórcio (SP), como já sabemos, constituiu-se no Porto alguns meses antes (28.VI.1881), por iniciativa do governo português e da ACP, agrupando um grupo de bancos e capitalistas (GM 1885a, 222), com vista ao concurso, cuja abertura estaria para breve, de concessão da construção e ulterior exploração, senão das ligações ferroviárias de Salamanca à fronteira portuguesa, pelo menos àquela que daria continuidade ao CF do Douro em território espanhol, preferencialmente num percurso directo (ou seja, autónomo) à capital salmantina e, conseqüentemente, ligarem a cidade do Porto ao resto da Espanha e ao centro da Europa.

Estas conexões ferroviárias, traçados e pontos de enlace fronteiriço, vinham sendo alvo, nos últimos anos, de empenhadas diligências da diplomacia ibérica, já passadas em revista, mas convirá talvez recordar as preocupações dos empresários portuenses (com o apoio do governo português, sublinhe-se uma vez mais), em poderem ser ultrapassados pelo concorrente CF da Beira Alta nessa ligação, concessionado à SFP, empresa francesa que defendia uma só ferrovia de Salamanca à fronteira, por Ciudad Rodrigo e FO / VF, ou quando muito, que a linha duriense enlaçasse nessa ferrovia o mais próximo possível da fronteira. Nesta pretensão a empresa gala teve o apoio dos militares espanhóis -mas por outros motivos como é óbvio-, enquanto que as pretensões portuguesas eram apoiadas pelas administrações provincial e municipais salmantinas, estas coadjuvadas pelos seus deputados nas Côrtes, que defendiam duas vias-férreas (internacionais) a atravessar a província.

Obtida a concessão da construção e exploração, formaliza-se então o apoio financeiro prometido pelo Estado português ao SP, através da carta de lei de 22.VII.1822,

⁴²⁸ Considerando que as obras de construção do CF do Douro para a fronteira estavam mais atrasadas que as da Beira Alta na mesma direcção, e receando o SP que, se a companhia parisiense viesse a obter a concessão do CF de Salamanca à fronteira, esta se empenharia muito mais na construção e conclusão do ramal que uniria os CF da Beira Alta e de Medina del Campo a Salamanca (que construía/explorava), estipulou este convenio que, independentemente daquele que viesse a ser o concessionário do CF em causa, obrigavam-se a construir no prazo máximo de 3 anos a linha para a BA, bem como estabelecer as mesmas tarifas kilométricas para o tráfego dos CF do Douro e Beira Alta ou a estes dirigidos, pela via de Medina del Campo a Salamanca.

na qual se lhe garante *o complemento do rendimento annual liquido d'essa linha até 5 por cento em relação ao custo da sua construção*, custo de construção que fora determinado pelo governo espanhol e que servira de base ao concurso (DG 1882gg, 1882). Esta garantia do interesse por parte do Estado facilitou a construção, ao reduzir o risco do investimento.

Todavia o contrato realizado entre o governo português e o SP em 12.X.1882 (publicado no DG de 14.X.1882) refere que esse subsídio só teria efeito se o SP obtivesse do governo de Espanha as modificações que melhorassem o traçado da linha de Salamanca à BA, ou melhor, de Boadilla/LFSE - BA, por forma a que as suas condições de traçado não fossem inferiores às dos CF do Douro e da Beira Alta, o que veio a acontecer, como lhe reconhece o decreto português de 29.XI.1883 (publicado em DG a 3.XII.1883).

Como os estudos do novo traçado e os das variantes exigidas devido aos erros dos projectos apresentados pela SFP que serviram de base para o concurso, foram laboriosas e demoradas e necessitaram de bastante tempo para a sua aprovação, o SP nesse interim, para cumprir na medida do possível os prazos estipulados, começou os trabalhos e prosseguiu com eles activamente conforme iam sendo aprovados os novos projectos, tendo sido os ditos erros a causa para que não pudesse concluir a construção dentro do prazo de 3 anos fixados no contrato de 11.IX.1881, apesar dos seus esforços (GM 1885a, 223).

Em cumprimento do prazo para o começo das obras estabelecido nas bases do concurso, em 29.XII.1882 iniciaram-se os trabalhos da linha entre Salamanca - FO / VF e, em 31.VIII.1883 os da linha de Boadilla / LFSE - LF - BA.

O acto inaugural das obras nas comarcas de Vitigudino e Abadengo foi amplamente divulgado pela imprensa nacional e regional da época, em ambos os países, cujos enviados especiais foram aportando a Salamanca com alguns dias de antecedência (através do CF, naturalmente) para dele fazerem a cobertura a partir de LF e daí remeterem para as redacções respectivas as suas crónicas onde davam conta do clima de festa e das festas que se viveram por aqueles dias nos povos daquelas comarcas, com a presença de muitas autoridades e vivas aos dois países ibéricos (HUEBRA 1883; Unión 1883).

A imprensa referia-se a esse acto inaugural descrevendo-o pormenorizadamente. *Que hecha la señal por el concesionario de las obras, señor Burnay, se oyó á los lejos el estampido del primer barreno al que contestaron como ecos, numerosos y entusiastas vivas á España y Portugal e los alegres acordes de la música. Sucesivamente se dispararon 930 barrenos en el sitio llamado Arroyo del Morgado en que ha de abrirse un*

túnel de 200 metros de longitud; 380 en un lugar próximo à la carretera y en que ha de abrirse outro túnel de 1430 metros; y, finalmente, otros 260 en el punto en que ha de darse salida à este último túnel (Día 1883), o que totaliza 1.570 tiros (ou detonações).

Uma vez obtida a aprovação de todos os novos projectos, achando-se quase concluída a construção da linha entre Salamanca e VF (próxima a entrar em exploração) e estando também bastante adiantada a construção da outra parte (secção Boadilla – BA), decidiu-se organizar na Espanha uma companhia de CF, reservando-se Burnay, de acordo com o SP, a chamar a si a conclusão dos trabalhos com todo o material fixo e móvel (GM 1885a, 223).

Para o efeito deslocam-se H. Burnay e Pinto da Costa à capital espanhola, onde a 08.I.1885, perante um tabelião, transferem para uma sociedade que nesse mesmo dia constituem (em escrituras distintas), a concessão do CF de Salamanca à fronteira portuguesa com todos os seus direitos e responsabilidades, nos quais se incluíam 40.000 acções de 500 pesetas cada uma que representariam o seu capital social (= 20 milhões de pesetas), 125.000 obrigações de 500 pesetas de capital com juros anuais de 3% que poderiam ser emitidas pela companhia, a subvenção do governo espanhol recebido e por receber no montante de 11.886,608 pesetas.

Do capital social entregar-se-iam a H. Burnay & C.^{ia} enquanto construtor, 37.750 acções, proporcionalmente ao valor dos trabalhos realizados e material existente na linha. Quando o CF se concluísse com todo o material fixo e móvel, a sociedade entregaria a Burnay e C.^{ia} o saldo que, em acções ou obrigações, ou ambos, pudesse resultar a seu favor. E o depósito existente na Caja General de Depósitos de Espanha como garantia da construção, seria levantado também pelos mesmos, a devido tempo, recebendo entretanto os juros que lhe coubessem (GM 1885a, 223/225; AHP - CD 1889, 18.VI).

A referida sociedade anónima designar-se-ia por *Compañía del Ferro-carril de Salamanca á la Frontera de Portugal*, que o próprio Burnay & C.^{ia}⁴²⁹ naturalmente integraria enquanto sócio do SP, e cujos estatutos muito se assemelhavam quanto ao objecto aos da empresa-irmã localizada na cidade do Porto, como não poderia deixar de ser, pois na prática eram uma só e a mesma coisa.

⁴²⁹ O conde de Burnay foi substituído no conselho de administração desta empresa, por falecimento, na assembleia-geral realizada a 15.VII.1909, na qual foram apresentadas as contas de gerência relativas a 1908 (CFSFP 1909, 3).

O domicílio social localizar-se-ia em Madrid. Já vimos que o seu capital social se fixava em 20 milhões de pesetas, sendo Burnay & C.^{ia} detentor de 37.750 acções como pagamento da construção e que passavam a constituir acções suas. As restantes 2.250 acções subscreveu-as Ricardo Pinto da Costa.

A CFSFP seria administrada por um conselho composto no mínimo por 10 membros, nomeados pela junta geral. Os mandatos seriam de 5 anos e o primeiro conselho terminá-lo-ia em 31.XII.1889. O conselho de administração dividir-se-ia em duas secções, uma em Madrid e outra no Porto, deliberando separadamente, excepto para o aumento do capital através da emissão de novas acções, e consequentemente cada uma delas nomearia os seus presidente e vice-presidente. Cada secção remeteria à outra, cópia das actas das sessões, sendo que as decisões só seriam definitivas após aceites por ambas. Havendo desacordo, remeter-se-ia o assunto para um pleno do conselho.

A *junta general* / assembleia-geral seria composta por todos os accionistas proprietários de pelo menos 20 acções, tendo direito a um voto por cada conjunto desses, reunindo ordinariamente uma vez por ano durante o primeiro semestre (GM 1885a, 224).

Designava como membros do primeiro conselho de administração:

- Eugenio Montero de los Ríos, ex-ministro de Gracia y Justicia, deputado às Cortes;
- Pío Gullón, ex-ministro de la Gobernación, deputado às Cortes;
- Saturnino Alvarez Bugallal, ex-ministro de Gracia y Justicia, Senador del Reino;
- Luis Silvela, advogado, catedrático da Universidade Central e deputado às Cortes;
- Luis Sánchez Arjona, deputado às Cortes;
- Adolfo Galante, advogado e deputado às Cortes;
- Rafael Monares, engenheiro e ex-deputado às Cortes;
- Trífino Gamazo, advogado;
- Antonio Gallardo, advogado;
- Manuel Gomes dos Santos, director do Banco Comercial do Porto;
- António Joaquim de Lima, director do Banco Mercantil Portuense;
- José Maria Outeiro, director do Banco Português do Porto;
- Joaquim Lourenço Alves, director do Banco Comércio e Indústria do Porto;
- José Nogueira Pinto, director da caixa filial do Banco Lusitano, no Porto;
- Manuel Pinto Gomes de Menezes, director da caixa filial do Banco do Minho, no Porto;

- Ricardo Pinto da Costa, director do Banco União do Porto e presidente da ACP;
- António Manuel Lopes Vieira de Castro, secretário da ACP;
- conde da Silva Monteiro, capitalista;
- visconde de Barreiros, capitalista;
- Eduardo da Costa Correia Leite, capitalista;
- João Evangelista da Silva Matos, banqueiro;
- Augusto Pinto Moreira da Costa, capitalista;
- Licínio Pinto Leite, capitalista;
- Francisco Ribeiro da Cunha, capitalista;
- Eugénio de Mendio, capitalista;
- Henri Burnay, banqueiro.

Contou por isso o conselho fundacional com 26 membros, 14 residentes no Porto, 9 em Madrid e 3 em Lisboa.

Enquanto o conselho se não constituísse, Burnay & C.^{ia} e os seus actuais representantes -Adolfo Galante e Rafael Monares- conservariam toda a autoridade que tinham e vinham exercendo, relativamente ao citado CF (GM 1885a, 225).

O trespasse do património e responsabilidades inerentes ao CF de Salamanca à fronteira, oficialmente detido por Burnay & C.^{ia}, bem como a criação da CFSFP, foi aceite pelo governo espanhol, por decisão de 27.II.1885 (GM 1885b, 720).

Refira-se que, desde o momento em que o SP através de Burnay obtém a concessão, a empresa construtora passa a ser designada por CFSFP, tanto quanto se constata na documentação (AGAE 1883), apesar da sua criação oficial ocorrer apenas em 1885.

A secção do Porto celebra o seu primeiro conselho de administração a 30 de Junho desse ano, na sua sede, à Rua de Mousinho da Silveira n.º 32, onde foram designados como presidente Ricardo Pinto da Costa, vice-presidente António Joaquim de Lima e secretário Manuel Lopes Vieira de Castro. E para 21 de Dezembro, também desse mesmo ano, foi convocada uma assembleia-geral extraordinária, a realizar no mesmo local, mas desta feita no n.º 18, 1.º andar, onde se discutiria se a companhia deveria ou não alterar os seus estatutos face ao novo Código do Comércio (art. 159), bem como resolver sobre o que dispunha o art. 28.º dos estatutos, ou seja, que os administradores da sociedade não podiam celebrar com ela contratos, sem que para o efeito fossem autorizados pela *junta general*. Informa a convocatória que os depósitos das acções ao portador, poderiam realizar-se no

Banco Aliança do Porto ou nos seus balcões em Lisboa, no Crédit Lyonnais em Madrid, ou no Comptoir d'Escompte de Paris (GM 1885c, 736).

Entretanto o CF foi avançando, abrindo-se à exploração as 1.^a e 2.^a secções (Salamanca – Boadilla – FO) em 25.V.1886, mas sem conseguir que os carris chegassem à fronteira do Douro dentro dos prazos fixados por lei, o que leva a CFSFP a requerer, no seu limite, a prorrogação de 1 ano, a que o governo espanhol anui por lei de 14.I.1887 (GM 1887a, 137).

Paralelamente a esta diligência administrativa, dispendo Burnay de homens e material no terreno, alguns dos quais certamente já dispensáveis, o administrador-delegado da CFSFP Antonio Gallardo, em nome de Burnay & C.^{ia}, solicita superiormente autorização para realizar estudos para um CF que partindo de Salamanca e passando pelo termo de Peñaranda de Bracamonte terminasse em Ávila⁴³⁰, enlaçando aí com a linha do Norte, sendo a pretensão consentida por despacho do director-geral de OP em 18.XII.1886 (GM 1887b, 141).

O que o leva a fazer um contrato com a CFSFP para a realização de serviços comuns às duas empresas a fim de diminuir os custos de exploração e aumentar o produto médio por km. Entretanto em finais desse mesmo ano de 1887, a direcção da CFSFP, tendo notícias da construção de um CF entre Plasencia, Béjar, Salamanca e Astorga, propusera que a conexão se realizasse em Boadilla / LFSE em vez de Salamanca, para atrair movimento à sua ferrovia, mas o projecto para esse traçado não foi alterado (CNFOE 1929, 10).

Como vimos, os centros de decisão da CFSFP localizaram-se no Porto e em Madrid desde o início, exercendo desde a capital espanhola amplas atribuições o inspector-geral León Drouin⁴³¹ e outros executivos franceses nomeados por Burnay que, tudo indica, não gozavam da simpatia dos espanhóis. Por outro lado os portugueses queixavam-se da sua fraca representatividade na direcção, muito inferior ao capital detido. Em resultado de reiterados desaguisados certamente motivados pelos deficientes resultados da exploração, “pois em casa onde não há pão todos ralham e ninguém tem razão”, a 27.VIII.1888, numa

⁴³⁰ A concessão deste CF, pertencente inicialmente a Manuel González y García-Franco e depois (24.II.1888), a Walter Seymour, foi por este trespassada para a companhia inglesa “Madrid and Portugal direct Railway (Avila and Salamanca) Limited” em 12.III.1888 (GM 1888a, 802). O troço de Salamanca a Peñaranda de Bracamonte (62,590kms) foi aberto ao tráfego em 31.V.1894 e veio a ser explorada pela CFSFP. Esta via só foi concluída na totalidade em 1926.

⁴³¹ Que também o era do CF de Medina del Campo a Salamanca e cujas competências se sobrepunham às do director de Exploração da CFSFP, sabendo nós que aquela outra empresa pertencia à SFP, da qual também Burnay era sócio.

reunião do conselho de administração realizado no Porto, foi acordada a transferência da sede social e das oficinas centrais para Salamanca⁴³² (CNFOE 1929, 10), tudo efectivado nos inícios do ano seguinte (01.I.1889), ano da criação da CDPCFP em substituição do SP como adiante veremos (3.2.1.).

Para além da transferência da sede, foi decidido reduzir as atribuições do dito inspector-geral, assim como os honorários aos conselheiros, e incrementar os ingressos pelo uso comum da estação de Salamanca entre as duas empresas (CFSFP e Compañia del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca) e a venda de bilhetes directos entre Portugal, Espanha e França, por se terem posto em circulação vagões-cama e de luxo (CNFOE 1929, 11).

Há quem considere que os insucessos desta via-férrea se ficaram a dever ao facto dela ter surgido numa altura em que por força dos nacionalismos europeus, os Estados procuravam estruturar as suas economias em função dos espaços nacionais, o que não facilitou os projectos transfronteiriços (SOUSA 1993). De facto, assim parece ter sido, pois na raia transmontana outros anteprojectos e projectos luso-espanhóis existiram e, ou não se materializaram, ou a sua execução foi travada aquém da fronteira: a ligação de Zamora ao Porto; a linha do Corgo que se quedou em Chaves; a linha do Tua em Bragança; a linha do Sabor em Duas Igrejas...

Mas no nosso entender, o erro terá ocorrido quando se decidiu continuar o CF do Douro até à BA em vez de a fazer flectir, numa zona entre o Tua e o Pocinho, para um ponto na fronteira a NE (Puebla de Sanabria ou Zamora)⁴³³, distanciando-a assim da Beira Alta, à qual poderia unir-se a partir de outra variante para S.

⁴³² A sede fixou-se na carreira da estação, adquirindo-se para o efeito anos mais tarde (02.X.1903), um edifício situado nos “hoteles de Mirat”, Av. Mirat n.º 10 (Adelanto 1911, 05/07), através da escritura de compra e venda perante o tabelião Marcelino Estebáñez Nanclares, entre Casimiro Mirat y Moreno na qualidade de proprietário e José Augusto D’cuna, como eng.º-director da CFSFP e representante legal da CDPCFP. Posteriormente encontramos a residir neste edifício António Maria Kopke de Carvalho, eng.º-director de exploração da CFSFP, vizinho daquele que viria a ser o mais famoso reitor da *Universitas Studii Salamantini*, Miguel de UNAMUNO y Jugo. É verosímil que a presença do catedrático já se relacione com a sua participação nos conselhos de administração da CFSFP, uma vez que a *Junta general* ordinária celebrada em Salamanca a 10.IX.1903 nomeia mais 5 conselheiros espanhóis, entre eles, o citado académico (CNFOE 1929, 13). Para além de havermos registado a sua comparência, pelo menos nos mandatos de 1910-1915/1915-1920/1920 até ao seu desterro político para as Canárias em 1924 (CFSFP 1915; CFSFP 1916; CFSFP 1917; CFSFP 1920). “Unamuno Ferroviário”, faceta desconhecida deste eminente homem de letras e que poderia ser o título de mais um livro para juntar à já sua longa bibliografia passiva.

⁴³³ Como aliás se chegou a defender logo nas primeiras propostas para construção de CF (1845), ou nos próprios projectos das linhas-férrreas do Tua e Sabor (vd Apêndice documental). Sendo que a variante para S também chegou a ser equacionada.

Resultará certamente interessante analisar o relatório elaborado pela comissão incumbida de proceder a uma sindicância relativa aos custos de construção da via em 1889 (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 8-21/50), motivado precisamente pela vontade do governo português em “auxiliar” o SP/CFSFP:

- este considera que *uma cousa é apreciar a despeza da construcção d’uma linha cara, mas mal feita e peiormente conservada, e outra ter em vista uma linha, que, apesar das vicissitudes por que passou e dos revezes que soffreu, se apresenta solidamente construida e regularmente conservada;*

- na apreciação da despesa de construção das linhas, inclui metade da despesa feita com as obras da ponte internacional;

- relativamente aos trabalhos preliminares (estudos e implantação do traçado), regularam os preços do trabalho pelos acidentes do terreno, atribuindo à ultima parte dos trabalhos até *Barca d’Alva preços relacionados com a aspereza, inhospitalidade e insalubridade crescente dos valles da Froya, do Morgado e do Agueda;*

- quanto a expropriações, que *Edificio algum foi demolido em toda a extensão das linhas; quasi se póde dizer que as estações se furtaram á passagem pelos povoados, deixando-os sempre a grandes distancias,* e que à média do preço na linha da BA aplicaram *o coefferiente de redução, que exige o pouco valor dos terrenos fragosos das encostas do Morgado e do Agueda;*

- no capítulo das terraplanagens a *elevação da média dos preços na linha da Barca d’Alva é inteiramente justificada pela aspereza do ultimo troço;*

- no item das obras d’arte, conclui por exemplo que o custo médio de construção do túnel de La Carretera foi equiparado ao do Monte Meão (com metade do comprimento) *sahindo a 252\$000 reis na parte revestida, [e] a 180\$000 reis na parte não revestida;*

- quanto às estações, delas se diz carecerem, incluindo a de Salamanca, *de alpendres sobre os passeios e de conforto para o publico dentro dos edificios de passageiros; as intermédias de 3.^a classe teem os caes sem o minimo resguardo para mercadorias (...) ressalvadas, porém, taes faltas é certo que as estações das linhas de Salamanca à fronteira de Portugal se acham em geral proporcionadas a um serviço em larga escala (...), [que] alguns defeitos tinha havido na construção dos edificios [em geral, os quais se aplicavam] às casas de guardas, de que as linhas estão sufficientemente dotadas, correspondendo o seu numero ao intervallo médio de quatro kilómetros;*

- sobre os custos do material fixo da via (carris e material de fixação) se dizia serem os carris de aço com um peso de 30kg por metro linear, enquanto que as travessas *quasi todas de excelente madeira de carvalho, resulta da proporção de nove por carril*;

- foram verificadas as quantidades de material circulante, achando-se 20 locomotivas, 10 carruagens de 1.^a classe, 14 de 2.^a, 4 mistas (1.^a e 2.^a classes) e 22 de 3.^a, para além de 20 *fourgons* e 182 *wagons* diversos;

- no que respeita a despesas com os trabalhos que foram abandonados em estado adiantado, destaca os realizados *á sahida da estação de Salamanca entre o primeiro e o nono kilometro do projecto primitivo por causa da variante denominada de La Salud e adoptada com grande vantagem para a travessia do rio Tormes, que assim foi transposto por meio de uma obra d'arte muito menos dispendiosa e menos difficil de fundar*;

- nos acabamentos, *merecem menção especial as obras dos contra-muros dos kilometros 64 e 72 da linha da Barca d'Alva [e] a reforma geral dos telhados com optima telha plana de Valladolid*, informe que poderá indiciar que numa primeira fase a telha utilizada fosse de canudo, ou talvez já em “folha-de-flandres”;

- segundo a avaliação contida no dito relatório, a despesa total atribuída foi de 41.224.507 pesetas o equivalente a 7.420:411\$260 réis, quantia que dividida pelos 220km de extensão total de linhas, resultou num custo médio de 204.082 pesetas por km;

- sendo que destes, 333.333 pesetas foram pagas à SFP pela aquisição dos estudos do projecto primitivo;

- acrescente-se ainda que a direcção de exploração desta(s) linha(s), estava por esta altura a cargo de António Maria Kopke de Carvalho, coadjuvado por Fermin Mendez, chefe de serviço de Via e Obras;

- e por fim que o custo das obras executadas ou em vias de execução, na linha de Salamanca à fronteira por Ciudad Rodrigo, num total de 124,242km, foi praticamente igual ao custo da linha de Boadilla / LFSE ao Águeda, com apenas 77,565km, i. e., 20.531.072 e 20.360.102 pesetas, respectivamente.

A – Breve leitura dos “exercícios económicos” (1888-1928)

Quanto ao volume de negócios da empresa SP/CDPCFP/CFSFP, através duma breve passagem pelas suas contas de gerência, verificámos que, dum modo geral, as dificuldades financeiras foram praticamente constantes, mantendo-se a companhia ao longo dos seus 47 (SP) / 43 (CFSFP) / 39 (CDPCFP) anos de forma periclitante.

O *balanço* oficial relativo a 31.XII.1885, refere um *activo* de 98.032.801,16 pesetas e igual valor de *passivo*, enquanto que as contas do ano seguinte, no primeiro item são inscritos 98.263.548,52 e também igual valor para o segundo, com um *deficit* de exploração no valor de 68.152,31 pesetas (GM 1887g, 792). Não olvidar no entanto, que em 1886 apenas se encontrava em funcionamento o ramal de Salamanca a FO, e apenas desde meados do ano⁴³⁴.

Em 1887 o *deficit* ascendeu a 131.000 pesetas, quase o dobro do anterior, continuando a ser preocupante o baixo produto de exploração, agora ainda inferior ao do ano transacto (CNFOE 1929, 9).

Ao nível das mercadorias transportadas durante o ano de 1888, numa relação de 36 tipologias, sobressaem, pelo volume transportado (em ton), o trigo e outros cereais (6.131,4), as madeiras (5.002,3), o carvão vegetal (2.675,9), o sal (1.238,5), *vários* (1.216,9) e os metais em bruto (906,9), transportando na totalidade 22.053,5 ton (CFSFP 1889).

Quadro do Estado comparativo de los productos en los años de 1887 y 1888

DESIGNACION	1888	1887	DIFERENCIA
<i>Gran velocidad</i>			
<i>Viajeros</i>	201.045,61	173.761,11	+ 27.284,50
<i>Equipajes y perros</i>	5.620,54	4.655,47	+ 965,07
<i>Mensagerías y accesorios</i>	15.229,15	15.807,20	- 578,05
<i>Productos diversos</i>	293,91	611,96	- 318,05
<i>TOTAL</i>			
	222.189,21	194.835,74	+ 27.353,47
<i>Pequeña velocidad</i>			
<i>Mercancías y coches</i>	147.602,69	153.924,02	- 6.321,33
<i>Productos vários</i>	627,49	665,29	- 37,80
<i>TOTAL</i>			
<i>Total de los productos del trafigo</i>	148.230,18	154.589,31	- 6.359,13
<i>Alquiler de material y varios</i>	370.419,39	349.425,05	+ 20.994,34
<i>TOTAL DE LOS PRODUCTOS</i>	35,26	4.115,78	- 4.080,52
	370.454,65	353.540,85	+ 16.913,82

(CFSFP 1889, 5)

Entre as medidas concernentes ao aumento do volume de tráfego e conseqüente redução dos saldos negativos, a companhia começa por deliberar em 1888 a transferência para Salamanca do seu domicílio social, como já vimos, concentrando os serviços de

⁴³⁴ A assembleia-geral ordinária da CFSFP que votou as contas de gerência deste ano, realizou-se na sede da secção do Porto (R. Mousinho da Silveira n.º 18, 1.º) a 29 de Julho, em 2.ª convocatória, por falta de *quorum* na de 29 de Junho (GM 1887d, 88; GM 1887c, 585).

administração e de exploração (com vista à *economía y la unidade de acción directiva*). Mais uma vez as despesas deste ano haviam suplantado as do anterior, todavia há que considerar que as obras só agora estavam concluídas, pois o balanço contabilístico indica sob o conceito de *Acabamentos*, uma verba de 615.280,61 pesetas -sendo que no ano anterior fora de 263.900,41- dispendida na consolidação de edifícios, obras de fábrica, terraplanagens e trincheiras (CFSFP 1889, 4/13).

Registou em 1888 um *deficit* de exploração no valor de 253.392,21 pesetas (CFSFP 1890).

A sede da empresa é então formalmente transferida para a cidade universitária em 01.I.1889, permanecendo somente em Madrid um delegado para a gestão junto dos serviços públicos da administração central do Estado.

Relativamente ao ano económico de 1889, a administração considera que graças á gestão que vinha praticando com vista ao aumento do número de passageiros, os resultados eram satisfatórios, uma vez que haviam estabelecido bilhetes directos entre estações dos CF do Minho e Douro e as linhas espanholas e francesas, o trânsito de equipamentos entre Portugal e a França, um serviço regular de carruagens-cama e além disso um serviço também regular de carruagens de luxo entre Medina del Campo e o Porto. Viu reduzido o *deficit* relativamente ao ano anterior, em 55.805,04 pesetas (agora em 197.587,17) mas, considerando que o Estado português lhe devia 750.000,00 ao abrigo da lei de 22.VII.1882 (criação do SP), apresentava uma diferença favorável de 55.804,39 pesetas.

A conjuntura económica, mais uma que também já respondia pelo nome de “crise”, entorpecia o natural desenvolvimento do comércio e da indústria na província e como tal exercia uma acção desfavorável ao desenvolvimento do tráfego nestas ferrovias e cujo fim não estava à vista. Eram outros argumentos apresentados aos accionistas.

A ausência de um tratado comercial entre os dois países ibéricos (por ter sido em 1888 anulado o existente), bem como o isolamento das estações ferroviárias por falta de estradas que as ligassem aos centros de comércio da província, agravavam a situação. Apesar de tudo os produtos da exploração conheceram *un aumento considerable* comparativamente ao ano anterior (CFSFP 1890, 3-4/6).

Recorde-se que nos finais desse ano se constituiu na cidade do Porto a CDPCFP, com vista a colaborar na melhoria da situação⁴³⁵.

⁴³⁵ Destes balanços económicos, aos quais acedemos na FFE em 09.V.2007 em companhia de Emilio Rivas, eram certamente impressos também exemplares destinados ao SP (e à CDPCFP a partir de 1889), partindo do

Mas outro problema veio somar-se aos existentes. Referimo-nos aos graves surtos epidémicos que obrigam a interromper as relações de qualquer tipo com Portugal durante longos meses.

A partir de 1891 e graças, entre outros aspectos, a uma política de redução de despesas, o coeficiente negativo da exploração foi sendo gradualmente reduzido e, em 1893 o *deficit* baixou mesmo para 7.554,32 pesetas, mas considerando o subsídio em falta do governo português (agora segundo a lei de 29.VIII.1889 / criação da CDPCFP) o saldo seria positivo em 96.403,27 (CFSFP 1894, 3-4).

Em 1895, a empresa consegue mesmo um resultado positivo, resultado este a que não será alheia a assinatura de um novo Tratado de Comércio entre ambos os países, bem como a abertura do CF da Beira Baixa.

O estabelecimento da circulação do comboio Sud-express por acordo com a Companhia Internacional de *Wagons-Lits*, pondo Lisboa em comunicação directa com a fronteira hispano-francesa, também terá ajudado (CFSFP 1896, 3).

Assim como o ramal da linha de Ávila, compreendido entre Peñaranda de Bracamonte e Salamanca, cuja exploração a CFSFP arrendara, o que fez baixar consideravelmente os custos médios por km. Não olvidando ainda a abertura do troço de Béjar a Salamanca do CF de Plasencia a Astorga (CDPCFP 1898, 6).

Os exercícios económicos continuaram a encerrar com balanços positivos até 1900, se bem que estacionários, ou denotando uma certa estagnação, desde 1896, registando o conselho de administração relativamente ao deste ano como despesas extraordinárias, entre outras, *a da reconstrucção do tunnel numero 1 da linha da Barca d'Alva, alem do reforço em outras obras d'arte, exigido pela fiscalização offical*, no montante de 80.442,45 pesetas (CFSFP 1897, 5) e, no relativo a 1897, faz referência à frustração das expectativas criadas com o comboio misto entre LFSE e BA, em serviço combinado com os do CF do Douro, e às obras no túnel grande que continuaram, mas sem causar obstáculos à circulação (CFSFP 1898, 3-4).

Os resultados de 1898 são mais animadores e, apesar das preocupações com o aumento do preço do carvão, o esforço com vista ao desenvolvimento do tráfego

facto de no Archivo Histórico da referida instituição localizada em Madrid, a conta de gerência relativa ao ano de 1897 possuir dois exemplares, respeitando um à Junta General de Accionistas realizada em Salamanca a 28.IV.1898 e outro à assembleia-geral reunida no Porto a 27.VI.1898, apesar deste mais sucinto. Distingue-os essencialmente o cabeçalho, num identifica-se a companhia por CFSFP e noutra por CDPCFP, chama-se "Memoria" a um e a outro "Relatorio", para além do idioma em que estão redigidos. Foram ambos impressos em Salamanca (CFSFP 1898; CDPCFP 1898).

continuara, estabelecendo-se uma composição mista entre Ciudad Rodrigo e FO que chamou a si as operações do comboio-correio regular n.º 4, permitindo assegurar em LFSE a correspondência com o n.º 2 que prossegue até Salamanca. Por conseguinte, este trem, para além de contribuir para o aumento das despesas e os resultados da sua exploração não corresponderem à expectativa, dele se não podia prescindir. Prosseguia o comboio misto bissemanal entre LFSE e BA (CFSFP 1899, 3-4).

Em 1899 confirma-se o lento desenvolvimento do tráfego, para o qual contribuem as medidas sanitárias restritivas devidas à *peste levantina* e o aumento dos preços do carvão, travessas e equipamentos necessários à manutenção (CFSFP 1900, 3-4).

E nos primeiros 12 meses do novo século, segundo o conselho de administração, foram satisfatórios os resultados obtidos, *por más que dependan en sy mayor parte del suceso de la Exposición universal de París y del desarrollo en el transporte rápido de mensajerías en tránsito; cuyos dos elementos de tráfico son testimonios irrecusables del carácter ostensiblemente internacional de nuestras líneas.*

Para tal concorreu o facto de haverem reposto, no 1.º de Maio, a circulação do comboio directo Lisboa – Medina, suspensa desde Agosto anterior e de terem criado duas composições adicionais, um da mesma classe e outro sud-express, entre esses dois mesmos pontos. Haverem estabelecido em Agosto outro comboio directo semanal na linha da BA, combinado com os CF do Minho e Douro. Assim como terem posto a vigorar as tarifas internacionais, em Junho para viajantes e em Outubro para mercadorias. Tudo para fomentar e responder à procura provocada pela dita exposição⁴³⁶.

Todavia as despesas deste ano superaram as do anterior, no entanto os responsáveis consideravam que tal era natural, pois devia-se à circulação de novos comboios durante os períodos em causa e aos maiores consumos e cuidados inerentes, mas nada que acusasse notáveis diferenças (CFSFP 1901, 3-4).

Quanto a 1901, lamenta-se a redução de passageiros por razões do encerramento da exposição universal e, o corte da via em vários pontos entre os km 64 e 69 da secção da LF devido a grande trovoada que sobre essa zona se abateu, com elevados prejuízos sobretudo junto à boca S do túnel n.º1, onde o pontão foi destruído, obrigando à sua substituição. A assembleia de accionistas que devia ter lugar em 1902, realizou-se apenas em 27.II.1903,

⁴³⁶ Este acontecimento cultural decorreu em Paris, sendo inaugurado a 14 de Abril e recebendo durante os 7 meses de actividade 50,8 milhões de visitantes.

por razões imputáveis à CDPCFP, que resolvera proceder à revisão da contabilidade geral (CFSFP 1903, 3-4).

A partir dessa data e até 1913, os saldos contabilísticos da companhia foram sendo positivos. Mas a prescrição do tratado de comércio luso-espanhol, o início da Grande-Guerra, as subidas do preço do carvão, as epidemias, etc., contribuíram para as dificuldades.

Por exemplo em 1911, houve uma diminuição dos produtos em 10.157,79 pesetas e um aumento das despesas em 66.369,49, o que dá um resultado comparativamente ao exercício de 1910 de 76.537,26 pesetas (CFSFP 1912, 3).

As receitas de 1912 elevaram-se a 1.479.386,87 pesetas, excedendo as do ano anterior em 7.765,70, e as despesas a 1.264.430,96 pesetas, ou seja, mais 96.936,75 que em 1911. O resultado final foi por isso de 231.164,08, incluindo o saldo transferido de 1911, existindo pois uma diferença negativa de 89.171,05 pesetas.

A argumentação aduzida para essas despesas refere que elas provinham, em parte, devido à criação e conservação de novos comboios combinados com outras companhias ferroviárias (CFSFP 1913).

Quadro de DESCOMPOSICION DE LOS GASTOS

SERVICIOS	1912		1911		DIFERENCIA EN MAS en 1912	
	Pesetas	Cts	Pesetas	Cts	Pesetas	Cts
Dirección.....	239 695	70	223 796	38	15 899	32
Movimiento y Tráfico...	175 604	49	166 424	95	9 179	54
Material y Tracción.....	461 190	24	434 061	18	27 129	06
Via y Obras.....	347 942	92	308 287	79	39 655	13
Gastos generales.....	39 997	61	34 923	91	5 073	70
TOTAL.....	1 264 430	96	1 167 494	21	96 936	75

(CFSFP 1913)

No balanço relativo a 1913, as receitas elevaram-se a 1.429.685,29 pesetas – menos 49.701,58 que em 1912 – e as despesas ascenderam a 1.326.775,97, ou seja, mais 62.345,01 que em 1912. Sendo por isso o resultado de 102.909,32 pesetas, ao qual somando o saldo que passara de 1912, é igual a 119.073,40.

As razões apontadas referem *las circunstancias generales que afectan á los Caminos de Hierro de casi todas las redes, más em relación a nosotros, sino también por los efectos de la terminación del Tratado de Comercio hispano-portugués, que afecto á*

nuestro tráfico en el último trimestre del año, e para as despesas as mesmas razões do balanço anterior (CFSFP 1914, 3).

E os resultados negativos recomeçam.

Em 1914 as receitas foram de 1.220.055,06 pesetas, ou seja, menos 209.630,23 do que no balanço anterior. As despesas cifraram-se em 1.373.313,80 pesetas, mais 46.537,83 que em 1913. Consequentemente com um *deficit* de exploração igual a 153.258,74 pesetas, para o qual colabora *la nefasta influencia de la gran guerra europea*, tendo a companhia que suprimir os comboios 9 e 10 (Porto – Medina) e 7 e 8 (Sud-express). Nesta assembleia-geral foi reeleito membro do conselho de administração da empresa Miguel de Unamuno⁴³⁷ (CFSFP 1915, 3).

O resultado negativo da exploração do ano de 1915 diminuiu substancialmente, pois saldou-se em 36.735,30 pesetas, devido à redução das despesas (menos 147.771,54 que em 1914), uma vez que as receitas também desceram (menos 31.248,10), como consequência para além da guerra, das más colheitas de trigo na província de Salamanca e das dificuldades criadas ao tráfego nas fronteiras, devido à ausência de um acordo comercial. Informa ainda a direcção que a diminuição das despesas, atribuída por um lado a uma zelosa gestão, se devia também à diminuição do tráfego, *siendo, por lo tanto, una economía que representa un perjuicio efectivo* (CFSFP 1916, 4).

1916 repete a situação, i. e., tanto as receitas como as despesas continuam a descer, graças à redução do número de comboios e como consequência da diminuição do movimento. É eleito para o conselho de administração Filiberto Villalobos González (CFSFP 1917), outra figura grada da cultura salmantina.

1917 vê continuar a baixar as receitas, só que agora sobem as despesas, justificadas com o extraordinário aumento dos preços dos materiais necessários para a exploração ferroviária, dando como exemplos (anos de 1913 a 1917) o carvão, que encarecera 150%, o ferro fundido 293%, os óleos para lubrificação 233% e os tubos de ferro 750% (CFSFP 1918).

1918: receitas = 1.490.912,22; despesas = 1.305.690,44; saldo positivo = 185.221,78.

⁴³⁷ Em Novembro deste mesmo ano de 1915, Unamuno foi pela segunda vez candidato às eleições municipais em Salamanca, desta vez cedendo à vontade da força política Unión Ferroviaria, eleições *plagadas de irregularidades y atropellos*, não logrando alcançar mais uma vez o seu objectivo (RIVAS 2010a).

1919: receitas = 1.720.985,51; despesas = 1.765.885,14; deficit = 44.899,63. A guerra havia terminado mas a normalidade ainda não estava reposta. Aumento em 15% das tarifas ferroviárias, decretado pelo governo, destinado a melhorar a situação dos trabalhadores das companhias, com um subsídio antecipado. Pendente para aprovação na câmara dos deputados um novo aumento de 35%, para compensar as empresas dos aumentos salariais, exigidos pelos protestos do operariado devido à carestia de vida. O prof. Unamuno termina mais um mandato no conselho de administração (CFSFP 1920).

As contas de 1920 foram apresentadas fora do prazo estabelecido pelos Estatutos, justificado pela direcção como necessário para proceder a um exame relativo ao estado da linha e do material, assim como para verificar as melhorias a introduzir no sistema de exploração, para o qual haviam designado o engenheiro espanhol Rahola, especialista no assunto. Foi lisonjeira a sua informação relativamente à conservação da linha e do seu material fixo e circulante, fazendo no entanto alguns reparos à forma como se levava a cabo a exploração. Informação que foi dada a apreciar ao técnico português da mesma especialidade, Fernando de Sousa, o que permitiu completá-la⁴³⁸.

Dá também conhecimento aos accionistas da promulgação da lei (espanhola), como medida de fomento, na qual, reconhecendo as dificuldades das empresas ferroviárias, antecipa os fundos necessários para que elas possam melhorar o seu material, empréstimo a que recorreria. Mas o crédito contraído junto do Estado, não se ficavam por aqui, pois nesse momento beneficiava ainda daquele destinado a fazer frente aos *onerosos encargos derivados de las concesiones hechas a su personal com motivo de la carestía de vida*, mas que a companhia considerava insuficiente, razão porque havia pedido o seu reforço. Petição que estava bem encaminhada e que o ministro do Fomento não deixaria de atender, caso contrário *no podría la Compañia mantener las concesiones hechas a su personal*⁴³⁹.

Receitas = 2.177.916,44; despesas = 2.258.178,05; deficit = 80.261,61, que não deveria causar aos accionistas grandes receios, por considerar que o desenvolvimento do tráfego e afluência de passageiros estaria para breve e com eles o restabelecimento dos comboios rápidos e expressos (CFSFP 1920, 3-5).

⁴³⁸ É conhecida a posição do eng.º F. de Sousa quanto às ligações ferroviárias de Salamanca à fronteira como prolongamento dos CF da Beira Alta e Douro, pois considerava um erro ter-se construído uma via bifurcada quando a conexão da linha duriense se poderia ter realizado directamente com a da Beira Alta, em território português, poupando recursos, i. e., sem que houvesse necessidade do governo português intervir na construção dum CF em Espanha, uma vez que este país teria realizado essa ligação à fronteira por sua conta e risco (SOUSA 1927).

⁴³⁹ O “slogan” do proletariado “os ricos que paguem a crise” também naquela época não fazia sentido.

Percebe-se que as medidas empreendidas pelo Estado em 1920 para fazer face às dificuldades financeiras das empresas ferroviárias não foram suficientes e, em 1924, é criado um novo Estatuto Ferroviário (12 de Julho), na tentativa de *resolver en conjunto el complicado y arduo problema ferroviario*, que condicionava uma boa prestação de serviço público, criando *ad-hoc* a Caja Ferroviaria del Estado, cujos fundos pretendiam *la mejora y ampliación de las líneas actuales y construcciones de nuevos ferrocarriles*, dentro do gizamento de um plano visando o agrupamento das linhas, promovendo e facilitando *las fusiones, cesiones, agrupaciones y rescates encaminados a realizar, total o parcialmente, inmediata o sucesivamente, el plan de agrupación, mediante la concesión de los estímulos y exenciones* (CFNEMZA 1932, 9-12/17).

Tudo isto em duas etapas, uma do período provisório, *que es de liquidación del régimen antiguo y de preparación del nuevo régimen*, e a do período definitivo, *durante el cual el Estado y las Compañías en estrecha colaboración, habrán de resolver todos los problemas que vayan surgiendo, en relación com las necesidades del tráfico ferroviario*. (GM 1928, 1418).

O regime da primeira etapa que terminaria no final desse mesmo ano (31.XII.1928) e fora regulado pelo *real decreto-ley* de 08.VIII.1926, previa que as companhias cuja situação económica, previsivelmente se não pudesse normalizar, através do reforço das receitas obtidas com aumentos parciais de tarifas e tivessem vindo a receber subsídios para manter a exploração durante esse mesmo período, *han de someterse a la incorporación de sus líneas a otras redes, ya sea voluntariamente o mediante rescate, cuando resulten com insuficiências de productos netos a pesar de los referidos auxílios, que deben desaparecer en absoluto al comenzar el período definitivo* (GM 1928, 1418).

Apesar dos saldos positivos na exploração de 1924 (106.975,09 pesetas) e 1925 (116.488,62 pesetas) -o deste ano seria negativo se a empresa tivesse que pagar os juros do empréstimo de 66 milhões de pesetas que contraíra, garantido com a autorização do governo para a emissão de obrigações no mesmo valor-, eles não são todavia suficientes para evitar que a CFSFP tenha de se acolher a esse *nuevo régimen ferroviario* espanhol, sendo a empresa avaliada em 8.868.438,99 pesetas⁴⁴⁰ e o capital real do concessionário em 1.572.471,04 pesetas, e concedido *para mejoras en 1926*, a quantia de 7.388.000,00

⁴⁴⁰ Correspondendo a 35.500 pesetas por km, uma vez que a linha possuía uma extensão de 204km. Este *capital real* resulta do desconto da subvenção no montante de 10.812.526,65 pesetas que o governo lhe havia concedido. Os encargos financeiros da empresa vendedora ascendiam a 66 milhões de pesetas em 192.000 obrigações hipotecárias a 6%, de 500 pesetas nominais cada uma (GCF 1927, 221).

pesetas e para 1927, 650.000 (CFSFP 1926, 4; GM 1926a, 488; GM 1926b, 844; GCF 1927, 221).

Com os subsídios do governo, adquirira a CFSFP em 1925 seis locomotivas, que não puderam pôr em circulação porque *la primera División de Ferrocarriles no lo permitió mientras no fuesen reforzados nuestros puentes en armonía con el peso y la velocidad de las nuevas máquinas*, sendo dispensadas à CFMCP com a devida autorização governamental (CFSFP 1926, 4).

Como corolário do processo iniciado com o novo regime ferroviário de 1924, o Estado começa por constituir a *Red del Oeste (real decreto ley de 08.IX.1928)* através da nacionalização e saneamento financeiro das linhas concessionadas pela Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, a quarta em extensão (GM 1928, 1418) e integra-as, conjuntamente com *las demás de distintas Compañías y del Estado mismo, que existen en la parte occidental de la Península*, [en] *una red de relativa importancia, susceptible de admitir adecuada organización para realizar una explotación económica, como corresponde a la actual escasa intensidad de tráfico que las caracteriza a todas ellas*⁴⁴¹, que designa por Compañía del Ferrocarril del Oeste de España (GM 1928a, 1534).

Com efeito, por deliberação da assembleia-geral extraordinária de accionistas, realizada em 07.XII.1928, foi o conselho de administração da CFSFP autorizado a aceitar a proposta de fusão e transferir para a empresa pública⁴⁴² que para o efeito se viesse a constituir, a *concesión de las líneas de Salamanca a la frontera de Portugal, con todos sus derechos y obligaciones que de ella se derivan, los materiales de almacén, acopios, y, en general, todo el activo relacionado con la explotación propiamente dicha y el que pudiera existir en las cuentas de Almacén con motivo de adquisiciones o compras hechas durante el año corriente, según resulten del Balance de la Empresa, cerrado en 31 de Diciembre*

⁴⁴¹ Integrando além das linhas de *Madrid a Cáceres y Portugal y de Plasencia a Astorga, las de Avila, a Salamanca y Betanzos a Ferrol, que pertenecen al Estado; la de Medina a Salamanca, las de Salamanca a la Frontera, las que explota la Compañía de Medina a Zamora y Orense a Vigo, incluyendo las de Santiago a Carril y Pontevedra, que recientemente se han fusionado con ellas, y, en su día, las que el Estado está construyendo o va a construir por su cuenta de Bargas a Toledo, de Zamora a Orense y Santiago, de Santiago a Coruña, con ramal a Betanzos, y la de enlace del ferrocarril de Betanzos a Ferrol con la base naval de Ferrol. En total 1.587 kilómetros en explotación, que se aumentarán hasta 2.095 kilómetros cuando se terminen estas líneas que están en curso de ejecución o próximas a comenzar sus obras (...) y cualquiera otra que el Gobierno estime conveniente incorporar a esta red* (GM 1928a, 1531/1534), exploradas até então pelas CFSFP, Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca, Compañía del Ferrocarril de Medina en Zamora y de Orense a Vigo, Sociedad del Ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal e The West Galicia Railway Company Limited (Ferropedia...).

⁴⁴² Integração que formalmente ocorre a 08.II.1929 (CASARES 1973, 453).

próximo; quedando a su cargo la liquidación de los demás créditos, activos y pasivos existentes en la fecha de la fusión, todo ello conforme a las disposiciones del referido Real decreto (CFSFP 1929, 4).

Não sem que pouco antes e com o propósito de preparar essa mesma fusão, tivesse a CFSFP adquirido *la mayor parte de las acciones de la de Medina a Salamanca* pelo que, ao terminarem a sua existência enquanto empresas, tinham ambas os mesmos proprietários (GM 1928a, 1532; CNFOE 1929a, 14).

Quadro-resumo das contas de gerência da CFSFP em vésperas da sua nacionalização

CONCEPTOS	1928	1927	Diferencias en 1928
<i>Productos</i>	2.168.687,59	2.350.322,99	- 181.635,40
<i>Gastos</i>	2.839.818,13	2.840.198,59	- 380,46
<i>PRODUCTO NETO</i>	- 671.130,54	- 489.875,60	- 181.254,94
<i>Auxilios del Estado</i>	579.405,13	244.011,47	+ 335.393,66
<i>PRODUCTO LÍQUIDO</i>	- 91.725,41	- 245.864,13	+ 154.138,72

(CFSFP 1929, 3)

Após a guerra civil e com vista à reabilitação da rede ferroviária, o regime franquista promove nova nacionalização, criando em 24.I.1941 a empresa Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) que resultou da fusão de *todas las lineas férreas españolas de ancho normal, de servicio y uso público, explotadas por Compañias concesionarias, cualquiera que sea la fecha de vencimiento de la concesión, se adelanta al dia primero de febrero de mil novecientos cuarenta y uno la consolidación de la plena propiedad por el Estado, entrando éste el indicado día en el goce de dichos ferrocarriles* (BOE 1941).

A Linha do Douro/Duero conhece intentos de reabilitação com a criação de comboios directos entre o Porto e Medina del Campo, que se incrementam em alguns períodos com o transporte de mercadorias, especialmente durante a construção das grandes barragens do Douro, nas décadas de 1960 e 1970.

A partir daí é o declínio, promovido pela política da “morte lenta” as alterações legais com vista ao incremento do transporte ferroviário não se repercutiram n(est)as ligações a Portugal, porquanto a manutenção das instalações não deixa de ser precária e o investimento nulo. No trajecto entre LFSE e a fronteira, ainda hoje se podem ver integrados na via desactivada, os carris originais datados de 1884 e 1887.

Nesta conjuntura é determinado o encerramento do ramal de LF, no âmbito do *Acuerdo del Consejo de Ministros* de 30.IX.1984, que encerrou 913km a todo o tipo de tráfego 913km a partir de 01.I.1985. sobre este assunto nos debruçaremos nas Conclusões.

Quadro comparativo de la marcha global de la explotación de la Compañía del Ferrocarril de Salamanca à la Frontera Portuguesa (1886-1928)

Años	Productos de la explotación	Gastos de la explotación	Productos netos		Cargas satisfechas	Productos líquidos		Coeficientes de explotación %
			Sobrantes	Deficits		Sobrantes	Insuficientes	
1.886	202.343	270.496	-	68.153	-	-	68.153	133
1.887	353.541	485.077	-	131.536	-	-	131.536	137
1.888	370.455	623.847	-	253.392	-	-	253.392	169
1.889	521.439	719.026	-	197.587	-	-	197.587	137
1.890	508.267	719.777	-	211.510	-	-	211.510	141
1.891	472.035	582.027	-	109.992	-	-	109.992	123
1.892	472.148	576.106	-	103.958	-	-	103.958	122
1.893	539.243	546.797	-	7.554	-	-	7.554	101
1.894	538.821	546.578	-	7.757	-	-	7.757	101
1.895	657.356	622.557	34.799	-	-	34.799	-	94
1.896	660.455	657.022	3.433	-	-	3.433	-	99
1.897	668.105	660.320	7.785	-	-	7.785	-	98
1.898	704.348	684.793	19.555	-	-	19.555	-	97
1.899	754.030	719.999	34.031	-	-	34.031	-	95
1.900	950.323	754.308	196.015	-	-	196.015	-	79
1.901	951.622	836.572	115.050	-	-	115.050	-	87
1.902	1.018.633	668.737	149.896	-	330.000	-	180.104	85
1.903	1.102.581	943.179	159.402	-	165.000	-	5.598	85
1.904	1.137.506	913.270	224.236	-	220.000	4.236	-	80
1.905	1.177.526	958.957	218.569	-	220.000	-	1.431	81
1.906	1.281.492	1.046.142	235.350	-	230.000	5.350	-	81
1.907	1.397.799	1.044.071	353.728	-	350.000	3.728	-	74
1.908	1.312.639	1.096.577	216.062	-	220.000	-	3.938	83
1.909	1.400.199	1.132.860	367.339	-	260.000	7.339	-	80
1.910	1.481.779	1.101.115	380.664	-	400.000	-	19.336	71
1.911	1.471.621	1.167.494	304.127	-	300.000	4.127	-	78
1.912	1.479.387	1.264.431	214.956	-	215.000	-	44	85
1.913	1.429.685	1.326.776	102.909	-	100.000	2.909	-	92
1.914	1.220.055	1.373.314	-	153.259	-	-	153.259	112
1.915	1.188.807	1.225.542	-	36.735	-	-	36.735	103
1.916	1.279.344	1.224.319	55.025	-	-	55.025	-	95
1.917	1.354.526	1.277.144	77.382	-	-	77.382	-	94
1.918	1.490.912	1.305.690	185.222	-	150.000	35.222	-	87
1.919	1.720.986	1.765.885	-	44.899	-	-	44.899	102
1.920	2.177.916	3.258.178	-	80.262	-	-	80.262	103
1.921	2.497.510	2.490.658	6.852	-	-	6.852	-	99
1.922	2.377.093	2.403.648	-	26.555	-	-	26.555	101
1.923	3.221.977	3.109.365	112.612	-	-	112.612	-	96
1.924	2.920.802	2.813.827	106.975	-	-	106.975	-	96
1.925	2.931.355	2.814.866	116.498	-	-	116.498	-	95
1.926	2.804.350	2.728.030	76.320	-	-	76.320	-	96
1.927	2.350.323	2.792.270	-	441.947	-	-	441.947	118
1.928	2.168.689	2.839.818	-	671.129	-	-	671.129	130
Sumas			3.974.783	2.546.225	3.160.000	1.025.234	2.756.676	
Diferencias			2.549.225				1.025.234	
			1.428.558				1.731.442	

(CNFOE 1929, 110)

B – A participação do português conde de Lumbrales

No centro da vila de Lumbrales, capital da comarca do Abadengo, ergue-se a casa dos condes de Lumbrales, edifício modernista, iniciado em 1875, de influência portuguesa, cujos trabalhos de cantaria bem como os estuques do tecto foram executados por artistas lusos, como nessa vila consta. Apresenta belos gradeamentos em ferro forjado e um brasão esculpido no alçado que dá para a Plaza Mayor.

Foi residência de Ricardo Pinto da Costa Fernandes Reis de seu nome completo, um dos promotores da via-férrea de Salamanca a VF e a BA, empresa pela qual o reinado de Alfonso XIII, lhe concedeu em 11.V.1888 o título de conde de Lumbrales⁴⁴³, com autorização do seu uso em Portugal no ano seguinte. Nela funciona hoje a Casa da Cultura daquele município (Instituto 1998, 65).

Ricardo Pinto da Costa nasceu em VN de Gaia a 31.X.1828, casou em Lumbrales com a filha da terra Francisca Bartol y Pérez (1854), e faleceu no Porto, na Rua da Picaria, a 16.I.1889 (LUMBRALES 2005).

Homem de negócios, desempenhou entre outros, o cargo de vice-presidente (1882-83) e de presidente (1884) da ACP (SERRASQUEIRO 1990).

Desde cedo o encontramos ligado aos negócios com Castela, nomeadamente no desenvolvimento da navegação do Douro, possuindo propriedades na foz do Águeda, zona do importante porto fluvio-marítimo de VT, nomeadamente um armazém, registado em 1857 em nome do sogro e em 1866 já no seu (OLIVER 1927, 2.483, 313), tendo arrendado em 24.XII.1871 ao Estado espanhol, um edifício para o *cuartelillo de carabineros* (MARTÍNEZ & GONZÁLEZ-NOVO 1998, 15), havendo as últimas obras de ampliação nessa infra-estrutura (1990) expropriado dois prédios rústicos propriedades da familiar Maria Teresa Bartol Bartol (BLANCO 1989, plano parcelario).

⁴⁴³ Por mera curiosidade mencione-se o caso de outros artífices deste CF, obtiveram condecorações do governo espanhol, nomeadamente Claudio Chiesa, eng.º-chefe da construção (substituiu Edmundo Wesolousky) a quem foi atribuída a comenda de Carlos III, Alberto Zaborowski, chefe de divisão e Enrique Stevenin, eng.º-chefe da exploração nos CF de Medina a Salamanca e desta cidade à fronteira portuguesa, a ambos concedida a comenda de Isabel a Católica (Fomento 1887g1). Este último foi também agraciado com a cruz de cavaleiro da Ordem de Cristo, pelo Estado português (Fomento 1881), bem como o chefe de movimento da CFSFP José Fernández Marques, com a Cruz de Nossa Senhora da Conceição e ainda cavaleiro da mesma ordem *por sus buenos servicios a las reinas María Pía y Amelia de Portugal, a su paso por esta capital* [Salamanca], *en los viajes últimamente realizados por las egregias señoras* (Adelanto 1897a).

Ao tempo da constituição em Espanha da Companhia del Ferro-carril de Salamanca á la Frontera Portuguesa (Jan/1885), era director do Banco União, do Porto (Gaceta 1885), tendo sido membro do Sindicato Portuense e conseqüentemente da CFSFP e da CDPCFP, chegando mesmo a presidente do seu conselho de administração.

Foi cônsul espanhol no Porto, por 1876 e, como se disse, um dos maiores entusiastas da construção deste CF, juntamente com Adolfo Galante, deputado às cortes por Vitigudino (ROBLEDO 2001, 457).

Chefiou a delegação portuguesa aquando da inauguração da conclusão dos trabalhos da linha do Douro em 08.XII.1887, na qualidade de Director-geral das OP (HORTELANO 2003).

Quanto à sua actividade diplomática correu a informação de que havia sido cônsul de Portugal em LF (Instituto 1998, 65; LUMBRALES 2005), situação que não nos foi possível confirmar durante as nossas pesquisas no AHD-MNE, apenas nelas apurando que os representantes portugueses nessa alfândega, com a categoria de vice-cônsules, foram Raymundo Peres Villoria nomeado e confirmado no cargo em 22.IV.1850 e aí permanecendo ainda em 1854 (Anuario 1855, 100), em 1888-1889 um indivíduo homónimo (?) (Anuario 1889a, 250), em 1896-1897 Vicente Garcia Quincoces (Anuario 1898, 156) e em 1899-1900 Felix Sabariegos (Anuario 1901, 116).

No mesmo dia da inauguração da ferrovia na sua totalidade, i. e., após o encontro das duas locomotivas sobre a ponte internacional da BA e o banquete aí servido, prosseguiram os comboios até Salamanca, com paragens em todas as estações, sendo a comitiva saudada com grandiosos festejos em todas elas mas, na de Lumbrales, foi-o por um “mar de gente” de *mais de 5.000 pessoas*, na qual Ricardo Pinto da Costa, *foi alvo de grande manifestação de sympatia. A municipalidade veio trazer-lhe a acta da sessão que lhe confere as honras de filho de Lumbrales e dá o seu nome a uma rua* (DN 1887), da vila, para a qual dá o portão (brasonado) da sua casa, em plena Plaza Mayor, vindo a nobilitação logo a seguir.

Foi 2.º conde de Lumbrales João/Juan Víctor Pinto da Costa Bartól, nascido em Lumbrales em 1858 e falecido no Porto em 1932; proprietário e comendador da ordem da S.^{ra} da Conceição de Vila Viçosa, foi autorizado em Portugal a usar o título, em 1899. Um seu filho, João Pinto da Costa Leite, nascido em 1905, foi professor da Universidade de Coimbra e substituiu Salazar na cátedra quando este foi nomeado para o governo da

ditadura, vindo posteriormente a acompanhar o antigo colega, agora ditador, no governo. Casou em Freixo de Numão (VNFC).

No epistolário de D. Miguel de Unamuno encontra-se uma carta datada de 1907 do 2.º conde, residente no Porto, a convidar o *Rector Magnífico* a acompanhar a Tuna Escolar Salmantina numa sua deslocação àquela cidade da foz do Douro (MARCOS 1978, 209-210).

Pelas razões referidas, esta família, da qual faz parte o ex-primeiro-ministro Francisco Manuel Lumbrales de Sá Carneiro, também tem raízes nas terras de VNFC, sendo aqui proprietária, principalmente na freguesia de Freixo de Numão mas também e pelo menos, nas de Murça e Mós do Douro. Usam os apelidos “de Séguier Pereira Pinto da Costa Lumbrales” e residem em vários pontos de Portugal e Espanha (Tribunal 2003).

Fotografia de um exemplar de uma “Acção de 500 pesetas” da CFSFP (assinada por Ricardo Pinto da Costa e António M. Lopes Vieira de Castro)



(RIVAS...)

Contas de gerência da Companhia del Ferrocarril de Salamanca à la Frontera de Portugal (por estação de procedência, 1888)

Productos por estación de procedencia en 1888

ESTACIONES	Número de				Productos					
	Viajeros expeditos				Toneladas expeditas		Viajeros	Transportes EN GRAB VELOCIDAD	Transportes EN PLENA VELOCIDAD	Totales
	1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase	TOTAL	GRAB VELOCIDAD	PLENORA VELOCIDAD				
Salamanca.....	1.813	1.575	13.280	16.668	109.79	4.638.73	73.578.30	6.085.40	29.338.51	160.012.27
Tejares.....	34	58	3.089	3.181	5.5	1.230.8	5.939.17	123.35	4.139.87	10.193.39
Dofinos.....	22	65	739	826	1.2	276.5	839.16	67.87	3.515.92	4.322.05
Barbadillo.....	27	54	2.012	2.093	1.8	508.5	2.469.18	92.08	4.749.20	7.391.46
Quejgal.....	47	146	2.004	2.197	3.2	745.3	3.338.83	245.21	6.130.80	9.714.84
Villar de los Alamos.....	11	45	222	278	0.4	227.8	1.075.27	13.17	2.355.10	3.435.84
Bóveda.....	178	225	3.595	3.998	4.0	998.3	6.841.39	285.45	10.114.17	17.284.39
Bosdilla.....	125	169	4.925	5.219	27.7	2.139.2	11.513.71	1.037.29	11.031.52	23.282.43
Martín del Río.....	9	32	1.359	1.400	2.7	573.0	2.545.60	141.01	5.017.29	7.703.81
Santi Spiritus.....	11	31	969	1.016	1.8	569.3	1.937.53	103.24	5.219.18	7.299.05
Ciudad Rodrigo.....	468	761	8.796	10.025	84.1	4.695.2	33.698.53	3.465.35	24.799.82	61.924.70
Carpio.....	5	14	396	325	0.3	57.6	592.90	8.35	1.240.68	1.751.93
Espeja.....	23	32	751	806	69.8	75.8	1.939.47	2.141.85	2.969.89	6.082.12
Fuentes de Oñoro.....	387	535	2.985	3.907	93.0	3.089.5	14.172.99	4.083.37	16.791.15	35.947.42
Boada.....	31	31	453	515	0.6	107.2	1.050.29	21.04	2.349.23	3.411.47
Villares de Yeltes.....	3	4	294	211	0.3	54.0	875.79	19.73	1.439.03	2.325.55
Villavieja.....	18	23	1.393	1.407	5.9	688.2	3.390.24	134.99	4.669.55	7.025.09
OlmEDO y Cerralbo.....	25	39	1.052	1.107	3.1	263.2	3.491.19	192.61	2.039.08	5.523.88
Lumbrales.....	39	39	408	489	0.7	8.6	1.811.69	27.24	251.91	11.989.31
Hinojosa.....	69	105	1.711	1.876	6.0	467.3	5.518.10	218.41	87.31	1.916.75
Fregeneda.....	8	14	550	572	1.1	3.6	1.733.04	95.40	617.86	3.346.70
Barca de Alba.....	75	91	980	1.146	2.1	215.4	2.627.65	191.18	4.742.39	27.399.69
TOTALES.....	831	440	1.143	2.414	56.1	597.8	29.104.69	2.543.19	148.299.18	370.419.39

(CFSFP 1889)

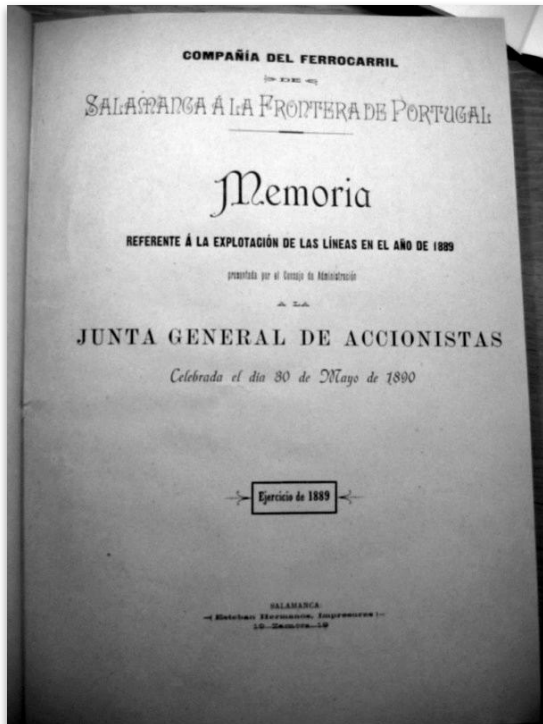
Contas de gerência da Companhia del Ferrocarril de Salamanca à la Frontera de Portugal (por tonelagem de mercadorias e natureza, 1888)

ORDEN de Importancia	NATURALEZA DE LAS MERCANCIAS	Toneladas
1	Trigos, cereales.	6.191,4
2	Maderas de todas clases.	2.092,3
3	Carbón vegetal.	2.072,9
4	Sul.	1.258,2
5	Varios.	1.216,9
6	Metales en bruto.	962,9
7	Carbón de piedra.	791,8
8	Piedra.	628,4
9	Lana y algodón en rama.	588,4
10	Colonales.	477,2
11	Harinas alimenticias.	327,2
12	Leña y retama.	250,0
13	Transportes de servicio.	192,1
14	Alcohol, aguardientes y bebidas fermentadas.	241,8
15	Cortezas curtientes.	216,2
16	Cal hidráulica y comun.	150,6
17	Envases.	138,9
18	Cueros y despojos de animales.	97,8
19	Teidos de todas clases.	96,2
20	Acete mineral.	81,6
21	Corcho.	80,7
22	Miserales en bruto.	31,3
23	Vino y vinagre.	27,9
24	Objetos artísticos de valor y materias explosivas.	23,5
25	Metales labrados.	19,6
26	Mármoles y piedras labradas.	17,8
27	Carnes frescas, secas y embutidas.	17,3
28	Desperdicios, trapos, etc.	12,3
29	Pescados secos y salados.	11,4
30	Productos químicos, drogas, etc.	9,8
31	Cristales, espejos, loza y porcelana.	8,5
32	Legumbres secas.	3,4
33	Papel, cartón y libros impresos.	4,1
34	Fruitas verdas y secas.	2,8
35	Fundatos.	2,8
	TOTALES.	22.053,5

(CFSFP 1889)

Contas de gerência (1889)

Alguns dados estatísticos da exploração (1886-1898)



(CFSFP 1890)

Los productos por todos conceptos, desde el origen de la explotación, son los siguientes:

(1) Año de	(2) Por kilómetro	(3) En total
1887	2.075,00	292.243,31
1888	2.631,01	353.240,83
1889	1.884,04	370.454,65
1890	2.581,38	351.438,69
1891	2.516,16	508.596,89
1892	2.336,89	472.835,15
1893	2.314,45	472.148,51
1894	2.643,35	529.242,78
1895	2.644,27	538.821,28
1896	3.222,33	657.355,81
1897	3.237,52	669.425,43
1898	3.452,09	698.104,63
		704.318,12

De estos productos corresponden por viajeros:

Año de	Viagemes	Total
1886	38.823	109.587,53
1887	37.537	133.751,11
1888	61.583	291.915,61
1889	65.401	238.629,35
1890	63.714	294.124,24
1891	67.731	216.925,81
1892	73.071	213.848,25
1893	78.418	237.280,65
1894	73.669	221.127,56
1895	83.381	265.899,32
1896	80.292	280.287,55
1897	86.119	284.650,18
1898	90.254	280.323,09

Corresponden por mercancías de todas clases y varios:

Año de	Toneladas	Total
1886	16.141	92.755,78
1887	30.355	179.779,72
1888	24.668	169.469,04
1889	57.300	282.818,34
1890	54.168	304.142,65
1891	53.113	255.109,34
1892	60.226	258.360,26
1893	45.254	301.992,13
1894	46.503	317.693,72
1895	58.716	391.456,49
1896	55.058	379.867,88
1897	54.900	383.454,45
1898	69.725	423.525,12

Los productos durante el año 1898 se descomponen con más detalle según los estados que siguen:

- (1) Abierta la línea por Ciudad-Rodrigo desde 5 de Junio solamente.
- (2) Idem y desde Fuente de San Esteban à Lumbrales; esta segunda sección desde 25 de Julio de 1887.
- (3) Abierta la totalidad de las líneas durante todo el año y sucesivos

(CFSFP 1899, 7)

Quadro relativo à exploração (1898)

Año de 1898

PRODUCTOS por Estaciones de llegada

Estaciones	NÚMERO DE VIAJEROS LLEGADOS				FUERZA DE LLEGADAS			PRODUCTOS				Total	
	1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase	Total	Equipajes	Gm. efectual	Paquetes valo. total	TRANSPORTES EN			Total		
								Vitimas	Equipajes	Gm. efectual			Paquetes valo. total
Salamanca.	1.274	1.820	29.245	32.939	64.629	172.941	8.814.548	88.884,52	1.140,75	6.941,57	21.790,65	309,46	148.882,36
Tejares.	85	321	192	8.938	99.007	1.137.270	29.382.674	24.808,04	8.850,42	24.191,91	143.990,86	1.029,69	214.207,28
Domingos.	19	41	593	653	1.785	29.514	5.974.229	16.831,50	7,28	345,94	15.272,89	40,65	32.428,35
Barbalillo.	30	59	2.959	3.431	348	4.629	179.691	563,31	7,54	137,11	256,12	10,59	1.178,76
Quipiel.	30	81	2.587	2.701	911	13.187	503.783	2.628,85	3,09	59,85	2.149,00	15,75	4.308,25
Villar de los Alamos.	3	12	53	67	1.956	9.999	345.369	181,19	18,50	111,25	1.555,06	33,25	5.289,33
Banda.	14	26	1.231	1.304	444	73.914	1.111.733	8.772,43	35,50	350,66	5.988,50	43,74	12.078,83
Medina del Rio.	109	252	3.733	4.094	26	4.017	476.456	2.629,29	32,50	1.245,62	23.983,78	123,90	42.319,12
Sancti-Spiritus.	169	264	7.625	8.019	2.896	79.817	5.255.482	2.912,00	10,18	163,06	1.184,01	1,75	3.872,05
Ciudad-Rodrigo.	12	25	1.267	1.304	1.029	7.817	269.977	2.182,18	3,27	149,08	1.061,72	15,25	3.367,18
Campo de Anato.	449	793	13.193	14.945	444	4.904	38.308	221.341	190,21	4.210,81	26.316,74	325,24	70.222,99
Fuentes de Oñoro.	12	22	465	499	392	1.218	2.777.831	1.944,31	2,26	52,43	926,75	8,99	1.733,65
Villares de Yeltes.	925	558	3.057	3.949	392	5.385	685.937	3.601,30	12,33	491,73	3.949,44	59,50	7.415,38
Banda.	1.304	187	201	1.907	92.817	29.632	2.946.047	21.271,08	5.253,00	1.895,14	13.269,87	44,99	42.997,75
Villavieja.	14	32	691	741	316	4.347	189.453	1.257,94	2,72	90,01	734,11	7,75	2.091,63
Bojajo.	7	3	284	298	252	2.184	27.366	149,88	0,56	48,97	295,23	3,59	615,38
Bogajo.	35	37	1.119	1.182	1.282	14.456	310.585	3.319,09	0,50	259,30	2.939,78	22,75	5.252,69
Bojajo y Carrizo.	37	24	1.569	1.828	3.052	4.917	334.195	4.399,45	10,44	692,70	2.706,58	75,20	7.991,48
Lumbalies.	32	31	681	686	1.315	5.111	8.248	8.248,31	170,12	447,88	6.167,74	26,50	13.105,25
Hingosa.	14	80	1.953	2.089	7.974	33.768	1.087.226	6.082,25	24,25	779,43	7.599,19	49,12	14.540,35
Frogueña.	28	50	794	799	2.949	57.707	137.787	1.984,46	30,60	3.988,82	7,65	3.601,50	
Berza de Alba.	319	126	192	637	17.859	11.745	689.851	6.830,29	1.059,63	823,95	2.794,84	4,50	14.765,49
TOTALES.	6.483	5.251	78.520	90.254	381.906	1.839.644	60.688.831	280.823,00	12.002,64	59.778,59	324.954,97	2.171,94	679.791,14

(CFSFP 1899, 19)

Horário dos comboios de Medina del Campo a Lisboa e ao Porto (1895)

— 67 —

LÍNEA DE MEDINA A LISBOA. 20.

PREÇOS.	K.	ESTACIONES.	24-2		1		3		5		11	
			1.ª c.	2.ª c.	1.ª c.	2.ª c.	1.ª c.	2.ª c.	1.ª c.	2.ª c.	1.ª c.	2.ª c.
1.40	1.05	0.53	12	2.23	5.5	5.5	8.10					
2.55	1.90	1.15	32	3.31	6.35	6.35						
3.80	2.85	1.75	33	3.49	6.53	6.53	0.2					
5.00	3.75	2.25	43	4.7	7.20	7.20						
6.10	4.60	2.75	53	4.28	7.50	7.50						
7.50	5.80	3.40	63	4.37	8.4	8.4						
8.05	6.05	3.65	70	5.11	8.19	8.19	10.2					
8.50	6.65	4.00	77	5.1	M.	4.52	10.12					
9.60	7.20	4.35	83	5.23	5.11	5.11						
10.40	7.80	4.70	90	5.38	5.84	5.84						
11.45	8.55	5.15	97	5.54	5.97	5.97						
12.50	9.55	5.85	108	6.9	6.8	6.8						
			111	6.40	6.28	6.28						
13.30	9.95	6.00	115	6.50	7.4	7.4						
15.50	11.60	6.95	124	6.59	8.4	8.4	11.33					
15.35	11.05	7.20	138	6.58	8.17	8.17						
17.30	12.55	7.80	150	7.17	8.46	8.46						
19.50	14.40	8.80	163	7.54	9.25	9.25	12.20					
23.65	15.45	9.30	179	8.10								
21.80	16.40	9.85	190	8.28								
23.30	17.45	10.50	202	8.56								
24.00	18.05	10.90	204	8.49								
				9.15			1.8					

El tren 2 entre Guarda y Mangualde circula solamente los jueves y domingos.
El tren sul-express n.º 11 sale de Medina los jueves y domingos.
Véanse las observaciones referentes a los trenes sul-express en las páginas 26, 60 y 66.

— 69 —

LÍNEA DE MEDINA A OPORTO. 201.

PREÇOS.	K.	ESTACIONES.	1		26		
			1.ª c.	2.ª c.	1.ª c.	2.ª c.	
8.50	6.65	4.00	77	6.05	134	6.05	134
15.50	11.60	6.95	184	7.80	141	7.80	141
16.30	12.75	7.60	147	8.10	155	8.10	155
18.00	13.60	8.10	135	8.55	129	8.55	129
19.05	14.30	8.55	170	8.85	170	8.85	170
19.65	14.70	8.85	170	9.25	129	9.25	129
21.65	15.50	9.25	129	9.50	130	9.50	130
21.67	15.20	9.70	87	10.10	135	10.10	135
22.50	16.00	10.10	135	11.05	213	11.05	213
21.00	18.45	11.05	213				

Preços em reis.

120	120	90	221	Alvendra.	10.51	3.48
120	120	90	221	Castello Melhor (ap.)	11.03	4.2
370	290	210	232	Chã.	11.10	4.18
370	290	210	232	Pocinho.	11.35	4.45
340	420	300	241	Pedro.	11.51	5.11
710	550	390	250	Pedro.	12	5.23
300	620	450	3	Yocorio.	12.10	5.44
300	700	500	260	Yargellas.	12.10	5.44
590	730	520	9	Ferralva.	12.16	5.56
1.110	890	670	273	Tua (B.).	12.45	6.30
1.270	990	770	275	S. Mamede de Tum.	12.46	6.33
1.270	990	770	280	Cottas.	12.57	6.43
1.300	1.080	770	285	Pinhal.	1.12	6.56
1.350	1.230	890	294	Ferralva.	1.27	7.8
1.470	1.300	930	301	Covelinhas.	1.40	7.20
1.810	1.430	1.030	310	Bagauste (apadero).	1.48	7.9
1.840	1.430	1.030	310	Regoa (P.).	1.56	7.94
1.940	1.510	1.080	315	Mobelo.	2.28	7.51
1.980	1.540	1.100	317	Rode.	2.37	7.57
2.070	1.610	1.150	322	Barquinhos.	2.44	8.3
2.200	1.710	1.230	330	Porto de Rei (apadero).	2.53	8.3
2.200	1.710	1.230	329	Ermida.	3.6	8.19
2.320	1.820	1.290	335	Arégoz.	3.18	8.28
2.430	1.890	1.350	341	Mostard.	3.89	8.38
2.560	1.990	1.430	348	Palla (apadero).	3.95	8.47
2.560	1.990	1.430	348	Juncal.	3.98	8.47
2.660	2.070	1.480	353	Marco.	4.88	8.51
2.750	2.140	1.530	358	Librada.	5.68	9.2
2.830	2.200	1.570	362	Villa Mes.	4.7	9.10
2.940	2.290	1.640	368	Childe.	4.20	9.22
3.000	2.380	1.700	374	Meineda (apadero).	4.33	9.33
3.090	2.440	1.750	378	Peñanel.	4.40	9.3
3.130	2.440	1.750	378	Parales.	4.55	9.50
3.230	2.510	1.800	383	Cetta.	5.4	9.57
3.320	2.580	1.850	388	Recardo.	5.14	10.03
3.450	2.720	1.940	397	Vallongo.	5.24	10.14
3.620	2.820	2.020	404	Ermesinde.	5.45	10.30
3.700	2.880	2.090	408	Rio Tinto.	6.9	10.43
3.790	2.950	2.110	413	Oporto.	6.21	10.52
					6.30	10.50

(Guia 1895, 67/69)

3.2.1. – Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares

O Sindicato Portuense (SP) constituiu-se em Junho de 1881 por iniciativa da ACP e a instâncias do governo, para promover a construção e exploração de um CF que, partindo de Salamanca, se unisse ao do Douro, conseguindo assim uma via directa do Porto àquela cidade.

Ardilosamente e em conluio com o poder político, logra ganhar o concurso para a execução do referido CF, arrebatando-o à SFP (proprietária do CF da Beira Alta), criando formalmente para o efeito em Janeiro de 1885, na Espanha, a Companhia del Ferro-carril de Salamanca à la Frontera Portuguesa (CFSFP), tendo que assumir também, como a própria designação da empresa indica, a construção do ramal para a Linha da Beira Alta, porquanto a empreitada fora posta em praça de forma indivisa, facto que, por um lado, no nosso entender, poderia até colaborar nos propósitos do SP, uma vez que receava que esta ferrovia (a da Beira Alta), através do porto da Figueira da Foz, se lhe adiantasse e retirasse competitividade ao porto do Douro.

Ao contrário do que desejava, a abertura ao trânsito do ramal para VF ocorreu quase ano e meio antes do de BA (Julho de 1886 / Dezembro de 1887).

Mas não foi o atraso da chegada dos carris de ferro a BA, tanto os provenientes da cidade do Porto como os de Boadilla / LFSE – LF que frustraram as expectativas de lucro dos banqueiros e capitalistas do grupo SP, mas sim o carácter especulativo com que se haviam metido no negócio, tudo com o beneplácito dos políticos de serviço no governo em 1882 e outros que se lhe seguiram.

Mesmo antes da conclusão da ligação bífida de Salamanca à fronteira, começa o SP a solicitar ao governo um reforço ao auxílio que dele havia recebido através do contrato celebrado em 1882.

No requerimento de 15.III.1888, informa que:

Concluídas as duas linhas férreas e encetada a exploração das mesmas, viu-se que o custo se elevou a ponto tal que, só com uma ampliação de beneficio, equivalente a outro tanto⁴⁴⁴ do que as cortes houveram por bem conceder ao syndicato portuense, se pode tirar o syndicato dos embarços financeiros consequentes do seu patriótico empreendimento ao passo que os resultados da exploração ameaçam, por alguns annos,

⁴⁴⁴ Ou seja, a elevação ao dobro (270 contos de réis) da garantia do juro concedida pela lei de 22 de julho de 1882 (135 contos de réis) (AHP - CD 1892, 26.III).

sobrecarregar os bancos e mais interessados com um déficit annual de mais de 600:000\$000 réis, comprehendido nesse déficit o juro dos capitaes desembolsados ou os encargos das obrigações creadas pela companhia exploradora das linhas, e que foram dadas ao syndicato portuense em pagamento do custo da construcção.

É esta uma situação, senhor, que não pôde prolongar-se, sob pena de por em gravíssimo risco a integridade dos sete principaes bancos da cidade do Porto. (...) Está concluida a construcção das linhas férreas de Salamanca á fronteira de Portugal. E, conquanto não haja motivo para duvidar de que os resultados d'esse importantíssimo melhoramento sejam tão vantajosos para as linhas férreas do estado e para o paiz, como se havia previsto, é certo que hão de passar ainda alguns annos até que o rendimento das linhas férreas chegue a cobrir os gastos da exploração e os encargos geraes da construcção (AHP - CD 1889, 14.VI).

No dizer de um deputado, *Em mais de uma occasião, e por mais de uma vez, o syndicato portuense enderessou superiormente representações patenteando a situação precária em que se encontrava e pedindo aos poderes públicos que provessem de remédio a essa situação, que de dia para dia mais se aggravava, e podia produzir, quando menos se esperasse, uma crise gravíssima na praça do Porto, crise que necessariamente iria acentuar-se e reflectir-se na economia geral do paiz (AHP - CD 1889, 14.VI).*

Em face destas representações o governo nomeia, por portaria de 23.IX.1887, uma comissão⁴⁴⁵ - *não para syndicar, porque syndicar seria forte, mas para estudar as representações apresentadas pelo mesmo syndicato, na opinião de outro deputado (AHD - CD 1889, 17.VI)- para sobre elas emitir parecer, o que acontece com a entrega do respectivo relatório em 29.XII.1888, o qual informa:*

- Segundo o balanço de 31 de outubro ultimo, fornecido pelo syndicato, e que com outros documentos acompanha este relatório, figura o ministerio da fazenda no passivo do caminho de ferro de Salamanca pelo credito de 2:823 contos de réis. O juro annual desta somma a 5 por cento já excede o supplemento de garantia que o syndicato solicita do governo. E por maiores que tenham sido as seguranças com que o governo se tornou credor da importante somma de 2:823 contos de réis, é certo que o governo, no estado

⁴⁴⁵ Comissão composta pelos conselheiros António de Serpa Pimentel, João Joaquim de Matos, Thomás Nunes da Serra e Moura, deputado Augusto Fuschini e coronel de engenharia Manuel Raymundo Valladas (AHP - CD 1889, 14.VI) e, dentro da qual se criou uma “comissão técnica” integrada por Manoel Affonso d’Espargueira, Augusto Cesar Justino Teixeira e Augusto Luciano Simões de Carvalho, que deu por findo o seu trabalho em 30.IV.1889 (ESPERGUEIRA ET ALII 1889).

actual do syndicato, os não poderá haver sem arruinar o mesmo syndicato, a empresa do caminho de ferro de Salamanca e os bancos do Porto, que fazem parte do mesmo syndicato.

- A ruina dos bancos do Porto não seria sómente a ruina de sete estabelecimentos de credito particulares, seria uma grande calamidade para a praça e para a cidade do Porto.

- Nestas circunstancias, a comissão é de parecer que, tendo-se dado o syndicato de Salamanca por completamente satisfeito com a lei de 22 de julho de 1882, nenhuma responsabilidade cabe ao governo pelas precárias circunstancias em que elle hoje se encontra. Mas attendendo ao que fica ponderado, e sobretudo, aos compromissos já tomados pelo governo no auxilio que o constituiu credor do syndicato pela elevada somma de 2:823 contos de réis, e á conveniencia de evitar a ruina dos bancos do Porto pelo prejuízo que ella causaria áquella importante praça, entende a comissão:

1.º Que ao governo cumpre, quando as comissões technicas nomeadas pelo governo tiverem dado conta dos seus trabalhos sobre o valor da linha de Salamanca, procurar que se torne effectiva a responsabilidade, se a houve, por excesso no custo da dita linha.

2.º Que deve auxiliar o syndicato de Salamanca, tendo em attenção as sommas de que o estado já é credor e em harmonia com as circunstancias do thesouro, na forma e na amplitude de que julgar dever tomar a responsabilidade (AHP - CD 1892, 26.III).

Em presença deste relatório, foi no parlamento apresentado um projecto-lei apreciado em 03.VI.1889 pelas comissões parlamentares da Fazenda e OP, na defesa do qual se alegava que, *para ajudar o syndicato portuense a conjurar estas graves dificuldades que se lhe conceda também a exploração commercial do porto de Leixões⁴⁴⁶, garantindo-se o complemento do rendimento liquido até 5 por cento sobre os capitães despendidos e a despender na actual empreitada da construcção do porto de abrigo, na construcção do caminho de ferro até á alfândega e na apropriação do porto de abrigo aos usos commerciaes (AHP - CD 1889, 14.VI).*

Analizando esse projecto-lei, verifica-se que após a sua aprovação, ficaria o governo:

⁴⁴⁶ A necessidade de aproveitar o porto de abrigo de Leixões, *como melhoramento das comunicações marítimas da cidade do Porto* dera origem à lei de 26.VI.1883 (AHP - CD 1889, 14.VI).

- autorizado a conceder a exploração comercial do porto de Leixões à companhia a organizar pelo SP, *devendo ficar a cargo d'esta companhia todo o activo e passivo do mesmo syndicato*⁴⁴⁷;
- que tal concessão caducaria no caso da nova empresa faltar a qualquer pagamento que, pelo contrato, fosse obrigada a fazer ao governo ou por conta dele;
- que a concessão dessa exploração, nos termos da legislação aduaneira, terminaria em 23.IX.1980 podendo, porém, ser remida pelo Estado findos os primeiros 20 anos;
- a companhia concessionária tomaria a seu cargo o pagamento de todas as despesas contratadas com a actual empresa construtora, e além disso faria por sua conta todas as que fossem necessárias para a adaptação do porto artificial às exigências comerciais⁴⁴⁸;
- entre outras exigências relacionadas directamente com as obras a efectuar no porto, a companhia realizaria o prolongamento até Leixões, do ramal do CF de Campanhã à alfândega, prolongamento que seria entregue ao Estado;
- para tudo isso o governo garantiria à companhia o complemento do rendimento liquido até 5%;
- por exigência de qualquer das partes contratantes, este contrato poderia ser revisto de 3 em 3 anos;
- que o governo poderia fazer-se representar na assembleia-geral por um seu delegado, sem a obrigação deste ser accionista;
- a companhia seria portuguesa, teria a sua sede no Porto, e os seus estatutos dependeriam da aprovação do governo;
- as condições e contratos para emissão de obrigações seriam igualmente submetidos à aprovação do governo;
- seriam membros do conselho de administração, um representante da Junta Geral do Distrito, um da CM e um da ACP, respectivamente eleitos por estas corporações entre os seus membros;
- o governo nomearia para o conselho de administração um número de vogais igual ao que elegessem os accionistas (AHP - CD 1889, 14.VI).

⁴⁴⁷ Esta última parte respeita a uma emenda apresentada pelas comissões que redigiram o projecto (AHP - CD 1889, 14.VI).

⁴⁴⁸ O Projecto definitivo fora elaborado por Nogueira Soares, com base no seu próprio projecto de 1878 e no de Coode de 1881 (CLETO 1998).

Emmentes se não iniciou o debate no parlamento, continuaram as diligências do SP no sentido da proposta de lei vir a ser aprovada, entre elas uma da presidência do dito consórcio e outra da Junta Geral do Distrito do Porto (AHP - CD 1889, 12/14.VI), órgão de poder intermédio que havia sido utilizado em 1881 para incentivar a ACP a criar o SP. O pedido da CM do Porto, entra na Mesa já o debate havia começado (AHP - CD 1889, 14.VI).

O projecto de diploma legal foi debatido pelos deputados entre 14 e 23 de Junho do ano seguinte (ao longo de pelo menos 8 sessões), durante a qual e em alguns casos a oposição bradou acaloradamente contra as medidas propostas por duvidarem da situação precária dos banqueiros condutores do SP.

Talvez não seja despiciendo analisar a intervenção do deputado Fuschini, que integrara a comissão de inquérito, pois através dela perceberemos alguns dos meandros deste caso que, eventualmente através da (outra) documentação não fosse fácil de discernir:

- quando pretendeu, enquanto membro da comissão de inquérito, junto dos bancos implicados consultar a documentação que o ajudasse na *avaliação do custo real e efectivo da construção das linhas*, esse trabalho foi-lhe dificultado, ocultado mesmo, através dum “jogo de empurra” entre a sede do SP (no Porto) e a sua delegação em Lisboa, concluindo não caber responsabilidade alguma ao governo pela situação precária do consórcio;

- considerava ainda que o governo já havia pago àquele mais do que devia, porquanto a garantia de juro acordada (5%) no contrato de 1882, determinava que ela seria calculada em função da despesa total realizada com a construção (custo real e efectivo) mas deduzida a subvenção espanhola, estando o SP autorizado a despender, segundo os orçamentos espanhóis, até à soma de 8.914:833\$090 réis, sendo sobre este último valor calculada a dita garantia de juro

<i>Orçamento da linha de Salamanca a Villar Formoso</i>	5.614:668\$720
<i>Orçamento da linha de Boadilla a Barca de Alva</i>	5.439:753\$810
	11.054:422\$530
<i>Subvenção do governo hespanhol</i>	2.139:589\$440
<i>Diferença</i>	8.914:833\$090

- o contrato (§ 2.º) também previa que, *se, porém, o custo real e efectivo da construção for inferior ao d'esses orçamentos, deduzida a importância da subvenção, por*

elle se regulará o complemento do rendimento annual liquido da linha até 5 por cento com relação ao mesmo custo, ora, parece que foi isto mesmo que aconteceu, pois nas contas apresentadas pelo SP se verifica que as despesas foram inferiores

<i>Linha de Salamanca a Villar Formoso</i>	3.873:848\$400
<i>Linha de Boadilla a Barca de Alva</i>	5.220:000\$000
	9.093:848\$400
<i>Subvenção</i>	2.139:589\$440
<i>Para o calculo da garantia</i>	6.954:208\$960

- ora, no dizer daquele deputado que intervinha com conhecimento de causa, o governo não calculara para o cálculo da garantia de juro os 6.954:000\$000 réis, mas sim 7.400:000\$000 réis, e a comissão parlamentar de Fazenda aceitava;

- feitos os cálculos, o encargo para o Estado português representava no máximo 347:700\$000 e não os 370:000\$000 fixados, ou seja, estava a garantia limitada a 135:000\$000 pela lei actual, enquanto que pela proposta em discussão ela ascendia a 270:0000000 réis, confundindo o governo *custo real e custo efectivo*;

- além do mais, os delegados do SP em Lisboa, haviam recebido uma proposta⁴⁴⁹ para a construção por empreitada geral, de toda a linha por 4.500:000\$000 réis e recusaram-na;

- mesmo que nessa proposta se não compreendesse o material circulante -aventava o deputado-, em que o SP teria gasto segundo estimativa dos engenheiros da comissão técnica 375:000\$000 réis, o total elevar-se-ia a 4.875:000\$000 réis, o que está bem longe dos 7.400:000\$000 réis do relatório;

- mas as denúncias iam mais longe, informa aquele membro da ex-comissão de inquérito que, as respostas a alguns quesitos, exactamente iguais, que formulara para a sede do SP e para a delegação em Lisboa, eram diferentes.

- dá o exemplo da pergunta 7: *houve em qualquer caso proposta por escripto ou verbal para toda a construcção?*

- o delegado responde que houve respostas tanto escritas como verbais mas que foram rejeitadas, com a argumentação de que, ou porque foram anteriores aos novos estudos, ou porque não continham preço, ou por falta de garantia, ou ainda pela falta de projectos definitivos para toda a via;

⁴⁴⁹ Pelo empreiteiro Bartissol, que então construía o porto de Leixões.

- enquanto que do Porto se responde que não tinham conhecimento de qualquer proposta para a empreitada geral;

- infere o político que *o syndicato portuense dava o dinheiro, mas quem administrava tudo, sem dar o menor esclarecimento, era o seu delegado em Lisboa!*;

- junta ainda ás suas objecções, o facto do contrato ter omitido a fiscalização da construção da(s) linha(s), o que considera como indispensável para se poder inferir tanto dos custos como da qualidade;

- e que esse tipo de omissões facilita as irregularidades, e naquele caso, a terem ocorrido, eram muito difíceis de avaliar, a menos que *se faça uma sindicancia rigorosa*.

- critica o facto de se ter alterado *completamente o espirito e a própria letra da lei*.
Eis o que é preciso que fique bem consignado;

- razão pela qual afirma que, se fosse governo teria *mandado fazer um minucioso inquérito aos negócios do syndicato, e não me apresentava á câmara sem idéas e opiniões bem definidas e documentadas a este respeito*.

- que segundo todas as probabilidades havia responsabilidades criminais nesse negócio;

- que nem tudo quanto se fez foi irregular;

- que certamente dele adviriam sacrifícios para o tesouro;

- que o país lucraria em evitar um *crack* nos bancos do Porto, porque estava certo que essa crise se iria repercutir em todo o maquinismo económico e financeiro;

- e que, enquanto deputado, estava pronto a contribuir para que isso não acontecesse;

- assim como a *proteger mesmo os que foram illudidos, mas não aquelles que illudiram*;

- bem como a *cobrir com a bandeira da misericórdia os pobres accionistas dos bancos, que foram arrastados sem o saberem, e soffrem hoje as consequências do .que não resolveram, mas não cubro quem á sombra d'essa concessão fez fortunas principescas*;

- que *A nação está pobre, mas não é de dinheiro, é sobretudo de exemplos de moralidade*;

- que *O paiz precisa de um exemplo terrível, que mostre bem a esses exploradores que não se fazem fortunas principescas impunemente, á custa da ignorância*;

- que não desconfiava de ninguém, mas afirmava era *preciso grande somma de inépcia e de necedade, pelo menos, para permittir que a administração de uma companhia*

faça o que se fez durante quatro annos, sem a menor fiscalisação por parte do governo (AHP - CD 1889, 14.VI).

A História continua(rá) a repetir-se!

E a proposta de lei transforma-se na lei de 29.VIII.1889, permitindo aos banqueiros e capitalistas do SP, encontrarem-se num cartório notarial da cidade do Porto, a 29.XI.1889 (precisamente 3 meses após a publicação do diploma legal que a tornou possível), para a escritura pública de constituição da *sociedade anonyma de responsabilidade limitada* denominada Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsular (CDPCFP), cujos estatutos (DG 1889d) referem ser integrada pelos seguintes elementos em representação de diversas entidades:

- conselheiro Francisco Inácio Xavier (ao tempo presidente do SP) e Bernardo Pinto Avides, gerentes do banco Aliança;
- Manuel Joaquim de Araújo Costa, Manuel Gomes dos Santos e José António Soares Júnior, directores do banco Comercial do Porto;
- Fernando Fricke e Francisco António de Lima, directores do banco União;
- António Joaquim de Lima e Manuel Carneiro Alves Pimenta, gerentes do banco Mercantil Portuense;
- Francisco da Costa Espinheira e Carlos José Alves, directores do banco Português;
- Eduardo Alves da Cunha e Eduardo Augusto da Cunha e Costa, directores do banco Comercio e Indústria;
- João Inácio da Cunha e Sousa e Manuel Pinto Gomes de Meneses, gerentes da caixa filial do banco do Minho, nesta cidade;
- Henrique de Vasconcelos Monteiro e Júlio Gomes dos Santos, directores da Nova Companhia Utilidade Pública;
- dr. Licínio Pinto Leite, negociante, *este outorgando por si e em nome e como representante da firma commercial “Joaquim Pinto Leite & Filho”, em liquidação*;
- conde de Burnay, negociante e capitalista, em nome de sua firma commercial *Henry Burnay & C.^a*;
- António de Moura Soares Veloso, proprietário.

Todos os estabelecimentos bancários eram designados como sociedades anónimas de responsabilidade limitada e tinham a sua sede na cidade do Porto, à excepção do banco

do Minho que a possuía em Braga. Assim como todos os outorgantes residiam no Porto, exceptuando Henri Burnay que tinha residência em Lisboa.

Comparando a relação das entidades e individualidades presentes neste acto notarial com aquele outro realizado aquando da constituição do SP em 1881 (Gaceta 1885), percebemos que na actual lista falta apenas o Conde de Silva Monteiro, desconhecendo de momento as razões, eventualmente porque alienara as suas acções, desconhecendo-se igualmente se Ricardo Pinto da Costa continuava pertencendo à direcção do Banco União ou, ligado até a qualquer uma das outras entidades bancárias.

Os seus estatutos, determinavam que a companhia seria portuguesa e teria a sua sede no Porto (conforme o determinado por lei), podendo estabelecer delegações em qualquer outro ponto incluindo o estrangeiro.

Da leitura do seu “objecto” percebe-se que os accionistas exploraram bem as possibilidades que a lei lhes dava. Dele consta a exploração comercial do porto de Leixões com a execução das obras necessárias para o efeito, assumir todo o activo e passivo do SP, cumprir o contrato de arrendamento da exploração da linha-férrea de Salamanca à BA e a VF, assumindo também os respectivos activo e passivo da CFSFP, a construção e exploração no País ou fora dele dos portos de mar ou rio, CF de interesse geral ou local, *tramways* e quaisquer outras vias terrestres, marítimas ou fluviais, adquirir por compra ou arrendamento a via-férrea de Medina del Campo a Salamanca, o estabelecimento ou exploração directa ou indirecta de quaisquer serviços de transporte terrestre, marítimo ou fluvial que pudessem fazer-se em combinação com as vias exploradas pela CFSFP, e ainda a exploração de terrenos, minas, matas, fábricas, oficinas de construção ou de quaisquer estabelecimentos industriais que conviessem aos seus interesses e que a companhia adquirisse por concessão, compra, arrendamento ou qualquer outro modo legal (DG 1889d, 497).

O capital da companhia seria de 1.800.000\$000⁴⁵⁰ representado em séries de acções do valor nominal de 90\$000 réis (ou 20 libras, 500 francos, 500 pesetas ou 400 marcos), podendo aumentar o capital as vezes que achasse necessário através da emissão de novas acções. Previa ainda acções de um tipo especial, para dar ao governo o direito de

⁴⁵⁰ Segundo os balancetes dos bancos Comercial do Porto e Aliança, elaborados em finais do ano de 1900, estes possuíam como capital activo na CDPCFP, 4.987.904\$539 e 1.221.883\$713 réis respectivamente (DG 1901i).

representação proporcional nas assembleias-gerais, para todos os efeitos à excepção da eleição dos corpos gerentes (DG 1889d, 498).

A companhia seria administrada por um conselho de administração, composto por 13 membros efectivos, sendo 5 deles eleitos pela assembleia-geral entre os accionistas, outros 5 nomeados pelo Governo e os restantes 3 eleitos cada um, pela Junta Geral do Distrito do Porto, CM do Porto e ACP (instituição cuja vice-presidência e presidência já haviam sido ocupadas por Ricardo Pinto da Costa).

Nomearia ainda 5 membros substitutos, tantos quanto o governo, para servirem nas faltas ou impedimentos temporários.

Foram escolhidos para o primeiro conselho de administração, como membros efectivos, António Joaquim de Lima, Carlos José Alves, conde de Burnay, Henrique Carlos de Meireles Kendall e António Manuel Lopes Vieira de Castro, e como membros suplentes Fernando Fricke, Joaquim Lourenço Alves, Manuel Pinto Gomes de Meneses, João Evangelista da Silva Matos e Manuel da Silva Avides.

Destes, estiveram presentes na reunião realizada a 21.XII.1889 -de princípio a primeira delas considerando que a aprovação régia da constituição da empresa ocorre a 4 desse mesmo mês-, os 5 membros efectivos nomeados pelos outorgantes dos estatutos da companhia. E temos ainda conhecimento do nome de outros cinco, como o visconde de S. Januário, Manuel Francisco Mereda; Eduardo Machado; José Augusto Correia de Barros e José Ventura dos Santos Reis (Adelanto 1889), provavelmente em representação do governo, visto que um deles era deputado pelo círculo eleitoral do Porto.

Diremos que o Estado, directa ou indirectamente, detinha uma representação maioritária (pelo menos teoricamente) no conselho de administração da companhia ora criada, ou através do governo, ou dos seus representantes no distrito e autarquia.

Integraram como membros efectivos a partir de meados de 1901 o referido conselho de administração⁴⁵¹, o conde de Paçô-Vieira e Álvaro Aurélio de Sousa Rego, em substituição dos falecidos visconde de S. Januário e José Ventura dos Santos Reis (DG 1901n).

⁴⁵¹ Em meados de 1898, o supra dito conselho de administração estava assim composto: presidente conselheiro José Augusto Correia de Barros, vice-presidente Victorino Teixeira Lorangeira, secretário José Maria d'Almeida Outeiro, administrador delegado António Manuel Lopes Vieira de Castro, e administradores Henrique Carlos de Meireles Kendal, conde de S. Januário, Eduardo da Silva Machado, José Ventura dos Santos Reis, Júlio Gomes dos Santos, António José Lopes Antunes, Agostinho Nunes de Figueiredo e Manuel de Sousa Machado, que substituíra Henrique d'Oliveira Soares por óbito deste (CDPCFP 1898, 3/6).

Depositou o SP na Caixa Geral de Depósitos 100.000\$000, como ratificação de 10% da primitiva série de capital da CDPCFP, subscrito no montante de 1.000.000\$000 de réis, assim distribuídos:

Quadro da participação financeira das entidades integrantes do Sindicato Portuense

Banco Aliança	22.770\$000	227.700\$000
Banco Comercial do Porto	10.570\$000	105.700\$000
Banco Mercantil Portuense	10.570\$000	105.700\$000
Banco União	10.570\$000	105.700\$000
Banco Comércio e Industria	10.570\$000	105.700\$000
Caixa Filial do Banco do Minho	1.000\$000	10.000\$000
Nova Companhia Utilidade Pública	10.570\$000	105.700\$000
Licínio Pinto Leite	1.000\$000	10.000\$000
Henri Burnay & C. ^a	8.310\$000	83.100\$000
António Maria Soares Veloso	100\$000	1.000\$000
Joaquim Pinto Leite & Filho (em liquidação)	400\$000	4.000\$000
TOTAL	100.000\$000	1.000\$000

(DG 1889d, 502)

A ACP discordou da decisão governamental de entregar a exploração do porto de Leixões à CDPCFP, por considerar que os interesses duma entidade privada tenderiam a opor-se tanto aos do Estado como aos do comércio em geral, vindo a acusar a CDPCFP por diversas vezes, de ser a responsável pela demora da ligação ferroviária com o porto de Leixões, da qual esteve privado até 1938 (CORDEIRO 2006, II, 437). Não deixa de ser curioso, pois a ACP colaborou na criação do SP, mas talvez nesta altura já estivesse algo desencantada com a prestação dos banqueiros no negócio ferroviário, ou com o próprio negócio. Mas cremos que a verdadeira razão residiria na resistência da cidade do Porto, de quem a ACP era intérprete, à transferência, que se adivinhava, das instalações portuárias, da foz do Douro para Leixões.

Com efeito, apesar do porto de Leixões haver sido concebido numa primeira fase como *porto artificial de abrigo* -teve projecto aprovado em 1883 e construiu-se entre 1884-1895- e apenas como reforço ao antigo e perigoso porto da foz do Douro, foi posteriormente transformado num verdadeiro porto comercial, com projecto aprovado em 1912 e decorrendo as obras entre 1914-1931 (CLETO 1998).

Todavia a criação da CDPCFP como tentativa para debelar as dificuldades financeiras do SP / CFSFP provocadas pela crise de 1891 -para além da avidez (habitual)

por parte dos sócios banqueiros-, não foi suficiente, porquanto voltou o governo a intervir por pressão e compadrio daqueles.

A CDPCFP e outras empresas⁴⁵², não hesitaram em pedir ajuda ao amigos da governança e, (alguns d)estes, prestaram-se a conceder-lha, atribuindo-lhes, a umas, adiantamentos em papéis do Tesouro, a outras dinheiro, avales e títulos de crédito na posse da Fazenda, a algumas concedeu-se-lhes somente avales para, sobre esta garantia, levantarem empréstimos e, finalmente, ainda se ministraram simultaneamente papéis do Tesouro e avales, em todos os casos com o fim alegado de evitar a suspensão de pagamentos, se não a falência dos estabelecimentos auxiliados.

Por tal facto, rebenta um escândalo político sobre o qual as Cortes se pronunciaram.

Com efeito, nas sessões da Câmara dos Deputados de 14 -foi ouvido o ex-presidente do conselho de ministros Abreu e Sousa⁴⁵³- e 30.I.1892 e 1 de Fevereiro -nesta declarou o então ministro da Fazenda Oliveira Martins- foi o assunto apreciado. O que motivou a apresentação de uma proposta por parte do deputado Manuel Arriaga, no dia 5 seguinte, para que fosse *decretada a accusação do ex-ministro e secretario d'estado sr. Marianno Cyrillo de Carvalho, e se nomeie uma commissão de inquerito parlamentar para saber se, alem do arguido, ha outro ou outros que devam responder pelos mesmos factos, e, no caso affirmativo, para propor a respectiva accusação* (AHP - CD 1892, 26.III).

A comissão de infracções aprecia o assunto, concluiu o seu relatório a 18.III.1892, após ter solicitado vários documentos ao governo e, a 26 desse mesmo mês, pronuncia-se.

Convirá talvez passar em revista as suas alegações, uma vez que se pensa que a CDPCFP teve uma existência brevíssima (ALEGRIA 1990, 293), no entanto subsistiu até 1913, sendo o seu fim ditado por outras circunstâncias, como mais adiante veremos.

⁴⁵² Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, Banco do Povo, Mala Real Portuguesa, Banco Lusitano, Companhia Nacional de Fundição e Forjas, Real Theatro de S. Carlos, Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Sindicato Portuense / CDPCFP, em que *quasi todas as operações foram realizadas com companhias ou empresas subsidiadas pelo estado, ou que com elle tinham contratos de fornecimento pendentes* (AHP - CD 1892, 26.III).

⁴⁵³ Tendo afirmado que, *Em conselho de ministros que teve logar segunda feira ultima [11.I.1892], o sr. conselheiro Marianno Cyrillo de Carvalho declarou haver feito á companhia real dos caminhos de ferro alguns adiantamentos na importância total não inferior a 13.000:000 de francos, sem conhecimento dos seus collegas no ministério, e sob sua exclusiva responsabilidade, facto confirmado ainda por outros ex-ministros colegas do arguido. Afirmou ainda que esse titular da pasta da Fazenda, após essa confissão, se demitira do cargo* (AHP - CD 1892, 26.III).

A comissão começa por fazer uma longa retrospectiva sobre as relações do SP com o(s) governo(s), que assim se poderão resumir:

- por ofício de 26.XII.1884 solicitou o banco Aliança, como representante dos bancos e capitalistas que constituíam o SP, que o governo lhe abrisse, no Comptoir d'Escompte, um credito de 1.250:000 francos em Paris e 150:000 £ em Londres, ao todo 900 contos de réis, a fim de ocorrer aos pagamentos a efectuar naquelas praças, para a conclusão das vias-férreas e aquisição do material fixo e circulante;

- autorizou o ex-ministro da Fazenda, Hintze Ribeiro, a operação por despacho datado do dia seguinte;

- em inícios de Julho, igualmente do mesmo ano, foi essa operação liquidada e distratada, saldando-se o crédito que se abrira;

- através de despacho de 10.XI.1884, foi de novo e em condições idênticas, aberto ao SP um credito até à importância de 200:000 £ (900 contos de réis);

- em 27.III.1886 foi autorizada a reforma deste suprimento por mais 3 meses;

- a 30 do mesmo mês autorizou-se o abono de mais £ 70:000;

- em 6 de Julho seguinte concedeu-se a reforma dos 2 suprimentos (de 50:000 £ e de 70:000 £) e mais o abono de 80:000 £, ficando assim o credito aberto ao SP em 200:000 £ (900 contos de réis);

- em 15.X.1887 colocou o governo à disposição do SP, em Paris, mais 200:000 £ (900 contos de réis);

- a 21 desse mês pediu ainda o SP outro suprimento, que lhe foi feito, de 900 contos de réis, em Paris;

- serviram estes 2 últimos suprimentos, que correram pela casa Ephrussi & C.^a, para liquidar compromissos tomados com o Comptoir d'Escompte;

- e porque as dissidências com o Comptoir d'Escompte punham em graves embaraços o SP, apelou este para o governo, pedindo a sua mediação, através de ofício de 31.X.1887, encarregando o governo, em portaria da mesma data, o seu agente financeiro em Londres, o barão da Costa Ricci, de procurar em Paris uma solução, para a qual o governo concorreu, facilitando a liquidação do debito ao Comptoir mediante o desconto de letras do SP com o endosso do Tesouro e, portanto, sob a responsabilidade deste, no valor de 259:000 £ (1:165 contos de réis);

- assim, não levando em conta as diferenças de câmbios, que variam conforme as circunstâncias do mercado ao tempo da liquidação, e que, como encargos de operação,

incumbem ao SP e não ao Tesouro, os suprimentos e responsabilidades do governo importaram em 3:865 contos de réis, principalmente destinados à liquidação do crédito que o Comptoir abria ao SP;

- relativamente aos demais suprimentos, considera a comissão, que foi precisamente em vista dos elevados compromissos que o governo tomara na coadjuvação dos bancos do Porto, que faziam parte do SP, e no duplo intuito de regularizar a situação desses bancos e de aliviar o Tesouro das responsabilidades contraídas, que o parlamento votou a lei de 29.VIII.1889, a que permitiu a criação da CDPCFP;

- que a comissão nomeada por portaria de 23.IX.1887, para dar parecer sobre a representação que o SP havia apresentado ao governo, fora de opinião que, segundo o balanço de 31.X.1886, fornecido pelo SP, figurava o Ministério da Fazenda no passivo do CF de Salamanca pelo crédito de 2:823 contos de réis;

- que o juro anual desta soma a 5%, já excedia o suplemento de garantia que o SP solicitara do governo;

- e por maiores que tenham sido as cautelas com que o governo se tornou credor da importante soma de 2:823 contos de réis, é certo que o governo, no então estado actual do SP, os não poderia reaver sem arruinar o dito SP, a CFSFP e os bancos do Porto, que integram o referido SP;

- que nestas circunstâncias, era parecer da comissão que, tendo-se dado o SP por completamente satisfeito com a lei de 22.VII.1882, nenhuma responsabilidade cabia ao governo pelas precárias condições em que ele se encontrava;

- mas atendendo ao ponderado e, sobretudo aos compromissos que o governo já havia assumido no auxílio que o constituiu credor do SP pela elevada soma de 2:823 contos de réis, e á conveniência de evitar a ruína dos bancos do Porto pelo prejuízo que ela causaria àquela praça;

- entendia aquela comissão, que ao governo competia -quando as comissões técnicas por ele nomeadas tivessem dado conta dos seus trabalhos sobre o valor do CF de Salamanca à fronteira-, procurar que se atribuíssem responsabilidades, se a houvesse, por excesso no custo do dito CF;

- que devia o governo auxiliar o SP, tendo em atenção as avultadas somas de que o Estado já era credor e em harmonia com as posses do Tesouro;

- em presença deste relatório e a instâncias do governo, votara o parlamento um projecto, que se converteu na lei de 29.VIII.1889, autorizando a concessão da exploração

comercial do porto de Leixões e a elevação ao dobro (270 contos de réis) da garantia do juro concedida pela lei de 22.VII.1882 (135 contos de réis), à companhia que tomasse sobre si a exploração do CF de Salamanca à fronteira, com todo o activo e passivo do SP;

- e, como garantia, se consignara nessa lei, a clausula expressa de que tal concessão caducaria, caso a nova empresa faltasse a qualquer pagamento que, pelo seu contrato, fosse obrigada a fazer ao governo ou por conta dele;

- sem embargo dessa lei (29.VIII.1889), continuaram sem liquidação os créditos do Estado sobre o SP, sendo sucessivamente reformados pelos diferentes ministros que geriram a pasta da Fazenda, pagando o SP os encargos respectivos, até que, em consequência dos contratos celebrados em 14 e 24.XII.1890, entre o governo (representado pelo ex-ministro da Fazenda Augusto José da Cunha) e o Comptoir National d'Escompte, por si e como representante de um grupo de bancos e capitalistas, foram os débitos do SP, pelos quais o governo era responsável, levados directamente á conta do Tesouro;

- que o parlamento, tomando conhecimento de todos esses contratos e documentos, votara para liquidação dos encargos e responsabilidades do Tesouro, a operação constante da proposta que o governo lhe apresentou em 06.III.1891, e que se converteu na lei de 23 desse mesmo mês e ano;

- resultando daí que as somas pelas quais era o governo credor do SP, acrescidas dos juros em aberto, representavam 559:944,06 £, ou 4.865:601,07 francos, ou ainda 992:147\$570 réis, que o relatório do actual ministro da fazenda, Oliveira Martins, descrevera;

- e só restava à comissão de infracções ponderar que, para garantir a solvabilidade dessas quantias de que era credor, tinha o Estado

i) a responsabilidade individual e colectiva dos bancos devedores;

ii) a soma por que o Tesouro era devedor a esses bancos em virtude da operação realizada para pagamento às classes inactivas;

iii) o subsídio anual devido pela exploração do CF de Salamanca á fronteira;

iv) o material fixo e circulante dessa(s) linha(s), que não estava onerado com quaisquer encargos;

- fundada nas considerações que expunha, a comissão considerava o parlamento incompetente para julgar os factos constantes na proposta do deputado Manuel de Arriaga, *por deficiencia de lei penal applicavel*, ou seja, por inexistência de uma lei que responsabilizasse criminalmente os membros do governo.

Por conseguinte foi a proposta rejeitada.

Mas o deputado por Lisboa refuta estas conclusões, contrapondo que fosse decretada pelos motivos expostos -ao que chamava *abusos do poder, faltas de observancia das leis e dissipação dos bens públicos*⁴⁵⁴ para *proteger syndicatos, e em que o ex-ministro era interessado*-, a acusação a Cirilo de Carvalho e que fosse nomeada uma comissão de inquérito parlamentar para averiguar se, para além do arguido, havia outro, ou outros, que devessem responder pelos mesmos factos.

Acusava ainda a comissão de não ter investigado os factos essenciais, concluindo apenas pela não criminalização dos actos arguidos.

Aduz em reforço da argumentação contida na sua proposta inicial que, *A commissão tinha, porém, mais alguma cousa que fazer: era indagar do governo e das estações competentes, quaes as reuniões do conselho de ministros, em que foram deliberadas aquellas despezas e approvados aquelles contratos. Porque, por mais fraca que seja a liberdade no meu paiz, por mais venenosa que seja esta tendencia de nos deixarmos dominar pelos outros, ainda assim não ha ministro nenhum da corôa que tenha auctoridade dentro da lei de se antepor a uma deliberação do tribunal de contas. Nenhum.*

(...) Tratou a commissão de saber se as operações do arguido ministro se deram com a violação de todas estas leis? Não nos diz nada a este respeito!...

(...) Não havendo lei que as auctorise, tratou de saber se haveria conselho de ministros, que assumisse essa responsabilidade? Também não curou do assumpto!!

(...) Se houve contratos, onde está a auctorisação da camara para os fazer? Se não houve auctorisação, como os póde celebrar?!

E propõe, deitando mão da jurisprudência e da legislação, que a Câmara reconsiderasse na rejeição da sua proposta apresentada na sessão de 15 de Fevereiro, ou então, que fosse *dado um voto de louvor ao ex-ministro arguido o sr. Marianno de Carvalho pelos actos da sua ultima administração*. A proposta foi admitida.

O relator do parecer da comissão e outros parlamentares correlegionários do ministro acusado, saíram em sua defesa, levantando-se *contra o jacobinismo republicano*

⁴⁵⁴ *Os desvios não podiam dar-se pela forma por que se deram, porque a lei completamente lho vedava. E para se darem, foi necessario, notem bem, srs. deputados, foi necessario calar, ludibriar, sophismar toda a acção fiscal das leis fazendarias do estado; inutilisar por completo a fiscalisação do tribunal de contas; rasgar uma a uma todas as precauções do regimento do referido tribunal e da lei de contabilidade publica!* (AHP - CD 1892, 26.III).

que pretende fazer intervir a paixão politica em assumptos do exclusivo domínio da justiça criminal, e que, como taes, devem ser considerados livres de quaesquer preconceitos. (AHP - CD 1892, 26.III).

E o resultado da votação rejeitou a proposta do republicano. No entanto a leitura desta discussão por parte da câmara popular do parlamento, mostra bem os efeitos da crise económica que então se viveu.

Mas este assunto foi também discutido pela outra câmara do parlamento, seleccionando nós excertos da intervenção do par do reino Augusto José da Cunha, cidadão que também havia servido como ministro da Fazenda no governo do general Abreu e Sousa, por a considerarmos elucidativa, correndo contudo o risco de sermos fastidiosos ou até considerados tradicionalistas no tipo de abordagem.

Ao dirigir-se aos seus pares tenta, constringidamente, explicar, ou justificar de algum modo, *os motivos que levaram o governo de então a accudir com a intervenção do thesouro ás dificuldades financeiras d'aquelles estabelecimentos*, dos quais fazia *mea culpa*, apesar de não ter chegado a ser constituído arguido, situação aliás que muito receou, agradecendo até a benevolência das censuras na imprensa e no parlamento.

Essas censuras, sr. presidente, comprehendo-as, porque a minha propria consciencia, no momento em que mandava fazer esses supprimentos, me dizia que estava praticando um acto illegal, que eu não tinha auctoridade para desviar dinheiros do estado para salvar empresas que não tinham sabido administrar-se.

(...) Pois que, sr. Presidente, a direcção de um banco ou companhia commette toda a especie de irregularidades, lança-se de olhos fechados e coração leve no caminho das aventuras, compromette os capitães dos accionistas que n'ella confiaram, arrisca-os em jogos de bolsa e transacções defezas; depois, mal succedida na sua vida de aventuras, começa disfarçando os primeiros desastres com dividendos ficticios e escripturações engenhosas; continua depois n'essa carreira desatinada, na esperanza de que um acaso feliz venha reparar os erros commettidos e, quando esgotados todos os expedientes para adiar uma catastrophe imminente, perdidas todas as esperanças de se salvar com os proprios recursos, vem bater á porta do ministerio da fazenda, como ultima tábua de salvação, e pedir ao ministro que a salve d'esses apuros e lhe empreste dinheiros que não são seus e dos quaes tem que dar severas contas, ha de o ministro, que não foi ouvido nem consultado sobre as transacções que o banco effectuou, que não tem culpa das leviandades

ou das infelicidades d'essa direcção, que nada tem com a prosperidade, nem com a ruina d'esse banco, ha de o ministro, para salvar essa direcção leviana ou infeliz, assumir a tremenda responsabilidade de emprestar dinheiros que são do estado, de que tem de dar estrictas contas, torturando assim a tranquillidade da sua consciencia, e arriscando a sua reputação que é a unica riqueza do homem pobre?!

(...) Oh sr. presidente! V. exa. não póde imaginar a indignação que eu sentia e os momentos de angustia por que passava, quando os directores d'esses estabelecimentos me assaltavam com feroz perseguição para que eu lhes valesse na hora extrema, para que lhes acudisse nos apuros que a sua imprevidencia ou má sorte tinha criado, para que os salvasse da fallencia inevitavel!

E tive de ceder, sr. Presidente (...), porque a todos esses actos acertados ou errados, e é de crer que houvesse muitos errados, fomos levados unica e exclusivamente pelo que se nos afigurou ser o interesse do paiz.

Todos as têm praticado, e o ministro que, pelo receio de assumir a responsabilidade de desobedecer á lei escripta, deixasse de salvar o seu paiz, seria um ministro cobarde e criminoso.

(...) foi com o fim de evitar o crack⁴⁵⁵ nas praças de Lisboa e, Porto, foi para; evitar a ruina do commercio e da industria, foi para evitar a perturbação da ordem publica, que o governo, de que tive a honra de fazer parte, acudiu aos bancos que ameaçavam ruina e estavam prestes a fechar-se e suspender pagamentos.

(...) Esse auxilio, esses adiantamentos foram feitos de meiado de fevereiro a principio de maio do anno passado.

(...) Em todos os bancos havia deficit, (...) todos os estabelecimentos bancarios tinham mais encargos do que recursos, e que a totalidade de todos os deficits era de 2:671 contos de réis.

(...) Estas perturbações do credito são exactamente como as perturbações da atmosphaera. Um vendaval que rebenta n'um ponto propaga-se a grandes distancias, percorre extensas regiões, passa muitas vezes de um para outro hemispherio e não se póde dizer onde ha de parar (AHP - CP 1892, 28.III).

Os ânimos serenaram, a crise passou e as obras (1.^a fase) do porto de Leixões concluíram-se sob a responsabilidade da CDPCFP.

⁴⁵⁵ Cessação de pagamentos; crise bancária; baixa geral em títulos cotados.

E assim se chegou a finais de 1912, quando a Junta Autónoma dos Melhoramentos da Cidade do Porto, elaborou um projecto com vista *aos melhoramentos e exploração do porto de Leixões*, retirando à CDPCFP a concessão e exploração da infra-estrutura portuária⁴⁵⁶.

E até porque o governo tinha agora o direito, que havia consignado na lei de 29.VIII.1889, de resgatar a referida infra-estrutura volvidos que eram os primeiros 20 anos de concessão.

Situação que motiva uma assembleia-geral desta companhia no sentido de ouvir os accionistas para orientar a sua posição no assunto porquanto, não querendo perder a concessão, também não desejavam criar dificuldades a tais melhoramentos.

Dali saiu a decisão de negociarem com a referida Junta Autónoma a compensação a dar à CDPCFP, no caso de lhe virem a ser cassadas as concessões de que usufruía (GCF 1912, 378).

Aprecia o parlamento em 20.II.1913, relativamente a este assunto, um projecto-lei do governo, no qual é proposto a unificação da administração dos portos do Douro e Leixões, transformando a Junta Autónoma dos Melhoramentos da Cidade do Porto em Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões) [hoje APDL], realizando para o efeito um acordo com a CDPCFP, desobrigando-se *da garantia de juro do 5 por cento dos capitais que ela viesse a despendar, nos termos da base 5.ª da lei de 29 de Agosto de 1889, ficando por sua parte a Companhia dispensada:*

a) De entregar ao Estado a importância de 4,489.000 escudos, despendida com a construção do pôrto de Leixões, a respeito do qual caducarão os direitos, concessões e encargos que lhe foram outorgados pela mencionada lei;

b) De tomar a seu cargo a construção e a exploração das obras e instalações de apropriação do pôrto de Leixões ao serviço comercial, de custo computado em 1.051.000 escudos, perdendo também o direito à posse, prevista na mesma lei, de quaisquer terrenos conquistados ao mar e não aproveitados naquela apropriação;

c) De executar a construção do prolongamento até Leixões, do ramal do caminho de ferro de Campanhã à Alfândega, de custo calculado pelo mesmo diploma em 942.000 escudos (AHP - CD 1913, 20.II).

⁴⁵⁶ A CDPCFP tinha (pelo menos por esta altura) a sua sede na Cordoaria Velha n.º 55, como indica a convocatória do administrador-delegado Júlio Gomes dos Santos de 12.XII.1912, para uma assembleia-geral extraordinária a realizar a 08.I.1913, com a finalidade de ceder ao *Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo, de una faja de terreno en la parte posterior de la estación del camino de hierro* (GM 1912).

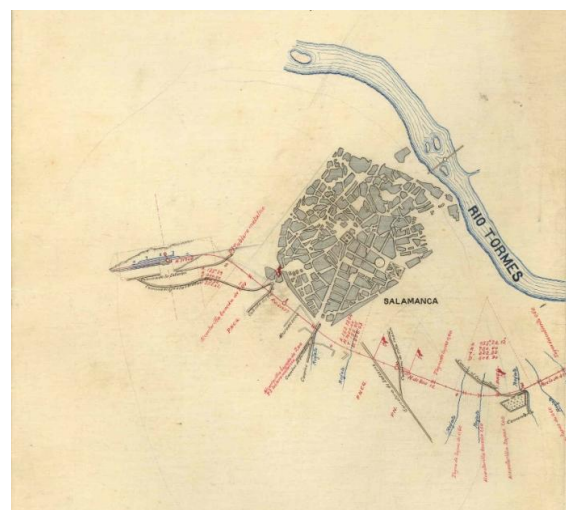
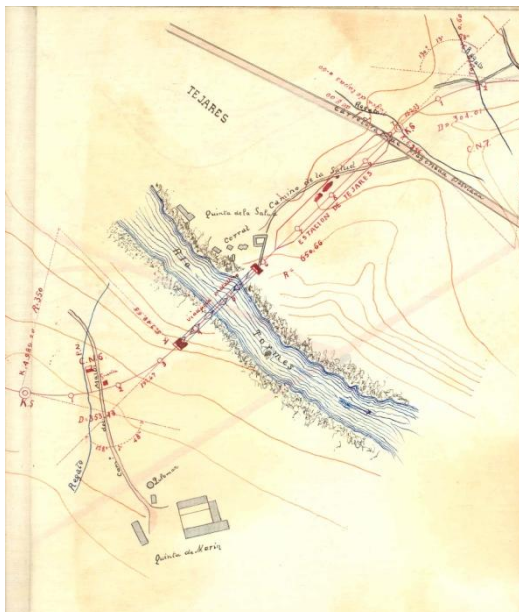
Emmentes o assunto se discute, o conselho de administração da CDPCFP, solicita que a futura administração do porto de Leixões fosse autorizada a estabelecer, em favor desta companhia, um diferencial nas despesas do porte para as mercadorias em trânsito de e para Espanha (AHP - CD 1913, 28.II).

E a comissão parlamentar de Finanças leva a sessão o supra referido projecto-lei, após a sua análise, com as emendas e aditamentos, pronta para aprovação.

Argumentando em seu favor que essa proposta de lei resolveria *um grande problema de fomento, e pretende resolvê-lo pela adopção duma fórmula que concilia não só os interesses peculiares ao Douro e sua barra, com os do pôrto de Leixões, mas dá ao mesmo tempo fim à situação mal definida em que relativamente àquele pôrto se encontra a Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares* (AHP - CD 1913, 12.III).

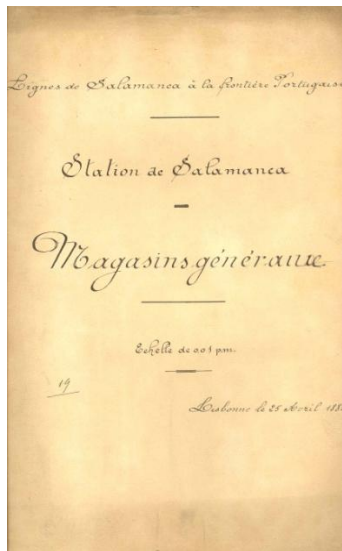
Era assim revogada a lei de 29.VIII.1889, na qual o Estado entregara a exploração do porto de Leixões à CDPCFP até 23.IX.1980 (91 anos).

Plano detalhado da zona da ponte de Marín – La Salud e estação de Tejares; e plano geral do km 92 ao 109 (alteração de Abril de 1883 imposta pelo governo)



(WESOLOUSKI 1883a)

Planos para os armazéns gerais da estação de Salamanca e localização da estação de Tejares



(Station 1885)



(BARTISSOL 1884)

3.3 – A construção do caminho-de-ferro bífido

A – A Linha de Salamanca a Vilar Formoso

Após a obtenção da concessão para a construção e exploração do CF, o SP inscreve nos *Registros de la Propiedad de Salamanca e Ciudad Rodrigo*, os prédios expropriados para a passagem da via. Sem que haja necessidade de fazermos referência pormenorizada a esses registos, diremos no entanto que no município de Salamanca o rol de prédios ocupa 9 folhas e, por esses mesmos registos se verifica quais as outras municipalidades onde essas expropriações já haviam sido realizadas, como sejam, Boada, Martín del Río (hoje “de Yeltes”, sendo este o nome do rio), San Muñoz, Boadilla, LFSE, Castraz, Retortillo, Sancti-Spiritus, Saelices el Chico, Ciudad Rodrigo, Carpio (de Azaba), Espeja, FO (GM 1885a, 223). Em finais de Julho de 1884 já se encontravam pagas todas as expropriações se se exceptuarem os *terrenos de Bogajo y 3 ò 4 fincas entre Boadilla y BA* (Progreso 1884d11).

E em 29.XII.1882 como se viu, iniciaram-se os trabalhos de construção da linha para VF.

Na construção desta via, a proximidade da fronteira por um lado, onde a companhia construtora por ser portuguesa contava nessa zona com a colaboração de recursos humanos

e materiais entrados de Portugal através do CF da Beira Alta (SENA 1985, 17) -aberta à exploração desde 01.VII.1882 e concessionada à SFP que para a sua execução criara a CCFPBA-, e por outro, por poder fazer chegar material a Salamanca através dos comboios provenientes de Medina del Campo cuja exploração se iniciara a 26.VIII.1877 (CENDAL...), imprimiram de algum modo um maior ritmo ao desenvolvimento dos trabalhos.

Quando em 17.VII.1884 se iniciou o lançamento do tabuleiro metálico no viaduto de Marín - La Salud, sobre El Tormes, considerada *la obra de fábrica más importante del ferrocarril de Salamanca a Beira*, com um comprimento de 207,608m e altura de 38,33m (Progreso 1884aa), às portas de Salamanca, o ambiente era de festa, havendo bandeiras de tantas quantas as nacionalidades daqueles que participavam nesse empreendimento. Conta um cronista da época que *sobre el estribo de El Marín ondeaba la bandera de España, sobre la segunda pila la francesa, sobre la tercera pila la de Polonia, sobre la cuarta la de Bélgica y sobre el estribo de la Salud la de Portugal y España* (Progreso 1884d7).

Já desde os inícios desse ano se faziam apostas em Salamanca sobre a data em que seria inaugurado o troço entre Salamanca e VF. Prevendo tal acontecimento, iniciaram-se obras de embelezamento no Palácio de La Salina, a sede da Diputación, no qual se devia alojar o rei Luís I de Portugal, sendo que o alojamento previsto para o seu homólogo espanhol Alfonso XII seria o Colegio Viejo. Desejava-se que tal acontecimento ocorresse no mês de Setembro, para coincidir com a exposição provincial na Alamedilla, para a qual o SP contribuiu com 2.500 pesetas e o MF com 3.000 (Progreso 1884d8).

Os trabalhos para levar as locomotivas a um pavilhão próprio nessa exposição, onde seriam benzidas, obrigou ao assentamento de 600m de via provisória, sendo até necessário realizar desmontes para a sua passagem por El Rollo. Os carris saíram da estação e no parque foram dispostos em forma de cruz, onde em cada braço se localizaria uma máquina. Mas como o acto solene teve de esperar um ano para ter lugar, o pavilhão continuou sendo utilizado como depósito de material circulante (Progreso 1884i3; Progreso 1884l2; Progreso 1884m3; Progreso 1885a4; Progreso 1885h).

E a razão para a não realização da festa, deveu-se ao facto das obras se não terem desenvolvido com a celeridade necessária, devido a uma série de percalços, o que defraudou as expectativas dos castelhanos, vindo a via a ser aberta ao serviço público somente em 24.V.1886, com uma discreta inauguração, sem festejos, apenas com prédicas

religiosas (Progreso 1886e1), até porque o jovem monarca havia falecido em finais do ano anterior e a regente estava ocupada em trabalho de parto do novo rei.

Nesse percurso com a extensão de 123,305km até FO (+0,937km até ao limite fronteiriço), passaram a circular dois comboios em cada sentido, um *correio* e um *misto*. O primeiro cobria a distância entre Salamanca e VF em 5h, custando o bilhete em 3.^a cl 7 pesetas, enquanto que na outra composição a viagem durava mais de 7h (Progreso 1885g).

Em 1897 esta distância-tempo foi encurtada para 2,44h e o mesmo bilhete aumentado 15 centavos de peseta. Tomemos como exemplo o *Tren sur-espess núm. 11-7*, com as seguintes paragens: saída de Salamanca às 11,25h, chegada a LFSE pelas 12,33h (esperava aí 7m), paragem em Ciudad Rodrigo pelas 13,22h, travessia da fronteira pelas 14,09h (esperando na estação de VF 41m) e partia pelas 13,50h (hora portuguesa), passava na Pampilhosa às 19h, em Coimbra 19,17h e aportava ao Rossio (estação central de Lisboa) pelas 22,50h (23,50 hora espanhola). Demorava portanto 12,25h, o que nos parece extraordinário (Guía 1897, 69)!



Quadro do Itinerarios de los trenes – Servicio desde el dia de la inauguracion FERRO-CARRILES DE MEDINA A SALAMANCA Y DE SALAMANCA A LA FRONTERA PORTUGUESA

Trenes correos: de Medina del Campo á Fuentes de Oñoro y viceversa, 201 kilómetros en siete horas y quince minutos. – Trenes mixtos en diez y siete horas

PRECIOS			km	ESTACIONES	TRENES						ESTACIONES	TRENES					
1. ^a	2. ^a	3. ^a			1.Correo			5.Mixto mercancías				2.Correo			6.Mixto-mercancías		
Pts.	Pts.	Pts.			Llegada	Parada	Salida	Llegada	Parada	Salida		Llegada	Parada	Salida	Llegada	Parada	Salida
						m. ^a			m. ^a			tard.			m. ^a		
“	“	“	“	Medina	“	“	1.40	“	“	6	Fuentes Oñoro	“	“	4.30	“	“	3
1.40	1.05	0.65	12	Campillo	2	1	2.01	6.26	3	6.29	Espeja	4.50	3	4.53	3.33	6	3.39
2.55	1.90	1.15	22	Carpio	2.18	1	2.19	6.51	5	6.56	Carpio	5.11	1	5.12	4.06	2	4.08
2.80	2.85	1.75	33	Cantalapiedra	2.38	6	2.44	7.20	18	7.38	Ciudad Rodrigo	5.30	8	5.38	4.24	26	5
5	3.75	2.25	43	Carolina	3.04	1	3.05	8.04	2	8.06	Sancti-Spíritus	6.15	2	6.17	5.52	9	6.01
6.10	4.60	2.75	53	Pedroso	3.22	6	3.28	8.28	10	8.38	Martin del Río	6.41	2	6.43	6.34	16	6.50
7.50	5.60	3.40	65	Gomecello	3.49	1	3.50	9.05	10	9.15	Fuente S. Esteban	6.52	4	6.56	7	5	7.05
8.05	6.05	3.65	70	Moriscos	3.59	1	4	9.26	6	9.32	Bóveda	7.30	6	7.36	7.50	10	8
8.90	6.65	4	77	Salamanca	4.15	10	“	9.50 m.	5.55	“	Quejigal	7.50	2	7.52	8.17	4	8.21
					Tren 3. correo			Tren 7. Mixto-mercancías			Barbadillo	8.10	2	8.12	8.44	6	8.50
						m. ^a			tard.	Doñinos	8.31	2	8.33	9.15	4	9.19	
“	“	“	“	Salamanca	“	“	4.25	“	“	3.45	Tejares	8.48	2	8.50	9.38	5	9.43
0.70	0.55	0.35	5	Tejares	4.38	2	4.40	4.03	4	4.47	Salamanca	9.03 n.	10	“	10 m.	6	“
1.50	1.15	0.70	13	Doñinos	4.55	2	4.57	4.27	4	4.31		Tren 4. Correo			Tren 8. Mixto mercancías		
2.55	1.90	1.15	21	Barbadillo	5.15	2	5.17	4.54	5	4.59			n.			tard	
3.60	2.70	1.65	30	Quejigal	5.36	2	5.38	5.23	4	5.27	Salamanca	“	“	9.13	“	“	
4.40	3.30	2	37	Bóveda	5.53	4	5.55	5.43	8	5.51	Moriscos	9.28	1	9.29	4.19	6	4.25
6.60	4.95	2.95	56	Fuente S Esteban	6.29	6	6.35	6.38	22	7	Gomecello	8.38	1	9.39	4.38	10	4.48
7.07	5.30	3.20	60	Martin del Rio	6.44	2	6.46	7.11	5	7.16	Pedroso	9.59	6	10.05	5.15	12	5.27
8.40	6.30	3.80	72	Sancti-Spíritus	7.06	2	7.68	7.40	5	7.45	Carolina	10.22	1	10.23	5.50	2	5.52
10.60	7.95	4.80	91	Ciudad Rodrigo	7.41	10	7.53	8.30	30	9	Cantalapiedra	10.71	6	10.47	6.17	20	6.37
11.75	8.80	5.30	101	Carpio	8.09	1	8.10	9.25	2	9.27	Carpio	11.06	1	11.07	7.01	6	7.07
13	9.75	5.85	112	Espeja	8.32	3	8.35	9.54	5	10.02	Campillo	11.24	1	11.25	7.28	6	7.34
11.40	10.80	6.50	123	Fuentes Oñoro	9.15	5	9.30	10.36	17	10.53	Medina	11.45 n.	“	“	8 n.	2	“
15.25	11.50	7	125	Vilar Formoso	9.20 m.	“	“	11 n.	“	“							

(Progreso 1885g)

A direcção das obras desta via foi encomendada ao eng.º polaco exilado Edmundo Wesolowski, contando na equipa como chefes de secção, os colegas Zaborowski, Bartissol e Luciano Tellier. Foi um personagem muito popular entre a sociedade salmantina, no entanto tudo indica que essa popularidade não condizia com as qualidades técnicas que empregara nas obras a seu cargo, pois logo começaram os rumores acerca da fragilidade das pontes construídas, além da necessidade que houve de se rectificarem taludes e trincheiras, abandonando-se inclusivamente o trajecto que já se havia aplanado nos 8 primeiros km à saída da cidade, com o estranho argumento de que, atravessando-se o Tormes em El Marín - La Salud, se economizariam 4.000.000 de *reales*. Todavia tudo indica que o mais certo fosse com o propósito de não construir a ponte sobre o Tormes na sítio conhecido como Las Huérfanas, para não facilitar o acesso à cidade do CF transversal que então se pensava (RIVAS 2004, 55). O tempo confirmou a falta de rigor nos trabalhos realizados e, em Fevereiro de 1885 Wesolowski terá sido obrigado a demitir-se, assumindo então a direcção dos trabalhos o eng.º italiano Claudio Chiesa (Progreso 1885a3).

O novo traçado impõe a execução de duas pontes, uma no caminho da Estação e outra em La Glorieta, para além daquela que há-de transpor o Tormes em La Salud.

Junto á estação levantou-se então o viaduto denominado *del camino de la Estación*, ao km 0,456, com o comprimento de 38,05m, altura de 5m e largura de 9,00m, uma vez que fora prevista para via dupla. O seu peso total era de 119.549kg e tinha uma obliquidade de 29º (Progreso 1884d3).

E mais adiante, no km 1,321, o de La Glorieta, com uma extensão entre apoios de 19,50m e vigas de 20,00m. O tabuleiro intermédio foi concebido em vigas cruzadas (cruz de San Andrés) com montantes, transpunha a estrada num ângulo de 82º. Já em 1913 e dada a sua débil consistência se projectou a sua substituição por uma nova, elaborando o seu projecto Claudio Chiesa, com um orçamento de 99.241,47 pesetas.

Quanto à ponte de El Marín - La Salud, construiu-se com dois estribos de silhares e quatro pilares metálicos que suportavam um tabuleiro de 206,75m. Os vãos extremos tinham 35,20m e os intermédios 45,45m. A altura máxima sobre o caudal do Tormes era de 38,33m. Desde os inícios da exploração da via que dera mostras de alguma fragilidade. Em Maio de 1926 o eng.º português Jaime Martins redigiu um projecto para a sua consolidação que exigia um reforço de 330.000kg de ferro (RIVAS 2004, 55).

Estas três obras de arte desapareceram ao executar-se a variante entre Salamanca e Tejares em 1954 (RENFE 1954), e o antigo leito da via deu lugar à extensa Avenida de

Portugal. Aliás, passaram os comboios a circular por esta variante, na noite de 07 para 08.VIII.1954 (Gaceta 1954, 1/6).

Pela necessidade em reunir materiais do outro lado do Tormes, foi necessário levar a famosa locomotiva La Tardienta pelas ruas da cidade, atravessando pela ponte romana, através do sistema de colocação de carris que depois se levantavam após a passagem da máquina e se recolocavam à sua frente, repetindo a operação tantas quantas as vezes necessárias. E foi assim que uma locomotiva a vapor pôde demorar 10 dias a realizar um percurso de pouco mais de 5km, o que motivou um inusitado espectáculo do qual os salmantinos usufruíram com muita curiosidade (Progreso 1884a; Progreso 1884a1; Progreso 1884a3).

No outro extremo da via coube à locomotiva Beira Alta a função de participar na sua construção, avançando desde VF, vencendo a 28.V.1884 os 18km entre VF e a ribeira de Azaba e prevendo-se que dentro de dias avançasse até ao Águeda (+7km) por uma via provisória, segundo o *sistema americano* (Progreso 1884c2; Progreso 1884c5; Progreso 1884c8). Mas situações houve em que as máquinas foram desmontadas e transportadas em carros de bois, com foi o caso de duas locomotivas que chegadas à estação de Salamanca se foram juntar à La Tardienta nessas condições (Progreso 1884d).

No relatório elaborado aos custos de construção destas vias, a pedido do governo português, se refere que *outras secções das linhas, e sobretudo na linha de Ciudad Rodrigo, tem exigido incessantes esforços para a sua fixação as numerosas trincheiras abertas em terrenos mais ou menos desagregáveis ou escorregadios, em areia ou argila, principalmente nas margas, que nas proximidades de Ciudad Rodrigo em virtude de córte mais profundo, mais instáveis tornam os taludes* (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 7).

Quadro das edificações existentes entre Salamanca e Fuentes de Oñoro

Passagens Inferiores	Km	Passagens Superiores	Viadutos	Pontes	Estações	Apea-Deiros	Cate-Gorias
1. ^a	---	---	Tormes	Yeltes	Salamanca	---	1. ^a cl.
Estrada de Valladolid	2	---	Huebra	Gavillanes	Tejares	---	3. ^a cl.
junto da anterior	2	---	S. Giraldo	---	Doniños	---	3. ^a cl.
Estrada de La Fregeneda	6	---	Águeda	---	Quijigal	---	3. ^o cl.
---	7	Estrada de Ciudad R	---	---	---	---	---
Moras Verdes	66	---	Azaba	---	Barbadillo	---	3. ^a cl.

Moras Verdes	67	---	---	---	---	Villar	---
Valdecarpinteros	82	---	---	---	Boveda	---	3. ^a cl.
Estrada de Salamanca	88	---	---	---	LFSE	---	2. ^a cl.
Ciudad Rod	92	---	---	---	Martín	---	3. ^a cl.
Espeja	112	---	---	---	Sancti Sp.	---	3. ^a cl.
---	---	---	---	---	Ciudad Rod	---	3. ^a cl.
---	---	---	---	---	---	Carpio	---
---	---	---	---	---	Espeja	---	3. ^a cl.
---	---	---	---	---	F. de Oñoro	---	2. ^a cl.

(ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 26-32)

Importou a avaliação dos custos desta linha em 20.531.072 pesetas, correspondendo a 164.248 pesetas por km, valores que se podem encontrar mais detalhadamente no referido Relatório.

B – A Linha de Salamanca a Barca d’Alva

A linha ferroviária do Douro -que liga o Porto a Salamanca- é composta por dois trajectos ferroviários por exigências da fronteira política, do Porto a BA e desta localidade a Salamanca⁴⁵⁷, como já sabemos. Foram construídos por finais do século XIX, num tempo em que se somaram interesses comuns e idênticos sonhos, bastando recordar que ambos os troços, o português e o espanhol, foram inaugurados na mesma data, 08.XII.1887, após um lento progresso, desde o seu início, até alcançar o ponto de união na fronteira.

A linha-férrea de LFSE – BA sulca as terras do Centro e O da província de Salamanca correndo do lado português paralelamente ao rio Douro, percorrendo duas paisagens completamente distintas, o planalto do noroeste salmantino e os vales encaixados do Águeda e Douro.

Aprovado o projecto pelo governo espanhol através da RO de 05.VI.1881, estabelecendo todavia que antes da sua execução se fizesse *un estudio detenido en los 50 Kilómetros proximos a este punto [BA] y se procurará una solucion mas economica, á cuyo fin deberá estudiarse el medio de acumular en el menor trayecto posible las dificultades que ofrece la bajada desde la meseta de Castilla hasta el rio Agueda, de manera que en este trayecto resulte una construccion económica* (AHD 1882a), cláusula

⁴⁵⁷ Sendo que o troço desde o Porto a Ermesinde seja comum às Linhas do Minho e Douro, assim como o troço entre Boadilla/La Fuente de San Esteban e Salamanca seja comum às Linhas da Beira Alta e Douro, ou se quisermos, comum aos troços entre Salamanca a FO e Salamanca a LF. Já no projecto de Rolin e Wesolowski, se diz que, eufemisticamente, nas Cortes haviam chamado ramal à ligação de Salamanca ao CF do Douro mas que se tratava efectivamente duma linha-férrea (Memoria 1883).

esta que veio servir a pretensão portuguesa de introduzir algumas modificações nas pendentes e curvas do traçado (AHD 1882; AHD 1882a; 1884b), das quais resultaram um novo projecto apresentado em 16.VIII.1883 (AGAE 1883), projecto que foi ainda objecto de algumas variantes em 25.XI.1884 relacionadas com o viaduto metálico das Almas e abertura de dois túneis, no último km do percurso (AGAE 1884-85), assunto também já passado em revista.

Foram as tarifas do CF alvo de um estudo elaborado por uma comissão nomeada em 26.VI.1882 (AHD 1884f).

Em 31.VIII.1883, oito meses após o início dos trabalhos da linha para VF como se viu, inauguram-se oficialmente os trabalhos da infra-estrutura ferroviária de LF, atraso devido ao facto das autoridades municipais, comarcais e provinciais -algumas delas haviam subscrito acções da companhia- terem entregue algumas propostas de alteração do traçado, com protestos das comarcas de Ledesma e sobretudo Vitigudino no sentido de que a ferrovia pudesse passar também por esta localidade, razões que estarão na origem da demora na aprovação do projecto final e no qual a empresa ignorou a maioria das sugestões, porque elas o encareciam.

Todavia, devido certamente ao inconformismo daquela sede de “partido”, a CFSFP, em 1887, meio ano antes das últimas inaugurações, chega a propor, ou a ceder para que propusesse, um CF transversal de Bogajo a Vitigudino, mas com a condição de para tal, haver uma subvenção de 12.000 pesetas durante 20 anos (Fomento 1887h), o mesmo acontecendo, no ano seguinte, relativamente a Ledesma (Fomento 1888d).

Todos estes contratemplos impediram que se concentrassem esforços no estudo deste ramal, aquele que mais dificuldades técnicas apresentava, devido à agreste orografia desde LF até à fronteira, necessitando de difíceis obras de engenharia, como túneis, pontes, trincheiras, terraplanagens e outras, para percorrer um desnível de 328m em 17km, custando esta secção de via como no final das obras se concluiu, 900.000 pesetas/km (RENGEL 2002).

O novo projecto de traçado da via-férrea para a BA propôs-se atravessar o rio Águeda 870m mais acima do ponto fixado no primeiro, fazendo a descida pela margem direita deste rio em vez de o fazer pela margem esquerda do Douro, como em memória justificativa remetida ao governo português em 27.IX.1883, a empresa concessionária explicara (BURNAY 1884). Incluía o plano que nesta secção se escavassem 20 túneis e se construíssem 12 pontes metálicas mais a internacional.

Atravessa esta via (a 3.^a secção do CF de Salamanca à fronteira) o território dos seguintes municípios, alguns deles entretanto extintos: Boadilla / LFSE, numa extensão de 3,4km; Boada, em 4,100km; Zarza, 5km; Retortillo, 0,250km; Villares de Yeltes, 5,250km; Villavieja de Yeltes, 8,050km; Bogajo, 4,760km; Fuenteliante 1,100km; Olmedo de Camaces, 1,700km; Campil-Duero, 0,300km; volta ao termo de Olmedo, 4,490km; San Felices de los Gallegos, 0,900km; Lumbrales, 9,550km; HD, 11,340km; e por fim LF, 17,33858 km (Gaceta 1885; (GM 1885a, 223).

Entre o município de Fuenteliante e o de Olmedo atravessam os carris o termo de Cerralbo (BOE 1999), ao qual estava em 1867 agregado o de Campilduero⁴⁵⁸ (MADOZ 1845-1850).

A construção implicou uma gigantesca operação, com milhares de homens envolvidos para realizarem os movimentos de terras, as demolições, os desmontes, as escavações de túneis e trincheiras, o transporte de materiais, as terraplanagens, a compactação dos solos, a construção de plataformas, para além de todas as necessárias obras de arte, destacando-se delas os próprios túneis, os aquedutos, as pontes, pontões e viadutos, as passagens de nível, os muros de suporte de terras, os edifícios das estações e outros ao longo da via, os caminhos de acesso, etc., até à montagem dos carris.

Quadro dos túneis existentes entre Valedenoguera e Vega de Terrón

Túnel	Parte Revestida	Parte não Revestida	Túnel	Parte Revestida	Parte não Revestida
1.º Carretera ⁴⁵⁹	1.458m	135,68m	11.º Cega Vinha	22,00m	72m
2.º Majadas	12,000m	20,85m	12.º Llanos	149,09m	---
3.º Morgado	188,150m	234,50m	13.º Lugar	126,56m	---
4.º Poyo Rubio	83,690m	---	14.º Barca	134,60m	---
5.º Belleza	47,330m	29,10m	15.º Poyos	37,42m	---
6.º Poyo Valiente	144,100m	213,45m	16.º Porrera	329,61m	---
7.º Pico	46,360m	---	17.º Riscos	200,13m	---
8.º Cega Verde	86,020m	---	18.º Gazaro	71,98m	---
9.º Martin Gagos	61,510m	---	19.º Almas	72,64m	---
10.º Cortina	77,860m	---	20.º Muelle	238,97m	---

(ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 42-44)

Recentemente, em mais uma das nossas descidas pedestres pela via-férrea entre o viaduto do Froya e a ponte internacional, à entrada do túnel n.º 7, mercê da luz solar

⁴⁵⁸ Campilduero corresponde na actualidade a uma quinta agrícola -atravessada de facto pela linha-férrea-existente no município de Cerralbo, para além de dar nome a uma rua deste povo.

⁴⁵⁹ Como desenvolvidamente veremos em II, 4.3.1.

rasante que entrava pela boca do túnel, detectámos, nos silhares de revestimento interior -o que para nós constituiu uma surpresa- siglas de canteiro, de pelo menos duas tipologias (círculo com interior cheio e círculo vazio, tipo “cavinha”. Esta constatação, ou seja, a ocorrência / subsistência em finais do século XIX das marcas de canteiro, próprias das construções medievais, apostas nos silhares pelos elementos de cada oficina, uma vez que os “artistas” eram pagos à peça, deveras nos surpreendeu. Percebemos ainda a sua existência noutros túneis da restante descida. Será um estudo que talvez mereça a pena ser realizado, podendo o seu resultado obrigar a rever algumas cronologias, sobretudo para peças soltas e deslocadas.

Fotografias das siglas de canteiro nos túneis de La Fregeneda!!



(ABREU 2009a)

Quadro das principais pontes e viadutos

Designação	Km	Comprimento (M)	Altura (M)	Custo (Pesetas)
Yeltes	18	156,80	39,00	602.976
Camaces	40	60,70	13,26	194.686
Froya	61	165,70	34,60	649.795
Morgado	66	104,70	28,20	350.449
Poyo Rubio	67	112,90	24,32	291.182
Poyo Valiente	67,5	138,00	23,00	372.221
Lugar	71	140,12	60,22	813.386
Los Poyos	73	135,20	49,68	596.901
Los Riscos	74	71,00	31,75	242.916
Las Almas	77	132,70	25,55	495.358
Internacional	77,5	184,00	24,55	342.720

(ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 21/40-41)

Quanto aos topónimos *Poyo(s)* e *Las Almas* esclarecemos que relativamente ao primeiro, também temos ouvido pronunciar *Pollo(s)* o que garante um significado completamente distinto, no que respeita ao segundo, temos para nós que tal advirá do facto de se localizar em frente mas na margem esquerda do Águeda, um local conhecido por Veiga dos Mortos e relacionado com um episódio ocorrido nas guerras da Restauração, onde o exército luso terá chacinado tropas espanholas que fugidas desde Escalhão, aí terão tentado vadear o rio. Contou-nos no entanto o último chefe de estação da BA, reproduzindo talvez a *vox populi*, que a etimologia provém do fuzilamento aí realizado de vários indivíduos que se haviam refugiado em Portugal e que a PIDE repatriara, durante a guerra civil espanhola (ABREU 2003b). Não duvidamos do fuzilamento, tampouco do local onde o execrável crime se terá cometido, mas parece-nos inverosímil uma vez que informes do século XIX já dessa forma designavam essa zona e respectivo ribeiro (LEAL 1876-1888, 478; COSTA 1888, 21; ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 41). Tudo talvez pela casualidade do episódio da guerra civil ter ocorrido cerca do local onde já outras “almas penavam”.

Foi a estação internacional homóloga da BA, erigida junto ao ribeiro de Valdenoguera nas cercanias da vila de LF, numa extensa plataforma artificial criada para o efeito, porque nessa povoação há muito se instalara a alfândega, apesar do Regulamento de Transito entre Portugal e Hespanha (1877) prever a criação de uma sua delegação na VT (Regulamento 1877, 147), assunto em que Portugal se empenhou através da sua Legação em Madrid ao longo de 1879-1880 e no qual o governo Espanhol parecia não estar interessado argumentando como principal motivo a *falta de local apropriado* (AHD 1880).

De facto, no projecto ferroviário que vingou (Rolín e Wesolowski), alude-se ao facto da difícil topografia da margem direita da foz do Águeda impossibilitar aí a construção da estação internacional espanhola, propondo que na BA se localizassem as duas alfândegas, construindo a meias com Portugal os respectivos edifícios, caso contrário Espanha via-se obrigada a localizá-los em HD, a 19km da fronteira. Avaliava o seu custo (50%) em 500.000 pesetas (Memoria 1883).

Este projecto (encomendado pela Espanha), nas considerações que tece acerca desta via-férrea que se estudava, considera desde a primeira hora -e documenta-o com outras opiniões- que se devia construir, não porque se esperasse que viesse a ser rendível, uma vez que atravessava uma região pobre e pouco povoada, nem sequer por ser considerado internacional, mas que fazia todo o sentido por razões de boa vizinhança. A única vantagem eventual estaria no *comercio de tránsito* mas para isso seria necessário criar a *corrente comercial*, ou seja, oferecer facilidades de transporte, diminuir os trajectos e aplicar tarifas económicas. Como? Melhorando o porto do Porto, fazer um bom tratado comercial reduzindo ao essencial a burocracia nas alfândegas (Memoria 1883).

Todo este trajecto é de via única, com cargas autorizadas a locomotivas e vagões de 16 toneladas de peso máximo por eixo e 4,8 toneladas por metro linear e supera um grande desnível que vai dos 785m em Boadilla à cota de 155m no porto de VT (RENGEL 2002; Instituto 2003). Estava classificada na década de 1950 pela RENFE, como via do tipo III, i. e., de pouca resistência, não permitindo entre HD e BD, na melhor das hipóteses e dependendo do tipo de comboio, velocidades superiores a 55km/hora (RENFE 1956).

Compreende as seguintes estações e respectivas distâncias kilométricas a partir da bifurcação da linha em LFSE / Boadilla:

Quadro das estações ferroviárias entre La Fuente de San Esteban e La Fregeneda

Designação	Km ⁴⁶⁰	Classificação
Boada	6,3	3. ^a classe
Villares de Yeltes	13	3. ^a classe
Villavieja de Yeltes	21,4	3. ^a classe
Bogajo	30,6	3. ^a classe
Olmedo de Camaces ⁴⁶¹	35,5	3. ^a classe

⁴⁶⁰ Um estudo de 1967, precisa com mais rigor a localização das estações: 6,894; 13,017; 21,494; 30,665; 35,586; 44,550; 52,440; 61,021, respectivamente. E até ao meio da ponte internacional, 77,564km (RENFE 1967, 1).

Lumbrales	44,5	3. ^a classe
Hinojosa de Duero	52,4	3. ^a classe
La Fregeneda	61,0	2. ^a clase / intern.

(ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 44-45)

O Relatório aos custos deste CF que vem sendo mencionado, no item relativo às *Estações e casas de guarda*, refere que todas elas dispunham de *edifícios, caes, vedações, etc.*, para além de *mobilia*, no entanto as de Lumbrales e LF possuíam reservatório de água e, a estação internacional, *Edifício de passageiros, latrinas e lanternaria, passeio, caes de mercadorias, cocheira de carroagens, cocheira de locomotivas, tanque para represa d'agua á entrada do tunnel da Carretera e aqueducto para o poço do reservatório, tubagem no tunnel, caes de carvão, edificio da alfandega e avenida* (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 44-46).

O primeiro troço desta secção da linha a ser inaugurado compreendeu as estações de Boadilla/LFSE a Lumbrales em 25.VII.1887, enquanto que no seguinte -Lumbrales à BA- isso acontecerá alguns meses mais tarde, a 08.XII.1887⁴⁶², dando-se assim por terminada. Durante este lapso de tempo dirigiu a companhia uma petição no sentido de se autorizar a emissão de títulos de crédito (AHD 1887).

Quanto às diferentes designações dadas à primeira secção deste CF, ou seja, da cidade de Salamanca à estação onde ele bifurca, refira-se que aquando da sua construção se lhe chama sempre Boadilla, mas como os edifícios ferroviários foram construídos nos limites do termo com o de LFSE, posteriormente, para satisfazer estes, duplicou-se-lhe o nome à estação (“LFSE – Boadilla”). Situação que hoje segundo alguns já não faz sentido porquanto com o correr do tempo, o município de LFSE por que mais próximo da estação se desenvolveu, enquanto Boadilla definiu, acabando por ser integrado naquele (BOE 1999).

Quando da inauguração desta ferrovia, o bilhete de passagem em 3^a classe de Salamanca a LF custava 7,20 pesetas, o equivalente a quase 4 jeiras de um servente empregado na via⁴⁶³ (SENA 1985, 24).

⁴⁶¹ Esta estação veio a ter duplo topónimo (“Olmedo y Cerralbo”), talvez devido ao facto da via no seu percurso entre Bogajo e Olmedo, bordejar o linde. No entanto o termo de Fuenteliante chega mesmo a ser atravessado (nesse mesmo percurso) e não entra na toponímia da ferrovia!?

⁴⁶² Se bem que a primeira locomotiva tivesse chegado a LF no dia 21.V.1887 (Fomento 1887g).

⁴⁶³ A peseta foi adoptada como unidade monetária após a revolta de 1868 (GARCÍA ET ALII 1994, 697).

Importou a avaliação dos custos desta ferrovia, segundo os peritos, em 20.360.102 pesetas, o equivalente a 262.710 pesetas por km (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 49).

O acto inaugural da Linha do Douro na sua totalidade (Porto – Salamanca), ocorreu na BA, a meio da ponte e foi assim descrito pela revista *O Occidente*: *A ponte estava vistosamente embandeirada com os pavilhões das duas nações. Os dois comboios, o portuguez que ás 4 horas e tres quartos da manhã partira do Porto, e o hespanhol que sahira de Salamanca ás 7, chegaram ás 11 horas e meia á ponte internacional, parando respeitosaente junto dos encontros, e avançando depois até o centro da ponte, onde os cabeçotes das duas machinas se tocaram entre vivas aclamações. Então o comboio portuguez recuou, trazendo engatado o hespanhol, para a estação de Barca d' Alva, onde foi servido aos convidados um almoço de 100 talheres. Á 1 hora da tarde os excursionistas pozeram-se a caminho tendo-se reunido os dois comboios de inauguração, em um só que, rebocado pelas duas machinas, transpoz a ponte internacional, avançando rapidamente pela Hespanha dentro* (COSTA 1888, 21).

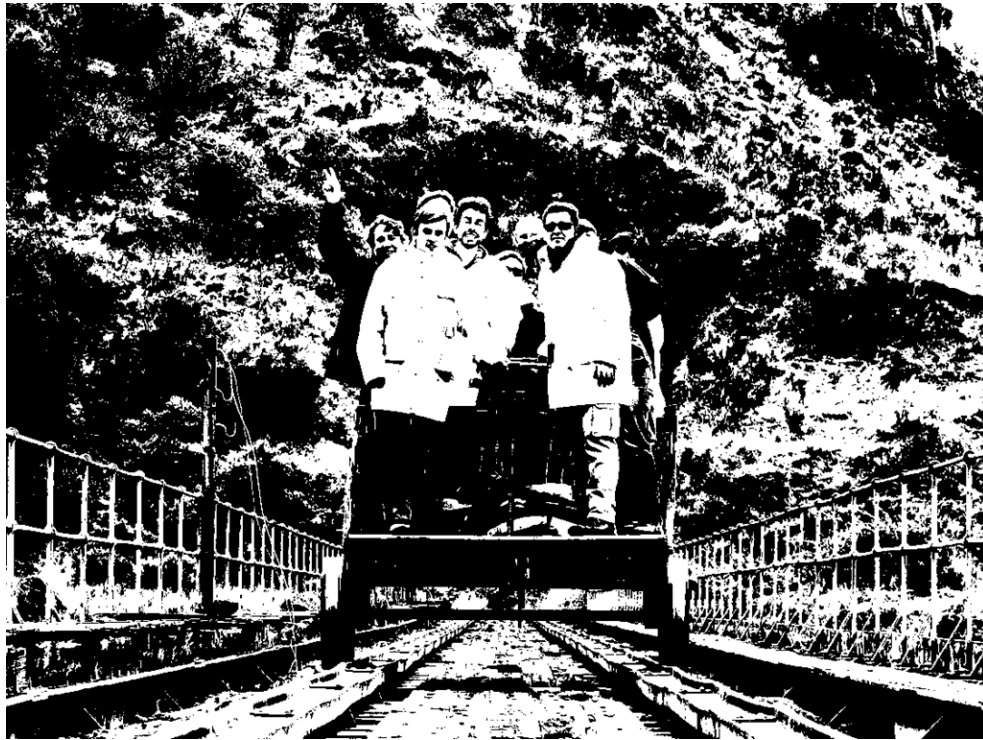
Diga-se em abono da verdade que, em 1897, se podia viajar de Salamanca ao Porto, no *rápido* n.º 15, em apenas 9,12h mas, no percurso inverso, esse tempo era reduzido para 8,48h (Guía 1897, 71)!

No horário de 1941, esse mesmo percurso, demorava 1,37h entre as estações de Salamanca (partida às 8,51h) e LFSE (chegada às 10,28h com paragem de 12m e partida às 10,40h), 2,32h até à de LF (chegada / partida às 13,12h), levando 28 min a descer até à BA (chegada / partida às 13,40h) e 4,23h para chegar ao Porto (chegada às 18,03h), o que totalizava 9,12h, precisamente o mesmo que 44 anos antes. No sentido contrário a viagem realizava-se entre o Porto (partida 9,15h) e BA (chegada às 15,53h) em 6,48h⁴⁶⁴, de LF (partida às 17,48h) a LFSE em 2,12h (chegada às 20,00h e partida às 21,40h), levando entre estas duas estações 1,45h (chegada às 23,25h), o que soma 14,10h, tempo ampliado pelas paragens em LF (1,48h, se calcularmos 30 min para a subida dos 17km) e LFSE (1,40h), de que resultam cerca de menos 2,30h, ou seja, 11,40h às quais teremos ainda, muito provavelmente, de subtrair 60 min relativos à diferença do fuso horário, sendo então a viagem de 10,40h (Guía 1941), aumentando neste sentido, consideravelmente o tempo de viagem neste mesmo hiato de tempo (2,32h).

⁴⁶⁴ Não informa a hora de saída da BA nem a de chegada a LF, mas é verosímil que entre a hora de chegada à BA (15,53h) e a da partida de LF (17,48h) esteja implícita a diferença do fuso horário (1h mais em Espanha).

Todavia no ano seguinte (1942) um comboio-correio demorava do Porto a Salamanca 10,10h, correspondendo na realidade a 9,28h de viagem, porquanto parava 35 min em BA e 17 min em LFSE⁴⁶⁵, ou seja, 1,10h (Guía 1942).

O horário de 1968 (71 anos após), indica que esta mesma distância-tempo havia sido reduzida para 7,30h e 7,12h respectivamente. Estando Salamanca a 3,06h de Madrid e a 15,50h de Paris (CP 1968).⁴⁶⁶

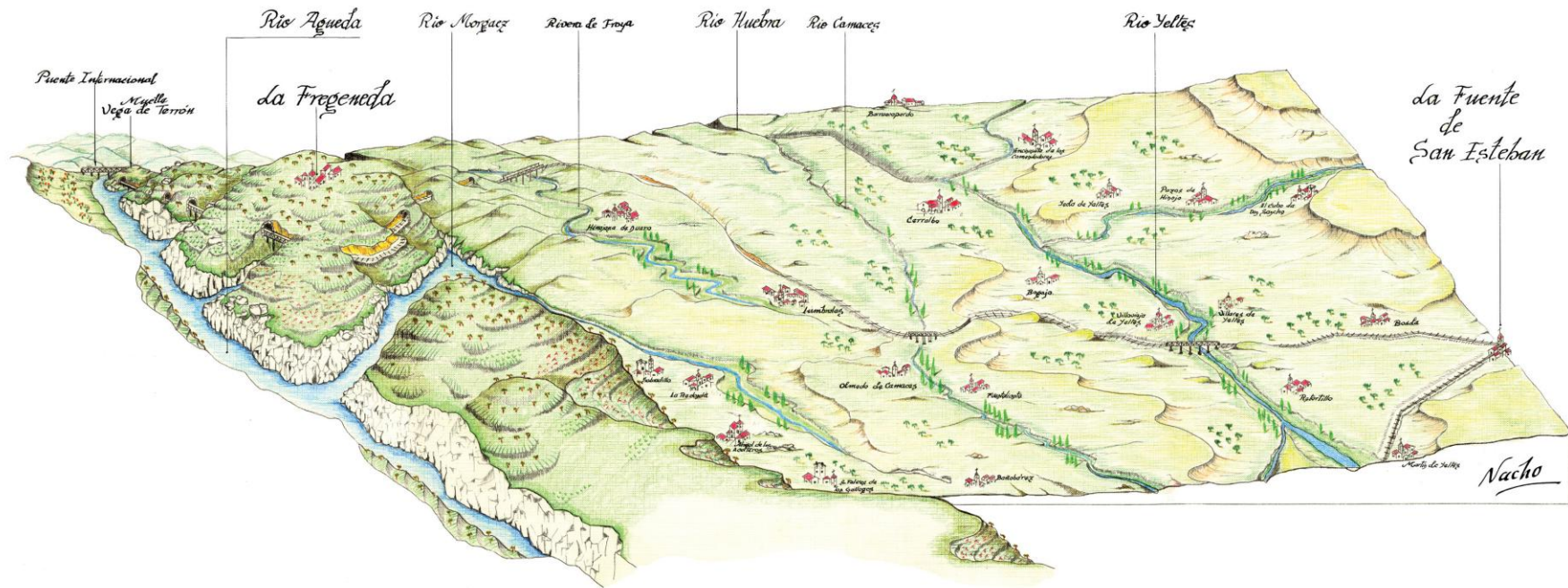


⁴⁶⁵ Chegava pelas 20h e esperava pelo comboio proveniente de Lisboa para Madrid, com o qual enlaçava.

⁴⁶⁶ Este *automotor rápido*, pelo menos no ano anterior, saía do Porto às terças, quintas e sábados e de Salamanca aos domingos, quartas e sextas, por iniciativa do Centro de Iniciativas y Turismo; através dele Salamanca ficava a 338km de Vigo (Adelanto 1967).

Diagrama da linha-férrea de La Fuente de San Esteban – La Fregeneda / Barca d’Alva

Linea Férrea “La Fuente de San Esteban-La Fregeneda-Barca de Alba”

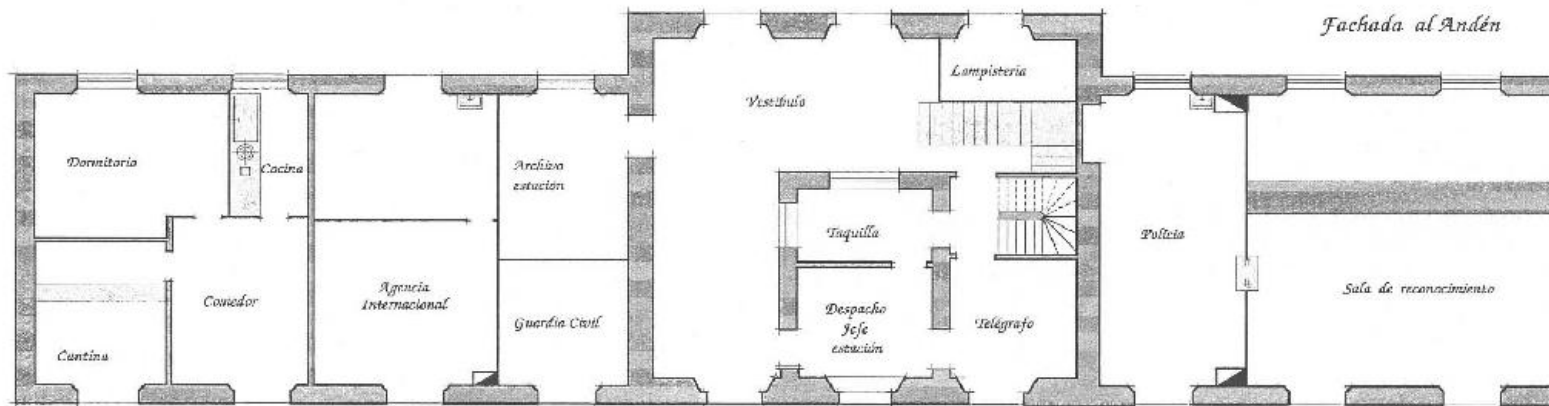
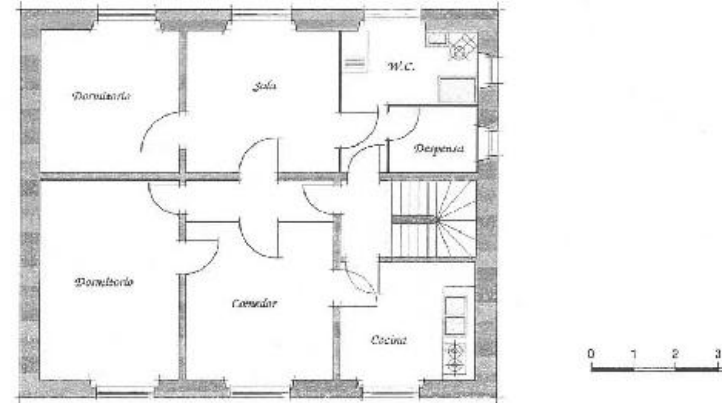


(por deferência do autor ROMERO 1996)

Planta do edifício de passageiros da estação de La Fregeneda

*EDIFICIO DE VIAJEROS
(Estación de La Fregeneda)*

Planta principal



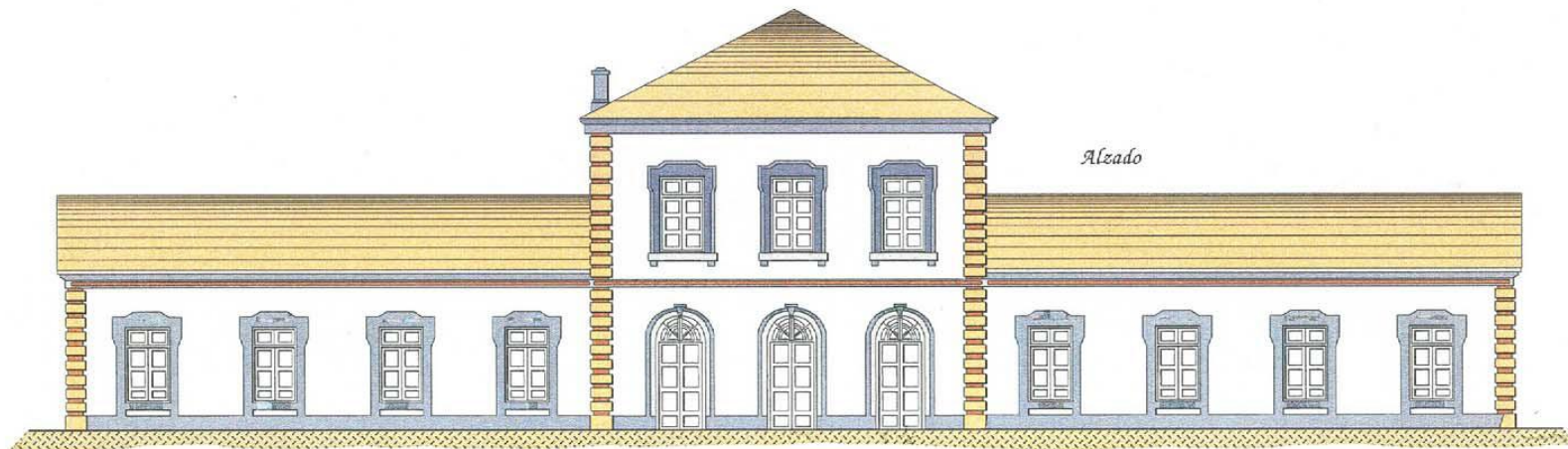
Planta baja

FUENTE: ARCHIVO DE RENFE (S.A. AMANDA)

(RIVAS... ; HORTELANO 1996)

Projecto da fachada oposta à via do edifício de passageiros da estação de La Fregeneda

*EDIFICIO DE VIAJEROS
(Estación de La Fregeneda)*



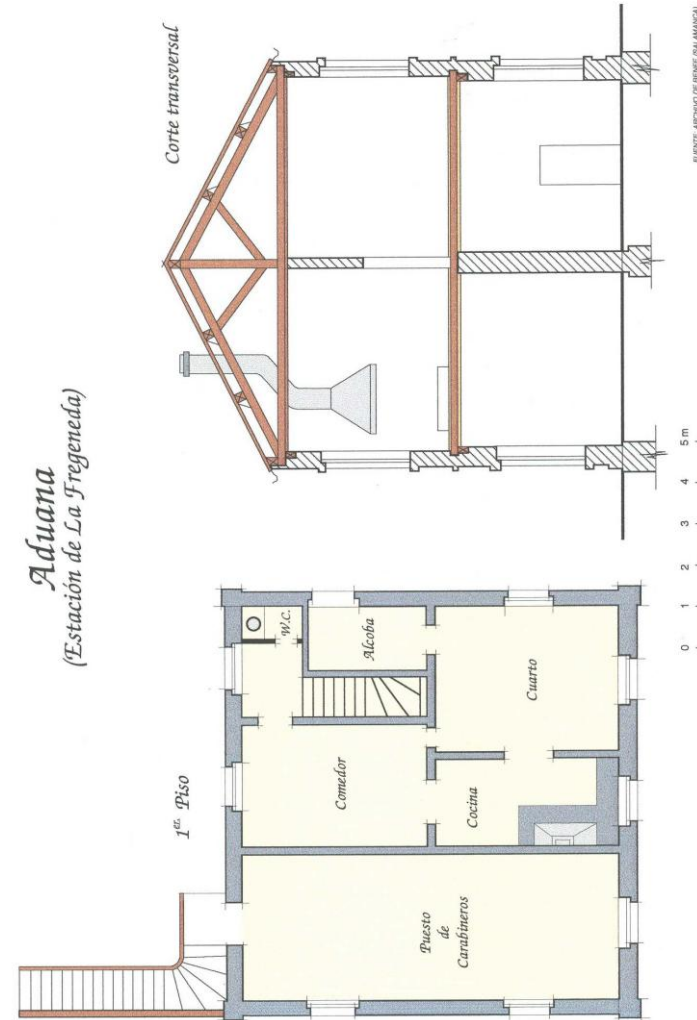
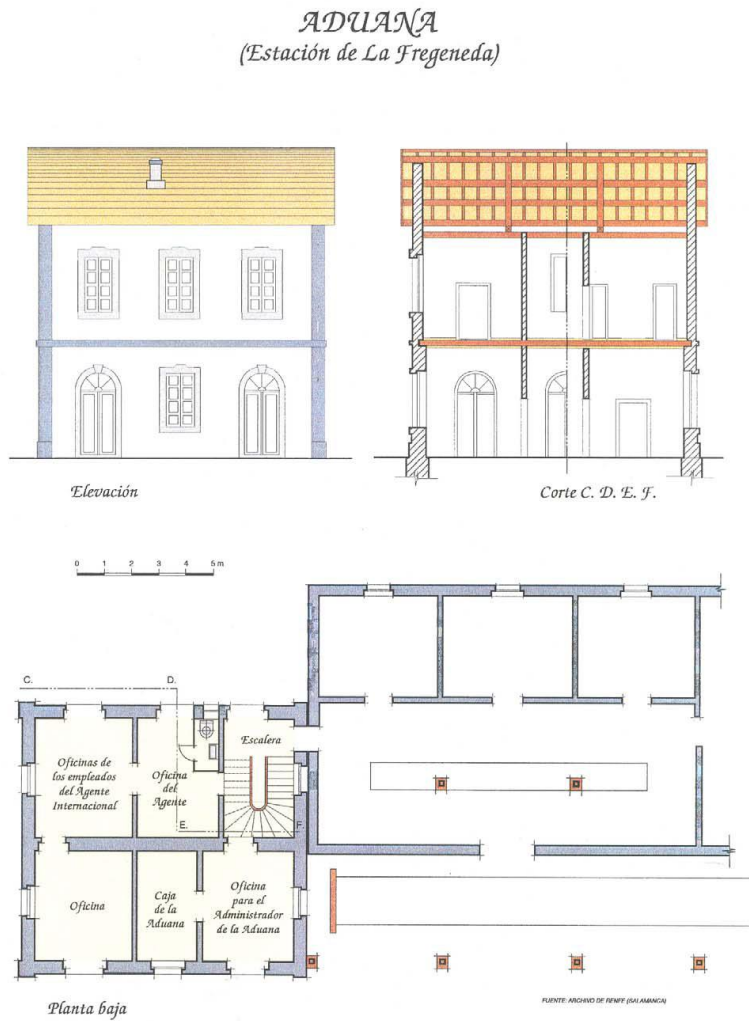
Fachada opuesta a la vía

Alzado

FUENTE: ARCHIVO DE RENFE (H.M.A.M.C.A.)

(RIVAS... ; HORTELANO 1996)

Projecto para o edifício da alfândega na estação de La Fregeneda



(RIVAS... ; HORTELANO 1996)

C – Implicações sociais

Os receios ao comboio manifestados um pouco por todo o Ocidente, em parte relacionados com os malefícios da velocidade, também se fizeram sentir na Península Ibérica, e concretamente na província de Salamanca, quer seja pelo receio da técnica, quer pelo temor de que as alterações das condições de vida tornassem insubmisso a “arraia miúda”, rural e iletrada por tradição, chegando mesmo algumas mentes mais reaccionárias a formular que o CF abria uma via directa para o inferno.

Teve no entanto pouco peso esta oposição. A construção do CF de Salamanca à fronteira portuguesa encontrou muitos adeptos na região, pois as populações entusiasmaram-se e sonhavam com incontáveis benefícios económicos. Viu-se a província contaminada por uma autêntica febre ferroviária, não havendo povo que, em maior ou menor grau, não desejasse ser servido directamente pelo comboio. Criaram-se comissões que se deslocavam a Madrid no sentido de influenciar a passagem dos carris pela sua terra. Muitos foram os projectos (ou as ideias) para CF secundários e/ou transversais, como o de Salamanca a Fermoselle, de Salamanca a Ledesma, de Salamanca a Ávila, de Ávila a Piedrahita e a Béjar, de Béjar a LFSE, de Mieza a Vitigudino e a Villavieja, da Sierra de Francia, de Ciudad Rodrigo ao Tejo... Sendo que alguns deles se pensaram como CF eléctricos, quando nos inícios do século XX se começou a trabalhar no futuro aproveitamento hidroeléctrico do Douro.

Só que o período em que decorreu a construção das linhas-férreas de Salamanca à fronteira portuguesa, alterou, por vezes dramaticamente, o quotidiano da província, mormente o da comarca de El Abadengo (por ser o troço de mais difícil e complicada execução), porque chamou ao território uma multidão de gente proveniente de várias partes da Península, sobretudo da Galiza, Extremadura e Portugal. E também do estrangeiro, através dos administradores, gerentes, engenheiros e outro pessoal técnico das empresas construtoras, o que fez com que a sua capital durante meia dúzia de anos tivesse alguns hóspedes ilustres que contribuíram para animar as suas noites, mormente as passadas no Casino que se reanimou com as senhoras francesas, inglesas, belgas ou polacas, esposas, filhas ou secretárias.

Mas a grande fatia dos que aqui chegaram compunha-se de operários - maioritariamente força braçal- e, para estes, a província não estava preparada para os

receber. Não só ao nível do alojamento e dos cuidados de saúde, mas sobretudo porque vieram perturbar o *status quo ante* das populações rurais.

O enorme número de braços mobilizados foi contabilizado em Dezembro de 1883 em 7.000 obreiros (HUEBRA 1883), sendo que em Maio de 1884 mais de 4.500 trabalhavam na secção até VF e destes, mais de 1.000 ocupavam-se nas obras de construção das pontes de Azaba, Águeda e no viaduto de San Giraldo (Fomento 1884b). Por finais de Novembro eram já mais de 4.000 na secção de LF (Progreso 1884m). Tiveram os castelhanos das terras em redor e das comarcas envolvidas, fraca participação nestas obras, uma vez que a companhia preferia contratar operários já com experiência neste tipo de trabalhos, segundo a opinião avalizada do nosso amigo Emilio Rivas Calvo.

Os salários são muitos variados, ganhando um servente 2 pesetas diárias por 10h de trabalho, um trolha 3,50, e um mineiro 4,50 por jornal de 8h.

Entre eles há profissionais de todo o tipo: trolhas, canteiros, agrimensores, dinamiteiros, condutores de carros, ferreiros, mineiros e todo o tipo de serventes, sem esquecermos os pedintes e meliantes, alguns deles foragidos à justiça (RENGEL 2002). Além do mais não podemos olvidar a conjuntura económica difícil na qual a construção decorreu, revelada por forte emigração. Uma nota da Legação de Portugal em Madrid, fazendo ecos da imprensa espanhola, informa que por essa altura se juntava uma *multidão de maltrapilhos à porta da Legação* brasileira, sendo a *causa a falta de trabalho* (AHD 1887a).

O carácter pouco sadio da região durante o Estio cria dificuldades acrescidas ao avanço da obra. Epidemias de paludismo, cólera, varíola e febre tifóide grassam durante esse período, facilitadas pela grande concentração de gente, a constante mobilidade sem qualquer profilaxia, as más condições sanitárias e de prestação de cuidados de saúde primários.

No Verão de 1884 vive a vila de LF uma situação epidémica que antecipa a da cólera de 1885. Em meados de Julho chegam a Salamanca notícias alarmantes de LF, onde muitos trabalhadores estão a morrer.

As autoridades são obrigadas a tomar medidas de emergência, enviando para o terreno com poderes excepcionais um reputado médico, catedrático da Universidade. Quando o D.^r Cristino Cebrián Vilanova chega a LF em 30.VII.1884 para se inteirar da situação e tomar medidas de emergência, aí trabalhavam, segundo a relação que lhe foi facultada, 3.184 operários, 632 nas trincheiras e terraplanagens, 927 nas obras de fábrica e

1.625 nos túneis (Progreso 1885g). Encontra cadáveres insepultos por já não caberem no cemitério local, obrigando a que rapidamente se escolha um lugar à entrada do povo para os enterrar e transformar em necrópole, aquela que ainda hoje serve a vila.

Nesse dia são 120 os atacados pelas sezões, obrigando a medidas rápidas e radicais. Melhora-se a enfermaria improvisada, cria-se outra, contratam-se como enfermeiros e para a limpeza das enfermarias, várias pessoas da vila. Cria-se em HD uma enfermaria-hospital para onde serão transferidos os enfermos convalescentes de LF, por ser terra mais airosa, quer dizer, mais elevada.

A vila é vistoriada e inspeccionada pelo médico, concluindo aquele não haver aí água potável e as ruas estarem cheias de imundície, propondo no final, ao governador civil e à Companhia construtora, a suspensão total dos trabalhos até ao fim de Setembro, não sem a reacção adversa dos construtores.

Por outro lado, tantos homens juntos, longe das terras de origem e das respectivas famílias, as suas difícilímas condições de vida, o trabalho pesado e perigoso a que estavam sujeitos, a má alimentação, os deploráveis abrigos onde viviam -uma renda de casa de 800 ou 1.000 reais/ano aumentou para 14 ou 16.000 (HUEBRA 1883), os preços exorbitantes dos produtos locais e o mercado negro, forçosamente haviam de contribuir para um mau relacionamento entre eles, sobretudo porque, apesar das 15h de trabalho diário em alguns casos, se juntavam nas tascas onde o álcool corria (atrás destes grupos vêm sempre os taberneiros) e, como é sabido, há sempre os que “têm mau vinho”, e facilmente se envolvem em zaragatas. Outros, criminosos por tendência, ou motivados pelas agruras da fome, praticavam roubos, por vezes violentos, onde até violações sexuais de mulheres ocorriam.

O facto de na obra se empregarem muitos explosivos e talvez mercê do seu fraco controlo, levava à sua subtracção para serem empregados como arma. As más relações dos nativos com os forasteiros era evidente. Julgamos até que os sentimentos xenófobos de algum modo existentes em qualquer comunidade mais ou menos isolada, se reforçaram, apesar da cautela que devemos ter na análise das crónicas da época, uma vez que nas entrelinhas se pode por vezes perceber que, entre os paisanos, também os havia de “fraca têmpera” porque envolvidos na prática de crimes, directos, não só em defesa dos bens ou da honra.

O trabalho, pesado e perigoso e a falta de normas de segurança, originavam acidentes com regularidade. Destes, destaque-se a tragédia ocorrida em 15.VII.1885,

durante a perfuração do túnel n.º 1 ou de La Carretera, episódio em que pereceram 29 operários, como mais detalhadamente enxergaremos em II, 3.3.1.C.

A Guardia Civil deixou de ter condições para manter a ordem pública, sendo por essa razão LF reforçada com uma guarnição militar. A Companhia de Caçadores de La Havana “vê-se e deseja-se” para manter a ordem.

Tudo isto, desde a primeira hora, vem sendo referido por aqueles a quem competia planejar os trabalhos, ou deles dar notícia.

Por exemplo, durante a construção do troço da Linha do Douro em território transmontano, se dava conta das dificuldades acrescidas, *não só pela natureza do solo, como pelas febres que no verão costumam assolar aquellas localidades. No verão passado, por exemplo, foram atacados pelas cezões centenares de operários muitos dos quaes pereceram até quando eram transportados, pelo rio, para sitios mais saudaveis onde podessem curar-se* (RODRIGUES 1883-1884, 85-86).

Os projectistas da ponte internacional do Águeda, ao tecerem considerações acerca dos prováveis custos para a sua construção, referem que seriam elevados por duas razões. A primeira devido à carestia das jeiras por se localizar a ponte em região fracamente povoada e *n’um foco, mal afamado, de febres de character extremamente maligno*. A segunda devido à dificuldade de aprovisionamento dos materiais considerando as grandes distâncias, que os oneram (AGAE 1884).

Cotejando dois periódicos salmantinos da época, entre os anos de 1884-1887, ficámos em posse de inúmera informação, sobre o dia-a-dia, tanto relativamente aos avanços da via, como a pormenores mais corriqueiros com ela relacionados, explorando aqui os aspectos sociais, i. e., sanitários e de ordem pública, através das edições dos El Progreso e El Fomento:

Ano de 1884

- a 20.IV, saiu de Salamanca para LF a companhia de Caçadores de La Habana, por decisão governamental (RO de 13 desse mesmo mês), com o objectivo de manter a ordem pública -apesar do quartel em madeira levantado pela companhia para a albergar ainda não estar concluído-, uma vez que os descatos eram já ali evidentes, devido à grande quantidade de forasteiros empregados na construção do CF, intranquilidade agora agravada por uma greve dos obreiros (Progreso 1884a);

- a 14.V, regista-se uma alteração provocada por portugueses e espanhóis que trabalhavam na trincheira do Teso de S. Francisco em Ciudad Rodrigo; o mesmo correspondente recorda que a existência de *centros de inmoralidad em Ciudad Rodrigo* se “justificavam” pois *tanto los trabajadores y operarios de todas las categorías, como los capataces, listeros y en general toda clase de empleados, necesitan para descansar el tiempo que les queda libre después de 15 horas de trabajo* (Progreso 1884c), dando-nos a entender que a richa se terá desenrolado num desses *centros de inmoralidad*, talvez algum lupanário;

- a 22.VI, partem de Salamanca três freiras da Caridade destinadas a prestar serviço no hospital de LF (Progreso 1884d);

- a 20.VIII, o governador civil de Salamanca dirige uma comunicação ao eng.º Wesolowski, chefe da construção da CFSFP, para que suspendesse as obras iniciadas nas imediações de LF, considerando o perigo que representava para a saúde pública a aglomeração de tanta gente, numa altura em que as sezões alastravam (Progreso 1884d);

- a 24.VIII, são as referidas obras suspensas, com instruções para que os obreiros se dispersassem por vários lugares, como precaução de contágio (Progreso 1884f);

- a 07.IX, continuam suspensos os trabalhos; o alcalde de LF telegrafa ao governador civil para que a força do exército actue, pois um roubo dumas alpergatas motivara uma cena de tiros e navalhadas resultando no homicídio do ladrão, ao que o representante do governo anui; a Companhia pede que se empreguem os trabalhadores que agora por ali deambulam desocupados, noutros lugares (Progreso 1884g); finalmente a tropa actua (Progreso 1884i);

- a 15.X, noticia-se a fuga de LF de Manuel López Conde, autor de disparos com dinamite (Progreso 1884j);

- a 05.XI, uma richa entre portugueses e espanhóis na estação de Ciudad Rodrigo (Progreso 1884l);

- a 30.X, aborda-se a carestia de vida em LF, porquanto uma renda de casa que custava 20 duros custa agora 16.000 reais; os trabalhos da via decorriam a bom ritmo nesta altura mas à custa de vidas humanas, pois devido ao *excessivo numero* [de trabalhadores] y *malas condiciones higiénicas, mueren como chinches, especialmente los gallegos, que aunque tengan dinero de sobra se alimentan mal y no se cuidan nada* (Progreso 1884m);

Ano de 1885

- nos princípios desta ano, as autoridades já previam uma epidemia de *cholera morbus* (DG 1885^a);

- a 09.II, durante a noite uma tentativa de assalto à casa de D. Anselmo Burgos, em LF, rechaçada desde o interior através da troca de tiros, com dois feridos graves entre os moradores e a fuga dos criminosos aquando da chegada da força militar; aquele sucesso dá lugar à reclamação de uma força da Guardia Civil para LF, *para evitar los continuos desordenes y atropellos de ésta indole. Casi todas las noches se oyen detonaciones de petardos y gente desalmada recorre las calles en ademán, provocativo, hasta el punto de que los médicos y otros funcionarios no pueden salir a prestar auxilio por temor a verse acometidos. Urge pues que inmediatamente se tomen medidas enérgicas y se faciliten medios a las autoridades locales para reprimir tan vandálicos actos* (Progreso 1885a1);

- a 22.II, rusgas e revistas da Guardia Civil a várias casas de galegos, resultam na recuperação de travessas, ferros e outros materiais do CF, ressaltando-se o facto de uma das casas ser a do juiz municipal (Progreso 1885a2), que certamente não seria galego, diremos nós;

- a 11.III, cenas de pancadaria em LF, de que resultou uma detenção; referência a um indivíduo que se entretinha a lançar cartuchos de dinamite (Progreso 1885b1);

- a 15.III, refere-se a imundície nas ruas de LF, o que obriga segundo o autor da notícia (certamente de forma humorística), à deslocação com andas (Progreso 1885b2);

- a 29.III, regista-se uma contenda entre obreiros em LF (Progreso 1885);

- a 01.IV, notícia da fuga de um vigarista que burlou gravemente os nativos de LF (Progreso 1885b4);

- a 05.IV, ameaça de demissão do *ayuntamiento y juzgado municipal* de LF se não for posto cobro às desordens (continuam a exigir a presença de uma força da Guardia Civil na vila), porquanto *continua el estado anormal e insostenible... no hay noche tranquila ni día sin emociones. Por la menor cosa se arma un alboroto o se anda a puñaladas y a tiros*; a mesma notícia refere que *un carretero que pernoctó cerca de la vía en LF al despertar encontró una mula muerta de dos balazos y otra con los ojos fuera. Vergonzoso e intolerable*; assim como o caso de um operário que começou aos tiros da janela, tendo na sua posse um revólver e 11 cartuchos de dinamite e respectivos fulminantes; e ainda mais zaragatas (Progreso 1885b5);

- a 16.IV, o desaparecimento de um subempreiteiro sem que tivesse pago os trabalhos que contratara em LF; fuga das mãos de uma escolta da Guardia Civil, no caminho entre Juzbado e Ledesma, de um galego autor de um crime (Progreso 1885b6);

- a 19.IV, o assalto à mão armada a uma cantina em LF, roubo de 12 “duros” e violação de uma jovem, sendo detido um dos assaltantes, de nome Fermín Vázquez Villoria, de Sobradillo, povo vizinho (Progreso 1885b7);

- a 19.IV, num domingo, o filho de um subempreiteiro foi insultado e agredido na BA; indo os seus pais a tentar resgatá-lo, foi a barca em VT apedrejada, o que terá resultado numa verdadeira batalha entre as duas margens, com pedradas e tiros, no local onde se construiria a ponte internacional; uma força de carabineiros impede os espanhóis de atravessarem para o confronto cara a cara; na segunda-feira seguinte os trabalhadores portugueses não aparecem ao trabalho; a barca e o correio são impedidos de atravessar, com os inevitáveis prejuízos (Progreso 1885b7);

- a 21.V, quatro facínoras assaltam à mão armada a pobre habitação de uma família na quinta de San Martín (próximo de VT), manietam o marido e violam a mulher e uma filha de 10 anos (Progreso 1885b8);

- a 18.VI, é imposto um cordão sanitário na fronteira para tentar travar o alastramento da epidemia de cólera (Progreso 1885b9);

- a 12.VII, o surto de cólera continua; operação de resgate dos cadáveres no interior do Túnel de La Carretera onde ocorre um terrível acidente; devido ao ambiente fétido as autoridades autorizam a cremação; devido à cólera os viajantes que chegam à cidade de Salamanca são fumigados (Progreso 1885c1);

- a 19.VII, publica-se uma relação das vítimas do túnel e noticia-se a suspensão das obras devido à epidemia de cólera, levando muitas famílias a mudarem-se para Vitigudino (Progreso 1885d);

- a 28.VII e dias subsequentes, a cólera continua a progredir (Progreso 1885d1; Progreso 1885d2);

- a 17.IX, um motim em LF por reivindicação de aumento de salários, o que obriga à saída para LF de um comboio especial com forças da Guardia Civil para lhe por cobro (Progreso 1885d3);

- a 4 e a 11.X, são publicadas as acusações movidas à Companhia por parte do médico destacado pelas autoridades em LF, que motivam uma resposta do representante da CFSFP: 1º.) a infracção da ordem de suspensão dos trabalhos é inexacta, pois em vez de

1.500 a 2.000 obreiros na secção de LF só havia ocupado trinta e tal incluindo a secção do túnel grande, 29 em trabalhos nos edifícios da estação livres da intempérie, e os restantes perto de 110 em uma obra de terraplanagem da responsabilidade exclusiva do subempreiteiro; somente ocupava os estritamente necessários para a conservação das obras; 2.º) refuta a acusação à Companhia por esta não investir 1% (a que provavelmente estaria obrigada) do custo das obras em matéria de salubridade e assistência médica (o equivalente a 130.000 pesetas), apresentando contas de gastos que ascendem a 149.870 pesetas nessa matéria; 3.º) da acusação de que de 200 obreiros 70% estavam doentes e destes só os menos graves se admitiam no hospital, diz que seis dias antes se encontravam internados 25, dois deles com febre tifóide; 4.º) que não tem que assumir responsabilidades por serem as acusações falsas (Progreso 1885e; Progreso 1885f);

- a 18.X, contra-resposta de Cristino Cebrián Viloría⁴⁶⁷, o delegado facultativo, em quatro pontos:

1.º - infracção das ordens do governo por parte da Companhia.

a) é querer grosseiramente desresponsabilizar-se ao afirmar que os trabalhadores dependiam dos empreiteiros;

b) as estatísticas provam que efectivamente o número de obreiros havia diminuído, mas nunca que as obras haviam paralisado por completo como impunha a ordem do governador, autoridade que tinha permitido os trabalhos no túnel grande para a extracção das águas e materiais, mas como esses trabalhos, segundo uma carta do empreiteiro Tomás Fábrega de 24.VII, haviam terminado, considera que desde esse dia em diante se trabalhou infringindo a ordem de suspensão;

c) considera discutível o quadro do movimento de trabalhadores que o representante da companhia havia publicado, por neles não figurar nenhum operário nos túneis durante os meses de Julho e Agosto;

d) porque no quadro do movimento total de obreiros em Junho, aparecem entre as secções do túnel grande e de LF, apenas 502, quando na relação que a empresa lhe facultara no ano anterior, figuram 3.184, o que considera uma diferença exagerada, levando-o a suspeitar da sua exactidão;

⁴⁶⁷ *La discusión promovida por D. Cristino Cebrian con la compañía del ferrocarril S.F.P. que parecia terminada con la réplica del representante de la misma que ya conocen nuestros lectores, va á dar lugar, si no nos equivocamos, à algun ruidoso incidente (Progreso 1885g).*

e) dos 45 trabalhadores (*¿solo 45?*) empregados no movimento de terras durante os meses de suspensão, informa a companhia que o foram *bajo la propia y exclusiva responsabilidad del contratista*. E Cebrián pergunta se a empresa comunicara ao empreiteiro a ordem de suspensão.

2.º - a Companhia sacrificou a vida de 19 obreiros e a saúde de muitos mais, para sua própria conveniência:

a) assim interpreta a carta particular datada de 31.VIII que o facultativo da empresa na secção de LF, Anastasio Tato Fernández, lhe enviara.

3.º - a companhia expôs a comarca de LF às consequências de uma epidemia:

a) com efeito, a 5.IX trabalhavam na secção de LF mais de 200 obreiros, número que de dia em dia aumentou, chegando a 12 do mesmo mês a 400, ora, como muitos deles provinham de zonas afectadas e as condições da comarca são *altamente favorables al desarrollo del cólera*, não admira que aí a doença se desenvolvesse de modo violento.

4.º - *la compañía há faltado y falta a sus más sagrados compromisos y à los más rudimentarios sentimientos de caridad*.

a) prova disso é o facto da empresa ter mantido uma multidão de enfermos nas suas casas, sem mais auxílio do que a do facultativo;

b) considera que a quantia de 149.870 pesetas que a Companhia diz ter gasto no serviço sanitário, *no esta em armonia com lo deficiente y pobre del serviço*. Concluiu que a Companhia desrespeitara as ordens das autoridades públicas.

Claudio Chiesa declara que não perderá mais tempo com a questão, mas adianta que à Companhia haviam sido reclamadas 3.000 pesetas *por un servicio que ella no há ordenado ni dispuesto*, ameaçando tornar público certas informações. Cebrián Vilanova sentiu-se injuriado e processou-o judicialmente⁴⁶⁸ (Progreso 1885g);

- a 25.X, situação dramática dos trabalhadores em LF devido à paralisação das obras por imposição do governador civil (Progreso 1885h), pois os jornaleiros recebiam apenas pelo trabalho executado;

- a 01.XI, referência a disparos em LF (Progreso 1885i);

- a 08.XI, apesar de concluídas as obras da secção de Ciudad Rodrigo, a sua inauguração foi adiada até ao levantamento do cordão sanitário na fronteira (Progreso 1885j);

⁴⁶⁸ O que é certo é que Cebrián, professor da Escola de Medicina, volvidos cinco anos, é nomeado chefe do serviço sanitário da CFSFP (Adelanto 1890).

Ano de 1886

- a 18.II, sentinelas do cordão sanitário fronteiriço dispararam sobre dois infractores em VT que aí tentavam atravessar o Douro, foi morto o português Manuel Araújo e ferido gravemente o espanhol Manuel Ogando (Progreso 1886a);

- a 25.II, é suspenso o cordão sanitário na fronteira (Progreso 1886b);

- a 04.III, desaparecimento do caixeiro do CF de Medina a Salamanca com 38.000 “duros” (Progreso 1886d);

- a 25.IV, são publicados os dados oficiais dos falecidos pela cólera mas, pelo menos os relativos à província de Salamanca, são severamente criticados pela falta de rigor -e com razão, acrescentamos nós-, porquanto omite uma série de povos onde a epidemia grassou, como os de Peñaranda, Villarino, Macotera e a famigerada LF. No entanto apresentamo-los: foram afectadas 1.187 pessoas e morreram 475; a epidemia durou desde poucos dias até meio-ano, como foi o caso da cidade de Salamanca, que sofreu durante todo o segundo semestre de 1885, afectando 66% da população, mas havendo casos superiores, como Villamayor (84,61%), Gomecello (81,25%), Palencia de Negrilla (71,43%) e Alconada (71,42%). Neste mesmo dia se informa ainda que a CFSFP colocara um letreiro à porta do cemitério de Salamanca a proibir o trânsito pela via, quando para se entrar na necrópole forçosamente se tinha que atravessar essa mesma via, acrescentando a notícia: *y luego nos quejaremos de que no se inaugura este ferro-carril. ¿Qué importa, pues, que no se abra al público, si cierra el paso á la muerte?* (Progreso 1886e);

- a 19.VIII, o governador civil obriga o pároco de LF a dar sepultura a um carrilano, após 60h de impasse (Progreso 1886f);

- a 22.VIII, uma decisão canónica leva à exumação do cadáver e à sua inumação *en lugar para disidentes* (Progreso 1886g), ou seja, um não-católico;

Ano de 1887

- a 18.I, regista-se um surto de varíola em LF e HD (Fomento 1887a);

- a 04.II, que haviam sido levantados vários km de carris entre Lumbrales e HD; o governador civil telegrafa aos *alcaldes* para localizarem os infractores (Fomento 1887b);

- a 08.II, *cerca de la puertecilla de La Caridad un capataz en compañía de su esposa fue apuñalado y muerto por un empleado de las obras del ferrocarril, apodado el Pintado, cuando regresaban de la romería de San Blas* (Fomento 1887b1);

- a 09.II, o médico Cebrián Vilorio visita a zona devido à epidemia de varíola; haviam falecido mais três trabalhadores (Fomento 1887c);

- a 10.II, roubo de 12.000 pesetas do paiol pertencente ao representante dos explosivos (Progreso 1887a);

- a 25.II, uma ordem do governador civil para que todos os trabalhadores do CF se vacinem e revacinem, mas à sua custa, por terem sido eles a introduzir a epidemia em Lumbrales e LF (Fomento 1887d);

- a 13.III, obreiros de LF com os salários em atraso (Progreso 1887b);

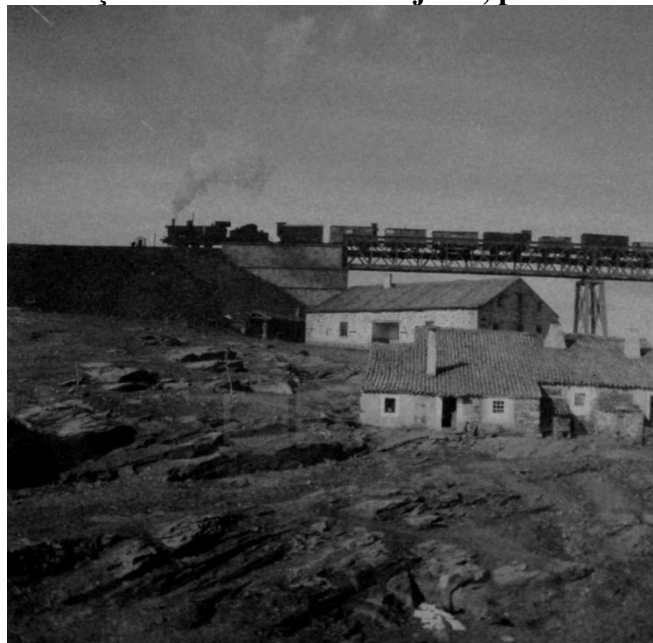
A 17.III, o governador civil inspecciona os trabalhos e os obreiros e ordena a distribuição a cada um de um pão e um quartilho de vinho (Fomento 1887e); fraca recompensa, acrescentamos nós;

- a 16.V, rixas entre trabalhadores do CF; intervém o governador e coloca os desordeiros à disposição do tribunal; registo de vários feridos (Fomento 1887f);

- a 29.V, viagem ferroviária do governador civil a LF nos dias 21 e 22, para apreciar o andamento das obras, cuja via estava transitável até ao viaduto de Poyo Valiente, seguindo a comitiva depois a pé durante cerca de 3km e a partir daí em vagonetas até ao Águeda, onde da futura ponte, se viam já levantados os pilares (Progreso 1887c);

- a 06.VIII, alteração pelas 10h da noite na taberna de Julián Sánchez Gómez, em LF, entre três carrilanos, tendo sido Guillermo de Santa Escolástica, de Salamanca, gravemente ferido no baixo-ventre (Fomento 1887i).

Fotografias de quatro aspectos da antiga ponte ferroviária sobre o Tormes (El Marín - La Salud), entre as estações de Salamanca e Tejares, pouco antes da sua demolição

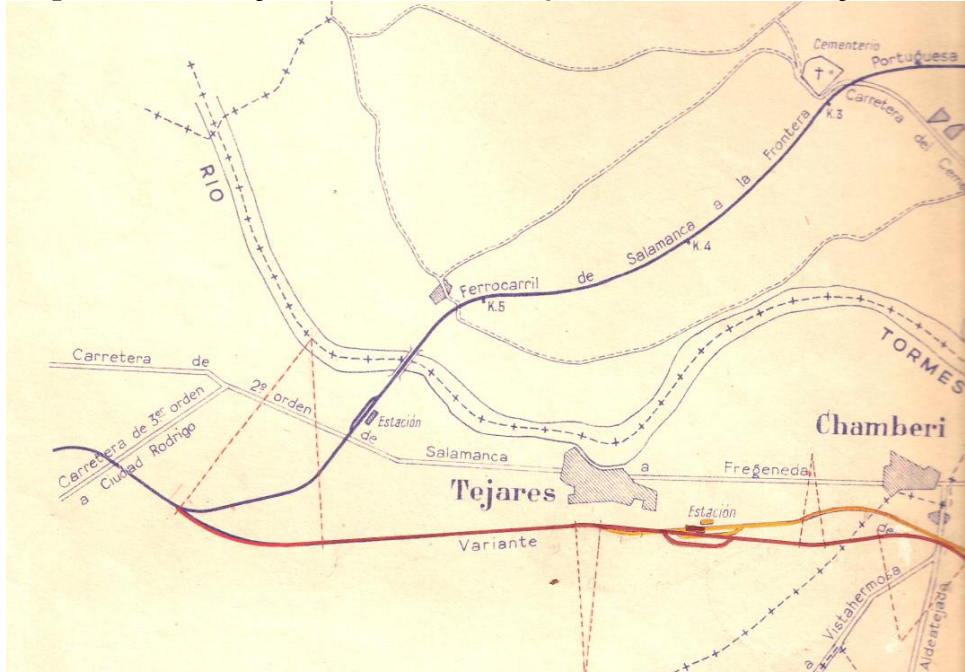


(RIVAS...)



(GOMBAU 1954)

Croquis de localização da variante de Tejares de 1944 e alterações de 1950



(RENFE 1944; RENFE 1950; RENFE 1954)

Fotografias do edifício primitivo da estação de Salamanca (?) e da antiga estação de Tejares



(RIVAS...)



(GONZÁLEZ...)

Fotografias dos vestígios da antiga ponte de La Salud e antiga estação de Tejares (base da cuba da aguada)

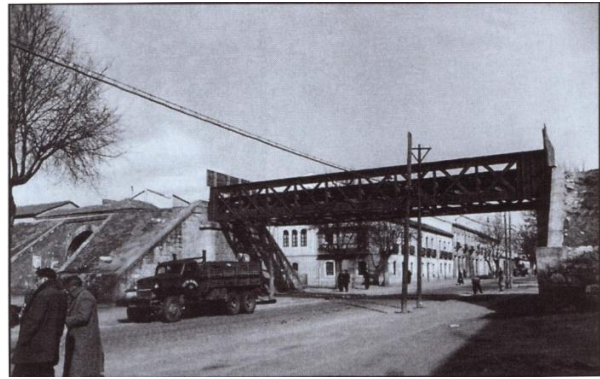


(ABREU & RIVAS 2007)

Desconhecemos o autor da 1.^a fotografia a pesar das buscas. Contém a legenda: *Inauguración de la Estación de Ferrocarril. Ramón y Cajal y el Rector Esperabé con el Obispo de Avila. Imp. "KADMOS" S.C.L. Depósito Legal: S. 21-1982*

Fotografias dos três antigos viadutos ferroviários na cidade de Salamanca, no antigo itinerário da ferrovia para a fronteira, entre as estações de Salamanca e de Tejares

(actual Av. de Portugal). 1 (à esq^a): sobre o “Paseo de la Estación” (ex-General Mola); 2 (dir^a): de La Glorieta; 3 (2^a fila esq^a): sobre a Av. de Torres Villarroel; 4 (id. dir^a): antigo apeadeiro na Av. de Portugal



Fotografias do antigo edifício da estação ferroviária de Salamanca e a sua demolição
em inícios da década de 1970 (o 2.º deles, de cerca 1900, pois o 1.º foi construído em 1877 pela CFMCS)



Fotografias da fachada do edifício e gare (construção de meados da década de 1970)



Fotografia de um grupo de ferroviários na estação de Salamanca



(GOMBAU.... (?); RIVAS...)

Fotografias da fachada do actual edifício (construído em finais da década de 1990)



(RIVAS 2011)

Fotografia da ponte de La Salud



Fotografia da estação de Salamanca (1964)



(RIVAS...)

3.3.1 - O túnel de La Carretera

O Túnel de la Carretera de Salamanca (CL-517⁴⁶⁹) conforme a designação oficial que em determinado momento lhe atribuíram os engenheiros construtores, faz parte do traçado ferroviário entre Boadilla – LFSE e BA, sendo por isso o prolongamento do denominado CF do Douro.

Estas instalações ferroviárias deixaram em 1985 de ter a utilidade para que foram criadas, encontrando-se desde então reforçada a auréola de romantismo que sempre tiveram no âmbito dos acontecimentos históricos com sabor local.

Do ponto de vista espanhol, esta obra de arte -denominação muito utilizada entre os técnicos para designar pontes, túneis e outras formas de transpor obstáculos- está integrada numa linha-férrea classificada como *Bien de Interés Cultural*, com a categoria de *monumento* (BOE 1999). Com esse enquadramento legal não será descabido considerar as construções ferroviárias que justificam tal classificação, como integrantes dos bens culturais merecedores de estima, apesar de não se poder descartar a ideia de que o túnel, sob o prisma da estética está muito distante da que podem oferecer as suas irmãs do exterior, as pontes. Estas exibem a sua beleza à vista de todos, enquanto que aqueles, ocultam as suas possíveis virtudes no interior da terra, sem esquecer que, fora das dificuldades técnicas da construção, a sua composição limita-se a um simples “tubo” ou “buraco”, com escassas possibilidades criativas.

Os acontecimentos da sua construção são outra coisa. Para começar diremos que tanto o túnel de La Carretera, como o resto do traçado ferroviário no qual está construído, são em grande medida obras portuguesas. O capital investido, tanto privado como público, foi sobretudo português e se os dinheiros privados são da responsabilidade única dos seus donos, o mesmo não acontece com os públicos. Por essa razão o assunto suscitou enorme polémica em Portugal, quando o Governo decidiu subsidiar estas obras (II, 2, 2.1.1).

Também mãos portuguesas contribuíram com o seu esforço para a construção deste troço ferroviário, pagando em alguns casos tributo de sangue.

O túnel de La Carretera é uma importante obra de Engenharia, pela sua extensão, pelas dificuldades construtivas e riscos próprios desta actividade, cuja maior manifestação foi a catástrofe ocorrida na tarde do dia 15.VI.1885, circunstâncias que fazem dele

⁴⁶⁹ Estrada regional (Castela e Leão) n.º 517 que liga a cidade de Salamanca ao porto duriense de Vega de Terrón / Barca d’Alva.

merecedor de uma recordação, mesmo que seja apenas para ajudar a não deixar cair no olvido o grupo de operários que perdeu a vida naquela cálida tarde.

Inexplicavelmente este facto tão transcendente passou quase despercebido tanto nos relatos locais, como nos dedicados à História do CF.

Pontes, túneis, viadutos, velhas estações ferroviárias, muitas destas obras da Engenharia de tempos pretéritos foram desaparecendo sob uma implacável lei que bem poderemos definir como lei do defeito e do excesso. Por defeito, quando as necessidades de transporte, logísticas ou de outra ordem, impõem o seu desuso e conseqüentemente o abandono. Por excesso, quando impõe a necessidade de actualizar instalações porque o desenvolvimento do tráfego obriga a actualizações e melhorias.

Poucas vezes se consegue uma solução intermédia quando, respeitando a importância do património recebido, se lhe dá uma correcta aplicação que permita conservá-lo. As sociedades evoluídas, onde prima a inteligência social, sabem como combinar sabiamente progresso e património cultural (SANTOS 2006, 81).

Uma das actividades que melhor combina o progresso com a sábia administração do património recebido, é a manifestação explícita de como foi gerado esse património, que contingências e vicissitudes se superaram para a sua criação e quais foram os seus criadores. Em suma, o estudo da História e neste caso também o da Arqueologia Industrial, para a qual, o estudo das vias e dos transportes modernos é fundamental. Os perfis das vias, os processos de construção, as obras de arte, os edifícios de apoio, os veículos, são objectos de investigação que especificam os sistemas viários conhecidos pelas sociedades humanas (CUSTÓDIO 1985, 34-36).

A bagagem construtiva de túneis, em especial os construídos durante o século XIX, constitui hoje em dia um legado patrimonial de singulares proporções que nem sempre é valorizado na sua justa medida. Aprecia-se a sua importância, em linhas gerais, como obras de Engenharia de primeiro nível e a sua importante presença no meio físico (MELIS ET ALII 2005, XXIX), mas estas obras, as suas espectaculares realizações, os riscos da sua execução, hão-de comportar novos aspectos e considerações que alcancem não só a sua permanência e conservação como o reconhecimento dos seus autores.

A - A construção de túneis

A.1 - Sinistralidade

A construção de túneis é uma actividade relativamente moderna, derivada dos procedimentos e técnicas da mineração que desde os alvares da humanidade se empenha na extracção dos metais.

A necessidade de vias de comunicação e, em especial a construção de CF ao longo do século XIX, leva a que se iludam os obstáculos naturais através de obras de fábrica e construção de túneis, perfurando neste caso o obstáculo natural interposto.

Até aos inícios da centúria de oitocentos, as estradas desenharam-se agarradas à terra, transpondo montes e vales por itinerários o menos gravosos possíveis, servindo-se das vias naturais, como o vale dos rios, apesar de por vezes a sua travessia requerer a construção de pontes.

A chegada do CF manifesta outras exigências técnicas no seu traçado, já que se opõe a grandes declives (superiores a 20 milésimas) e as curvas têm de possuir um amplo raio, sendo que as inferiores a 300m são pouco aceites.

Estas condicionantes, combinadas com a necessidade de reduzir o mais possível as distâncias das cidades entre si, sujeitas além do mais a importantes limitações de financiamento, levaram os engenheiros construtores de caminhos-de-ferro a inovar, projectando soluções, entre as quais se encontram os atalhos que permitem transpor obstáculos montanhosos.

Desde sempre a construção de túneis foi uma actividade extremamente perigosa. Para isso contribuía a novidade e a escassa experiência, bem como os riscos próprios na perfuração da terra, aos quais actualmente terão de somar-se os da electrocussão e atropelamento pelas máquinas (MAILLO 1997, 49-60).

Uma análise ligeira dos riscos que ao longo da História foram ocasionados pela construção de túneis, permite-nos ao mesmo tempo valorizar os progressos técnicos e melhorias de todo o tipo que a experiência foi acumulando, desde os inícios com a simples execução a braço, até às modernas tuneladoras.

Observa-se assim que nas primeiras construções o risco de morte dos operários que perfuravam galerias era muito grande, risco todavia considerado como natural e inevitável. À medida que a experiência e a técnica foram contribuindo com os seus recursos, este risco foi diminuindo paulatinamente, até alcançar hoje em dia quotas de excepção, sendo o

tempo em que os túneis contemporâneos alcançam dimensões muito superiores aos de antanho.

Um dos primeiros túneis construídos em Espanha, sob a direcção de técnicos ingleses, situa-se no km 12,5 da linha-férrea de Barcelona a Mataró⁴⁷⁰, atravessando o maciço do Mongat, com um comprimento reduzido de 135m e uma secção de 53,5m². O CF de Langreo também necessitou do túnel de Conhixo, com 170m de comprimento (CAYÓN ET ALII 1998, 34-38).

A construção do túnel de La Argentera⁴⁷¹ constitui um marco na história dos túneis em Espanha. Foi dirigida em grande parte pelo eng.º Eduardo Maristany, que tomou conta das obras para rectificar os pobres avanços conseguidos ao cabo de quatro anos de trabalhos. Construído entre 1882 e 1890, alcança um comprimento de 4km. Para o efeito Maristany estudou com detalhe a construção do túnel de Saint Gotard e ali aplicou os seus procedimentos. Interessou-se pelos sistemas de prevenção de riscos laborais mais frequentes, devidos a explosões, incêndios, desprendimentos, inundações, etc.

A abertura de La Argentera empregou uma média de 329 obreiros. Houve que lamentar 14 mortos e 10 feridos graves, daí resultando uma taxa de 3,5 mortos por km, sendo que metade das mortes ocorreu na frente da escavação, ao explodir acidentalmente um barreno.

Provavelmente o primeiro túnel construído em Espanha terá sido mesmo o de Conhixo, aberto nas Astúrias para o CF de Langreo, iniciando-se as obras em 1847, sob a direcção de José Elduayen, que contratou directamente os operários, já que nenhum empreiteiro se interessou por este tipo de trabalhos. A distância perfurada foi de 170m. Devido a circunstâncias várias não teve utilidade pública até 1856, ano em que se inaugurou a mencionada ferrovia destinada ao transporte de passageiros e minérios até ao porto de Gijón. Desconhecem-se dele os dados da sinistralidade, sendo no entanto pioneiro nos métodos construtivos.

As catástrofes alimentaram-se em várias ocasiões com os trabalhadores encarregados de perfurar os túneis. Algumas delas, sendo embora de carácter natural, acontecem por falta de planeamento, excessiva confiança ou subvalorização do meio natural. *En las catástrofes, naturales o no, la causa última siempre es la misma:*

⁴⁷⁰ Primeiro CF construído em Espanha (1847-1848). Já anteriormente este País construía uma linha-férrea na ilha de Cuba (1835-1837).

⁴⁷¹ Província de Tarragona, Catalunha.

imprevisión de las condiciones en el entorno del túnel, imprevisión que conduce a error grave. En muchos casos, las condiciones adversas pudieron haber sido previstas (ROMANA 2002, 7-16).

Romana Ruiz, acerca das taxas de mortalidade por acidentes na construção de túneis, define um sistema de valorização que consiste em avaliar o número de vítimas em relação ao comprimento do túnel (ROMANA 2002, 7-16). Já se antecipou a taxa que segundo este método, foi alcançada no túnel de La Argentera (3,5).

Por meados do século XIX os engenheiros viram-se surpreendidos por riscos inesperados, em especial em túneis de notáveis dimensões, como sejam a falta de oxigénio e as temperaturas elevadas ao alcançarem-se grandes profundidades, chegando a sufocar os operários. O máximo conhecido foi alcançado ao atingir-se 2.200m, no Simplón (1898-1906), registando-se 55° Celsius, sendo necessário empregar importantes medidas de ventilação. Foi esta a causa da catástrofe do túnel de Haversteim, na Suíça, em meados de oitocentos, onde pereceram 63 trabalhadores asfixiados.

Entre os elementos naturais externos estão, como aquele que neste trabalho nos ocupa, as inundações e aludes de neve. Em 24.II.1908, na zona suíça de Goppensteim, toneladas de neve arrasaram a residência onde almoçavam os operários do túnel de Lotschberg, matando 12 deles. Risco previsível e até provável na opinião dos conhecedores da zona.

A falta de rigor e a negligência foram a causa da tragédia ocorrida em 24.VII.1908, no túnel de Lotschberg quando, tendo-se escavado 2.650m pelo subsolo do vale Gasteren, a 172m de profundidade, por baixo do rio Kander, se produziu uma violenta inundação de aluviões, água e sedimentos, causando a morte dos 25 trabalhadores que se encontravam no túnel. O vale havia sido escavado por um glaciário até uma profundidade de uns 250m abaixo do nível do rio, zona que entretanto se preencheu de sedimentos glaciofluviais, facto que passou despercebido aos técnicos por não terem realizado as correspondentes sondagens prévias. Somente foi possível recuperar um cadáver.

Triste recorde o do túnel de Saint Gotard (15km), construído entre 1872 e 1882 e que ocasionou a morte a 177 operários, superando os 400 feridos graves. As condições de trabalho foram duríssimas. As altas temperaturas e as contínuas infiltrações de água, limitavam o trabalho humano e o das cavalgadas. A média de 2.480 trabalhadores diários

na sua construção, alcançou valores próximos dos 3.900 numa só jornada. Romana Ruiz estabelece uma média aritmética na qual resultam 11,8 mortos por km.

As obras foram dirigidas pelo eng.º Louis Favre, homem com grandes preocupações ao nível da segurança dos seus operários mas que, pese embora a sua boa vontade, não pôde evitar a enorme sangria. O próprio Favre faleceu no interior do túnel (19.VII.1879), no decurso de uma visita de inspecção, razão pela qual esteve ausente quando se uniram os dois extremos do túnel, a galeria Goschenen, a N, com a Airolo, a S, em 28 de Fevereiro do ano seguinte. Muito querido e respeitado pelos seus subordinados, a quem melhorou quanto pôde as condições de trabalho, não o esqueceram e, num acto cheio de simbolismo, fizeram com que o seu retrato fosse o primeiro a passar de um lado ao outro do túnel aquando do encontro dos mineiros.

Este túnel supôs uma grande melhoria nas comunicações ferroviárias europeias, ao reduzir a viagem de Lucerna a Milão, de 27h para 5h30m.

Em épocas mais recentes, com a incorporação das modernas técnicas e mecanização de muitas das tarefas, as taxas de sinistralidade foram grandemente reduzidas. Assim, no túnel do Mont Blanc, para estrada, construído entre 1959 e 1962, com uma extensão de 12km, morreram 17 pessoas, devido às avalanches e aos desprendimentos. A taxa resultante foi de 1,4 falecidos por km.

O túnel de Seikan (Japão), considerado o mais difícil do mundo, supera os 90km, entre túneis e galerias. Construído sob o estreito de Tsugaro, entre as ilhas Hondo e Hokkaido, suporta pressões debaixo do mar até 300m. Aqui a taxa de vítimas mortais reduziu-se a 0,40 por km, na sua maioria ocorridas nos profundos planos de acesso em ambos os extremos. Além do mais os resíduos de madeira e óleo incendiaram-se várias vezes no seu interior.

O túnel do canal da Mancha, na realidade 3 túneis paralelos, com uma extensão total de 139km que inclusivamente superam os 165 se lhe somarmos as galerias auxiliares, as ligações entre si e os poços, causou dez acidentes mortais, oito do lado inglês, o mais comprido e dois do lado francês, o que dá uma taxa de mortalidade de 0,056 por km. A electrocussão e o atropelamento foram as causas destes óbitos.

No estudo que temos vindo a seguir, não se menciona o túnel de La Carretera, mas seguindo o mesmo sistema de avaliação, alcançou-se aqui uma taxa de 17,5 mortes/km.

Uma experiência singular foi a da construção dos túneis de Montemor⁴⁷², ao N de Lisboa, entre as localidades de Loures e Caneças. Esta construção formada por dois túneis paralelos de aproximadamente 700m de comprimento, constituíram uma experiência singular a nível mundial, devido à sua complicada geologia, como a existência de capas de distinta dureza, notável declive do traçado, dimensão excepcional da escavação e proximidade das duas galerias, assim como por se tratar duma zona habitada a poucos metros da sua cota (ROP 1997).

Eduardo Maristany define as actividades nos túneis como muito perigosas, assinalando a este propósito 6 grupos de riscos:

- realização dos trabalhos com luz artificial;
- necessidade de renovar constantemente o ar no interior já que este se vicia pela própria respiração dos trabalhadores e das cavalgaduras, assim como pelos gases gerados nas explosões dos barrenos e pela combustão de lâmpadas;
- constante perigo de inundações;
- desprendimentos de rochas que obrigam a revestir e ventilar à medida que se progride na perfuração;
- altas temperaturas no fundo da galeria;
- presença de gases tóxicos.

A.2 - Os métodos de construção

Até ao século XIX a técnica habitual para a construção de túneis e galerias baseava-se no uso da pólvora. As cavidades na rocha para colocação dos explosivos eram feitas à mão, com um operário sustendo a barrena de ferro que ia girando enquanto outro nela batia com marras de 4 ou 8kg de peso (MELIS ET ALII 2005, xv).

No túnel de Saint Gotard, na Suíça, foi pela primeira vez utilizada a dinamite, inventada por Alfred Nobel em 1875. A descoberta da nitroglicerina em 1846 foi o primeiro passo, mas a sua instabilidade provocava demasiados acidentes. Nobel conseguiu essa estabilidade em 1866.

A partir de 1861 começam a utilizar-se perfuradoras de ar comprimido, concretamente na construção do túnel de Mont Cenis (1861-1871). Observando a lenta velocidade de avanço, apenas 7m por mês, o famoso eng.º ferroviário Sommeillier

⁴⁷² Na A9 – Circular Regional Externa de Lisboa, executado entre 1993-1995 (ROP 1997).

desenhou uma perfuradora mecânica que acelerava notavelmente os trabalhos (MELIS ET ALII 2005, XVI).

Poucos anos após era aberto ao tráfego o túnel de Saint Gotard (23.V.1882), no qual foram utilizadas perfuradoras mecânicas do tipo *Ferroux*, similares às que se empregaram em Espanha para a construção de grande parte do túnel de La Argentera.

Permanecia no entanto um grande problema por resolver: o enorme desgaste das barrenas de ferro ou aço. Ferdinand Moissan descobriu um material artificial de uma dureza parecida à do diamante, ou seja, o carboneto de volfrâmio (ou de tungsténio). No entanto a sua enorme fragilidade impedia o seu uso corrente, até que finalmente em 1927, as indústrias Krupp, conseguiram sintetizar o carboneto, podendo a partir daí fabricar barrenas de uma dureza similar ao diamante *Widia*, capazes de perfurar centenas de vezes sem acusar desgaste (MELIS ET ALII 2005, XVI).

As perfuradoras hidráulicas depressa surgiram nestas construções. Já haviam sido utilizadas com êxito por Alfred Brant, em 1880, no Saint Gotard e também experimentadas no túnel de Alberg, mas onde demonstraram verdadeiramente a sua eficácia, de modo exclusivo, foi em Simplón.

Eduardo Maristany (1892), juntamente com os clássicos Pequignot (1970) e Szechy (1966), contribuiu com magníficos ensinamentos para a história e técnica construtiva dos túneis. Aqui nos deteremos nas directrizes didácticas de Maristany, por ser coetâneo dos construtores do túnel de La Carretera.

O método clássico foi o mais utilizado para a construção de túneis, antigamente chamado “belga” ou “francês”. É bem conhecido que um dos problemas mais graves da estabilidade dum túnel é o derrube ou falta de estabilidade da frente. Consiste este método na construção de uma galeria de pequena secção chamada galeria de avanço, que seguidamente se alarga até dar ao túnel as suas dimensões finais.

Esta operação executa-se em diferentes secções. A galeria de avanço pode ocupar três posições: no eixo e na parte superior, no eixo e na parte inferior e num dos lados na parte inferior, utilizando-se geralmente na parte superior centrada. Este método continua a ser utilizado hoje em dia na construção de túneis em solos e rochas brandas.

Do ponto de vista da geotectónica, o método clássico não apresenta nunca uma frente aberta de grandes dimensões. A galeria de avanço tem uma secção de uns 3m² e pode inclusivamente reduzir-se em função da estabilidade do terreno. Isto reduz muito a

possibilidade de derrube da frente, já que à vista da galeria, que actua no solo como avanço mas também como reconhecimento prévio, decide-se a cada passo as suas dimensões tanto ao nível do comprimento como da largura. Concluído o avanço, a parte inferior da frente fica entulhada com o desmonte, desfasada do avanço segundo a conveniência, no sentido de que a secção completa do túnel seja sempre estável. Este método permite a execução das laterais por meio do escoramento com madeira, colocando os espeques sempre onde começa o desmonte (MELIS 1998, XVIII-XIX).

A construção dos túneis da rede ferroviária espanhola fez-se segundo o método “belga” com galeria superior centrada. Consistiu em escavar primeiro uma pequena galeria de 1,5m x 2m na chave do túnel, que se alarga para ambos os lados até ter escavada a parte superior do túnel, i. e., a abóbada. Esta primeira fase designa-se por “avanço”. Alguns metros depois escava-se o resto da secção, denominando-se por “desmonte”. As escavações realizaram-se com perfuração e explosões.

No caso da rocha ser dura e apropriada, torna-se desnecessário o revestimento definitivo e, bastantes túneis da rede existem sem esse revestimento. Mas no caso de rochas menos consistentes é necessário suportar o terreno até que o revestimento, de ladrilho ou pedra, o suporte em arco. O suporte provisório era assegurado até há poucos anos através da entivação com madeira.

Em alguns casos, com rocha medianamente fracturada, a sustentação provisória do túnel tinha que suportar esforços elevadíssimos e o volume de madeira era enorme. Madeira essa que se ia retirando à medida que se aplicava o revestimento definitivo de tijolo ou pedra e, posteriormente no século XIX, formigão.

Naturalmente que este tipo de solos que obrigavam à utilização de madeira para sustentar as paredes dos túneis, atrasavam e encareciam enormemente a sua construção.

Maristany recomenda que durante a fase de projectar o túnel, se tenham em consideração tanto os aspectos práticos como económicos mas que ao mesmo tempo se não descure a segurança dos trabalhos a realizar. Para tal é necessário durante as prospecções geológicas definir os tipos de terrenos, preferindo-se os mais consistentes em detrimento dos brandos e húmidos. Se possível a galeria deverá ser em linha recta e procurando as cotas mais baixas do obstáculo a superar, afim de minorar as altas temperaturas que se produzem nas profundidades, reduzindo-se concomitantemente os poços e as galerias.

Não deve de maneira alguma colocar-se o túnel de modo que as suas bocas ou parte do seu traçado venha a ficar debaixo de talvegues ou correntes de água, sobretudo se a

natureza do terreno possa dar lugar à sua infiltração, o que dificultaria tanto a perfuração, como a drenagem e os revestimentos (MARISTANY 1892, 98-107).

Para a construção dos túneis divide-se sempre a sua secção em outras mais pequenas, para que a escavação seja mais segura, principalmente se considerarmos que as necessidades de transporte impõem cada vez túneis mais largos, desde os 25m² para via simples, ou 50 e 60 para via dupla, até aos 160m de secção transversal no caso do túnel lisboeta de Montemor.

Os primeiros túneis para via dupla tinham um gabari⁴⁷³ reduzido (45m²), enquanto que actualmente os que se executam para as linhas do AVE⁴⁷⁴ possuem uma secção livre de 75m², formada interiormente por um arco de circunferência de 5,82m de raio, o que permite uma plataforma à cota da cabeça do carril de 11,5m e com um revestimento de 30cm de espessura em betão (CAYÓN ET ALII 1998, 34-38).

Ao método “belga” hão-de somar-se outros, como o “austríaco”, o “inglês” e os mecanizados. São métodos de escavação de secção completa. Consistem em perfurar o túnel em toda a secção, seguido pelos trabalhadores que realizam o revestimento de fábrica. Esta escavação a secção cheia, não é obstáculo para que na parte inferior se pratique uma pequena galeria avançada que permite de antemão conhecer o terreno (MARISTANY 1892, 98-107).

O método “inglês” utilizava-se quando as terras possuíam fraca consistência. Neste caso a galeria de avanço corria pela parte central inferior, sustentando-se à medida que se abria. Por trás avançavam outras brigadas que perfuravam à medida que sustentavam perimetralmente, com avanços limitados à resistência do terreno. Este método recomendava-se em terrenos brandos e predispostos a desprendimentos, tendo-se especial precaução com a drenagem das águas filtradas. Como a escavação se realiza ao mesmo tempo que o revestimento das paredes, a sua maior dificuldade reside na falta de espaço para os operários.

Actualmente, o novo método “austríaco” utiliza as tuneladoras e consiste no estabelecimento de anéis de suporte, mediante a transformação das respectivas capas de subsolo em estruturas sólidas (CAYÓN ET ALII 1998, 34-38).

⁴⁷³ Gabari (cércea ou *gálibo* de carregamento) = aparelho em ferro, em forma de U invertido, para determinar a máxima altura e largura que a carga de um vagão pode ter, servindo nas estações ferroviárias para comprovar se os vagões podem circular pelos túneis e sob as passagens elevadas. Conta-se a partir do plano de rolamento: altura máx. 4.300mm, largura máx. 3.300mm (RENFE 1993, 119).

⁴⁷⁴ Designação do comboio de alta velocidade em Espanha.

A escolha dos pontos de ataque depende da extensão a perfurar. Quando se trata de túneis de certas dimensões convém fazê-lo, por cada uma das bocas, através de poços e galerias intermédias. Os poços abrir-se-ão na vertical até alcançar o nível do túnel, enquanto que as galerias serão perfuradas na sua lateral. Cada um destes pontos supõe a abertura de novas frentes de ataque. Por estes poços ou galerias é feita a extracção dos escombros e das águas, assim como a entrada dos materiais e a circulação dos operários.

A opção entre galerias e poços depende da morfologia do terreno e das possibilidades da sua construção.

Também se podem utilizar poços verticais desviados, unidos ao eixo do túnel mediante pequenas galerias, apresentando esta disposição uma maior dificuldade no desvio das águas.

Estes poços são fonte de situações perigosas, pois trabalhar no fundo de um poço é deveras arriscado, no entanto são um recurso valioso para activar as tarefas de perfuração, devendo disporem-se nos pontos mais adequados, i. e., no solo em relação ao eixo do túnel, procurando também, na medida do possível, os pontos de menor profundidade. Além do mais é necessário ter em consideração a consistência do terreno, a acessibilidade, os terrenos disponíveis para instalações e evacuação de escombros e as linhas de água de superfície a fim de evitar enchentes.

As galerias permitem uma maior autonomia aos operários para fazer face a situações de risco. Estão apenas sujeitas ao grau de inclinação com que se criam já que podem requerer equipas especiais para manejar os materiais e a retirada de escombros. Por outro lado são muito mais fáceis de construir que os poços.

A distância e situação dos pontos de ataque dependem muito do terreno a escavar, tanto do ponto de vista geológico como da localização dos acessos. Também se hão-de considerar os perfis longitudinais do túnel e inclusivamente os transversais se se pensar avançar através de galerias auxiliares.

A iluminação no interior dos túneis, em finais do século XIX, continuava sendo à base de lamparinas de azeite dotadas de uma grossa mecha. A energia eléctrica exigia ainda requisitos difíceis de satisfazer para a sua instalação, sendo pouco eficazes as lâmpadas de arco voltaico, pois necessitavam para evitar doenças visuais que fossem dotadas de um vidro opalino. Era habitual entregar uma candeia a cada mineiro com a sua dotação de azeite e mechas.

A.3 - A mão-de-obra e os seus custos

Este foi sempre um assunto decisivo no momento de planear e projectar qualquer obra pública, pois apesar de depender do orçamento inicial, os custos finais resultarão sempre dos procedimentos construtivos. Por finais do século XIX, nos alvares da mecanização destes trabalhos, a primeira questão que se colocava aos engenheiros era decidir se deveriam realizar as escavações a braço ou mediante tuneladoras.

Os estudos realizados pelos construtores do túnel de La Carretera concluíram que era mais económica a perfuração manual que a mecânica, com rendimentos ligeiramente superiores na segunda opção (GUIMARÃES 1888b, 349-352).

O *Tratado de Construcción de Túneles* de Eduardo Maristany, oferece-nos um estudo comparativo entre ambos os sistemas, assim como uma relação de 28 túneis construídos na época onde, distinguindo as especialidades, se especifica o emprego de jornaleiros em cada um deles, feitas as devidas ressalvas relativamente às diferenças construtivas derivadas da consistência do terrenos e extensão total do subterrâneo.

Estamos em crer que aqui só poderá ter interesse o conjunto percentual que, extraído da totalidade do estudo, ofereça resultados por grupos laborais.

Conclui-se que do total de 28 túneis estudados, com um comprimento global próximo aos 9.000m, o grupo laboral com mais horas dispendidas foi o dos cavadores que consumiu uns 38%, seguido dos mineiros com algo mais de 31% e a certa distância, os pedreiros, com 9%; o resto consumiu-se em transportes, capatazes e tarefas auxiliares.

Desde outro ponto de vista, resulta uma média para o conjunto, de 124 jornadas por cada metro linear de túnel construído, onde, no extremo do menor número de trabalhadores empregues está o túnel do Preno, de 48m de extensão, que precisou pouco mais de 30 jeiras por cada metro e, no extremo oposto, o túnel de Budel Llarch que com 82m, necessitou 173 jornas em média.

Por essa altura já se vinham utilizando máquinas perfuradoras de vários tipos, sem que houvesse um consenso generalizado na sua aplicação e rendimento. Entre outras conheciam-se as *Sommeiller, Ferroux, Mac-Kean, Frölich e Brandt*, utilizadas nos túneis de Mont-Cenis, Gotard, Laveno, Monte Cenere, Arlberg, Krähberg, Prato, Carrito-Cucullo, Sonnstein e Argentera (MARISTANY 1892, 414-421).

As perfuradoras de percussão necessitavam uma força de 15 a 20 cavalos-vapor (CV) e as de rotação (*Brand*), entre 20 e 25CV mas estas requeriam água comprimida, o

que aumentava a humidade do túnel em prejuízo da saúde dos trabalhadores, por outro lado só se revelavam úteis em galerias ascendentes ou horizontais, já que nas descendentes alagava a frente de perfuração exigindo custosos sistemas de bombeamento.

Quadro dos rendimentos médios mensais registados segundo os sistemas de perfuração recolhidos no estudo citado

Túnel	Perfuração à mão	Perfuração mecânica
Mont-Cenis	20metros	60metros
Saint Gotard	20m	95m
Monte Cenere	35m	100m
Laveno	30m	143m
Arlberg	45m	135m
Carrito-Cucullo	30m	170m
L'Argentera	36m	72m

(MARISTANY 1892, 421)

Estes dados referem-se às perfurações de ataque a partir das respectivas bocas. Há-de ter-se no entanto em conta que o rendimento diminui conforme se aprofunda, devido sobretudo ao aumento da temperatura. As perfurações mecânicas com ar comprimido favorecem notavelmente a ventilação e o rendimento dos operários.

Os custos médios globais da análise de Maristany, para os 28 túneis estudados, alcançam os seguintes valores médios:

Por metro linear de túnel	249,59 pesetas
Por metro linear de revestimiento	308,72 pesetas
Total por metro linear	559,74 pesetas

Há-de ter-se em conta que estas cifras se referem unicamente aos custos da mão-de-obra, sem incluir materiais nem transportes.

Quadro do custo de outros túneis, escavados nas linhas do Minho e Douro

Tamel (S. Pedro Fins, Barcelos)	980 metros	290\$000 réis
Tapada (Caíde, Lousada)	1.086m	365\$000 r
Encambalados (Juncal, Marco de Canavezes)	1.621m	234\$000 r
Valeira (Linhares, Carrazeda de Ansiães)	700m ⁴⁷⁵	229\$000 r
Monte Meão (Vila Nova de Foz Côa)	750m ⁴⁷⁶	246\$000 r

(ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 13)

⁴⁷⁵ Revestido em parte.

⁴⁷⁶ Idem.

O túnel de La Carretera foi aberto em condições muito difíceis, não só pela desigual distribuição dos poços, mas também pelas dificuldades apresentadas pelo terreno na maior parte do seu percurso e pela importância dos escoamentos em contra-rampa, ou seja, a drenagem das águas produzidas no interior do túnel devido a infiltrações.

Os custos avaliados pela comissão encarregada pelo Governo português, situam-nos em 252\$000 réis a parte revestida e 180\$000 a deixada por revestir, com valores similares aos havidos na perfuração do túnel do Monte Meão (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 14).

Propõe Maristany alguns procedimentos para o cálculo de custos, do qual extraímos como dados mais relevantes ao tema que nos ocupa, a avaliação da perfuração da galeria inicial central, de uns 3,5m² -que flutua entre as rochas extremamente duras e os terrenos brandos-, com médias mensais de perfuração manual ajudada por explosivos, que para o primeiro caso só alcançarão os 2m mensais, enquanto que na situação mais favorável podem conseguir-se uns 25m.

No túnel de La Argentera o custo por metro linear elevou-se a 1.223,03 pesetas, incluindo materiais, instalações, obras auxiliares e expropriações.

Um custo similar (ligeiramente superior), foi atribuído ao túnel de La Carretera pela comissão de engenheiros portugueses encarregados da avaliação das obras, assim determinado:

Quadro dos custos de construção do Túnel de La Carretera

Extensão	Metros	Custo / metro (pesetas)	Total (pesetas)
revestida	1.458	1.400	2.041.200,00
por revestir	135,68	1.000	135.680,00
total	1.593,68	1.365,94	2.176.880,00

(ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 42)

B - O túnel de La Carretera

B.1 – Projecção

Os últimos km do ramal de CF que deriva entre LFSE e a fronteira com Portugal, entre HD até BA, são especialmente difíceis. Desde o seu início segue em direcção ao vale do Douro até ao km 28,300 onde, desviando-se para S, toma os vales do Froya e do Morgado, através dos quais alcança o Águeda (DOMÍNGUEZ 1984, 15-19).

As condições técnicas que determinaram esta parte do traçado são de importância excepcional e, a solução adoptada, verdadeiramente única. A grande diferença de nível

entre HD (km 52,650) e o final do ramal (km 77,525), totaliza 478,19m, o que obrigou a abandonar o vale do Douro, previsto no projecto inicial promovido pela Diputación de Salamanca (REBOLLEDO & MENDOZA 1880), para além das margens alcantiladas não permitirem desenvolver suficientemente o traçado, a não ser com declives extremos, nada aptos para o CF.

Razões que levaram os autores do projecto definitivo a optarem por abandonar as ladeiras do Douro e recorreram às do Águeda, para com um traçado mais longo conseguir pendentes menores.

Para o conseguir, a solução natural e única possível, era passar pelo Froya, afluente do Douro, no ponto mais conveniente para dirigir-se ao Morgado, vale por onde se pode aceder ao rio Águeda. Esta zona é precisamente aquela em que apresenta menor espessura o grande contraforte que separa os dois citados cursos de água, Froya e Águeda, que correm quase paralelamente conduzidas por leitos alcantilados, até à sua união nas proximidades de VT, fronteiro com a localidade portuguesa de BA (REBOLLEDO & MENDOZA 1880).

Salvar este contraforte exigiu a construção do túnel de La Carretera de Salamanca, que é o que nos ocupa e que deve a sua denominação ao facto de cruzar esta estrada transversalmente.

Nos últimos 17km desta linha-férrea existem 20 túneis e 13 pontes metálicas, se exceptuarmos a ponte internacional.

O projecto⁴⁷⁷ final expõe 4 soluções para salvar a diferença de cota entre o planalto em que se inicia a Linha em Boadilla e o ponto fixado para o enlace nas proximidades de VT. Abandonada a terceira solução, defendida pela Diputación salmantina -que acabou por ser a mais próxima daquela que foi executada-, expôs-se que *tanto nosotros como los autores del estudio de la Diputación, hemos llegado por la meseta hasta Hinojosa. Allí tenemos la cota 677,50 y la de la rasante al empalme tiene la de 203,56. Para salvarlos, en los estudios de la Diputación se desarrolla la traza desde Hinojosa al puente del Agueda, unos 20 kilómetros* (Fomento 1883).

⁴⁷⁷ Realizado pelos eng.^{os} Rolín, Wesolowski e Zaborowski, em apenas 2 meses, para a SFP (Fomento 1883). Acedemos à memória deste projecto através de uma cópia manuscrita que nos foi facultada pela Asociación de Amigos del Ferrocarril de Salamanca, através do amigo Emilio Rivas, o que agradecemos. À cópia em causa deste manuscrito faltam-lhe as primeiras folhas (e provavelmente as últimas), razão pela qual se não encontra datado nem assinado, depreendendo-se no entanto que os seus autores sejam os técnicos referidos.

Vale a pena referir a *Observación 2.^a* do mencionado projecto onde se superou uma importante diferença de cotas relativamente às calculadas em Espanha e as que foram calculadas em Portugal: *Los perfiles del empalme y el longitudinal de este proyecto, tienen por plano de comparación el nivel medio del mar. Sin embargo la cota de rasante del empalme es en el perfil de la comisión internacional de 139 metros y en este proyecto de 203; diferencia 64 metros. La comisión internacional de ingenieros aceptó como buena la nivelación que los portugueses subían de Oporto. Nosotros hemos tomado la que en la estación de Boadilla tiene la línea de Ciudad Rodrigo, para este proyecto se tomó la cota que en Salamanca tiene la línea de Medina y para esta la que tiene la línea del Norte* (Memoria 1880).

B.2 – Descrição

Artur Guimarães no seu artigo de 1888, fixa o início do túnel no ponto kilométrico (PK) 61.380,00 (boca N), culminando no PK 62.970,00, o que totaliza uma extensão de 1.590m. Evidentemente que arredonda os valores, mas tal facto é de somenos importância para efeitos de localização kilométrica do túnel ao longo da via. Também é possível que esta “crescesse”, ao ser melhorada alguma curva ao longo do trajecto, o que é verosímil.

Acreditámos que haja alguma divergência nos documentos consultados, não só relativamente aos PK de localização do túnel, como à sua extensão e cotas de nível. Por seu lado Espargueira, no *Relatorio acerca do custo da sua construção*, confere ao túnel 1.593,68m (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 42).

Recorremos aos parâmetros facultados pela *Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España* (CNFOE), por serem os mais próximos à construção e além disso os de maior precisão:

- início no PK 61.433,93;
- final no PK 63.627,60;
- comprimento 1.593,67m;
- por revestir 135,67m;
- revestido 1.458,00m;
- localizado na recta n.º 95, de 1.774,86m;
- pendente de 0,021007 em 1.418,62m (CNFOE 1935).

Na ficha correspondente do *Inventario de Túneles Ferroviarios de España*, figura com a denominação oficial de *Túnel de la Carretera de Salamanca*, com início no PK 061,434, comprimento 1.594m, cota à altura do carril 453, companhia ferroviária constructora *Compañia del Ferro-carril de Salamanca à la Frontera de Portugal* (CFSFP), ano 1887, geologia Paleozóico (MELIS ET ALII 2005).

Por fim, os dados recolhidos nos arquivos da ADIF (anteriormente RENFE)⁴⁷⁸, assinalam a entrada do túnel no PK 61.427,97 e a saída no 63.022,51, por conseguinte com a extensão de 1.594,54m (RENFE 1979), sendo aqui difícil pensar num “crescimento” do túnel. Não obstante, pudemos comprovar noutros planos da mesma época do da RENFE, os valores fornecidos pela CNFOE, supra referidos.

De maior interesse para este trabalho, revestem-se as informações acerca das cotas de nível. Assim, a documentação de 1935 (CNFOE 1935), regista o início da inclinação em descida no PK 61.181,38, i. e., 252,55m antes de se aceder ao túnel, a uma cota de 483,13m, o que está conforme com a que fixa a RENFE em 1979, por razões de introdução de melhorias na superstrutura que implicaram a alteração de rasantes (RENFE 1979). Neste caso assinala como cota do carril na boca N 468,706, que será aumentada em uns 306mm com a execução do projecto e melhoria do balastro.

O perfil assinalado pela CNFOE, regista uma pendente em descida de 0,021007 milésimas em 1.418,62m, i. e., até 1.166,07m no interior da galeria, onde se alcança a cota de 453,33m no PK 62.600,00. Desde esse ponto a descida eleva-se a 0,02113 milésimas num espaço de 3.187,07km, já distante da saída do subterrâneo (CNFOE 1935).

A documentação da RENFE fixa a cota 435,436 na boca S. Para efeitos do exposto neste documento, utilizar-se-á unicamente o PK 61,432 e 468,706 de cota para a boca N e PK 63,021 e 435,436 para a boca S, em razão da sua proximidade física entre a entrada e a saída do túnel e, por conter dados precisos acerca das cotas de nível em ambos os extremos.

Outros dados de interesse são as medidas da abóbada, que alcançam 5,500m na chave, dos quais 2,450 desde o início do arco, onde a largura é de 4,700m, ligeiramente superior à base, que é de 4,430m. Por ambos os lados correm agueiras (aquedutos) de 0,70m x 0,20m.

⁴⁷⁸ A RENFE – *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles*, foi cindida em 2 empresas (2005) dando origem à ADIF – *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

No que respeita ao contraforte que este túnel supera, o seu eixo suporta, desde a sua base, os seguintes níveis:

- 7,69m no seu início, na boca N, que se vão elevando até aos 18,86m;
- logo a seguir a uma ligeira diminuição em centímetros, o maciço eleva-se até aos 37,81m;
- desce a 34,36m;
- novo aumento até aos 60,46m, por onde passa a estrada de Salamanca;
- posteriormente o túnel encontra-se a 92,87m;
- e logo a 86,28m;
- até alcançar a máxima profundidade no PK 62,550, onde a montanha se eleva a 103,39m contados desde a base do túnel;
- a partir deste ponto há uma rápida diminuição para os 82,82m sobre o PK 62.700;
- depois para 59,41m sobre o PK 59,41;
- até chegar aos 8,45m onde se abre a saída S (RENFE 1979).

O ribeiro de Vale de Nogueira, que passa pela parte mais elevada do túnel, cruza o eixo deste nas verticais aproximadas dos PK 61,750 e 62,110, bastante afastadas das bocas abertas para os poços 4 e 5 (adiante designados por “P” e seguidos do correspondente número).

B.3 - Ficha técnica

i) - Elaborado pela CNFOE, em 1935:

Início do túnel	km 61.433,93
Final do túnel	km 63.027,60
Comprimento	1.593,67m
Parte sem revestimento ⁴⁷⁹	135,67m
Parte revestida	1.458,00m
Situado na recta n.º 95 com	1.774,86m
Pendente de 0,021007 em	1.418,62m

⁴⁷⁹Provavelmente foi em alguma destas zonas por revestir que a *fiscalização oficial*, alguns anos depois da conclusão do túnel, colocou em causa a sua segurança e determinou obras de reconstrução e reforço, que foram levadas a cabo ao longo de 1896 e 1897 (CFSFP 1897, 4; CDPCFP 1898, 5) e que condicionaram a passagem dos comboios, mas que no final do ano *se quedaron casi terminadas y asegurada la perfecta circulación de los trenes* (CFSFP 1898, 4). Durante o desenrolar dos referidos trabalhos ocorreu, nos inícios de Fevereiro de 1897, um desprendimento, provocando o transbordo dos passageiros pelo interior do túnel (Adelanto 1897b).

ii) - Idem, pela RENFE, em 1979:

Início do túnel	km 61.427,97
Final do túnel	km 63.022,51
Comprimento	1.594,54m
Cotas de nível:	
Ao km 61.432,00	468,706m
Ao km 63.021,00	435,436m
Diferença entre as duas bocas	33,270m
Largura na base	4,430m
Passeios	0,550m
Aquedutos, de ambos os lados	0,20 x 0,70m
Altura até ao arco	3,050m
Altura da abóbada	2,450m
Plano de rolamento	1,670m
Raio da chave do arco	2,350m

B.4 – Geomorfologia

Examinado o perfil da linha, observam-se desde logo 2 partes distintas, na primeira metade superior do túnel onde as inclinações do terreno são relativamente suaves e pôde prever-se que correndo ali as águas lentamente, eram muito prováveis as infiltrações, enquanto que na parte inferior ou da boca S, existe uma grande inclinação do terreno, facilitando a escorrência da água. Resultam estes efeitos do facto da linha de intercepção N estar estabelecida seguindo o fundo do vale, que é relativamente largo e de bacia extensa sulcada por pequenos ribeiros, destacando-se o de Vale de Nogueira, o que mais contribuía para incrementar os riscos de acumulação e infiltrações indesejadas. O inverso acontece na boca S que além de ser muito mais abrupta, o terreno é formado por rocha descoberta e compacta, resultando relativamente impermeável.

Consequentemente e atendendo à quantidade de água que na estação das chuvas aparece na boca N à superfície, escapando-se logo por todas as fendas do terreno, devia prever-se que se no Verão a água não constituía obstáculo ao progresso da obra devido à seca extrema da região nessa estação, o mesmo não sucederia seguramente no Inverno, sendo pois necessário estabelecer meios de escoamento fáceis e eficazes.

Para o conseguir, foi projectada uma galeria de 4m² de secção, por baixo do túnel que, partindo do vale (terrenos ocupados posteriormente pela plataforma da estação de LF), ascenderia com uma pendente de 0,002m até ao interior do túnel a 350m de distância da

sua boca N, proporcionando assim a drenagem dessa primeira parte, a qual era a mais propícia à afluência das águas devido ao terreno atravessado ser constituído por xisto muito decomposto (GUIMARÃES 1888b, 213).

Guimarães descreveu estas obras em 1888, três anos após a catástrofe ocorrida durante a construção, pelo que não se explica, salvo se se atender a razões de carácter técnico, a opinião que se transcreve:

Esta solución, que aseguraba un desagüe fácil y constante, hizo inútil una instalación difícil y embarazosa de máquinas de agotamiento, que si bien hubiera podido ser menos costosa, no hubiera sido, en cambio, tan segura (GUIMARÃES 1888a, 336).

Na boca S as condições do terreno e a pendente favorável do túnel, não exigiram sistemas de drenagem, salvo alguns metros de valas para recolher e canalizar pequenas linhas de água.

B.5 - Execução dos trabalhos

Antes de analisar o desenvolvimento dos trabalhos no túnel de La Carretera, examinaremos brevemente as propostas utilizadas na importante obra do túnel de La Argentera, contemporâneo daquele que aqui tratamos.

O eng.º Maristany assumiu a sua construção a 1.IV.1887, quando apenas se haviam perfurado 659m em quatro anos de trabalhos. Restavam por isso 3.381m. A data fixada para a sua conclusão, foi estabelecida para 1.VII.1890, calculando cerca de 6 meses mais para os revestimentos, refúgios, instalação da via e melhoramentos no perfil. Esta previsão foi suplantada, já que se concluiu a 25 de Março desse mesmo ano.

Os cálculos de avanço foram de 1,10m diários na boca de entrada, aquela que apresentava terrenos não muito duros (caliças e conglomerados) e, 0,85m diários na boca da saída, onde o terreno era composto por granito e quartzo.

Em face dos excessivos prazos resultantes, colocou-se o dilema de substituir os processos manuais por mecânicos, assim como limitarem-se as escavações somente desde as bocas, ou proporcionar novos pontos de ataque.

Utilizando meios mecânicos duplicava-se o rendimento da perfuração, ainda que se duplicassem os custos, sobretudo pelo elevado preço de carvão e ausência de forças hidráulicas capazes de mover os compressores. As experiências havidas até ao momento, tanto em Guadarrama como em La Perruca (e até no túnel de La Carretera já que parte do

equipamento se transferiu para esta estrutura no final da obra asturiana), não tinham sido muito satisfatórias.

Da mesma maneira que os engenheiros do túnel salmantino, Maristany decidiu-se pela escavação a braço, pesando nesta decisão a ausência de especialistas no manejo das perfuradoras mecânicas⁴⁸⁰.

Sabemos que nos 2 túneis as perfurações acabaram por utilizar ambos os métodos, o mecânico e o manual. Sabemos ainda que às frentes abertas nas duas bocas se uniram outras iniciadas através de poços e galerias.

A carga máxima suportada em La Argentera foi de 320m no centro do túnel, o que obrigou ao estudo de novas frentes mediante galerias, estudos esses que acabaram por ser postos de lado. No túnel de La Carretera a carga máxima é de 103m, facilitada em cotas inferiores pelo auxílio de poços.

O volume de rocha a desmontar estimava-se em 35m³ por metro linear, pelo que os escombros a extrair do túnel de La Carretera, bem podiam alcançar os 56.000m³, aos quais se deviam somar quantidades procedentes da galeria de escoamento e dos poços, calculados em uns 3.500m³. Estes volumes mais os provenientes da trincheira de acesso pela boca N, é provável que tivessem sido utilizados para entulhar e aplanar a importante depressão onde se construiu a estação internacional.

Os técnicos do túnel de La Carretera consideraram a possibilidade de utilizar máquinas perfuradoras mas desistiram, devido aos elevados custos do carvão e dos transportes. Também influenciou na decisão, como em La Argentera, a inexistência de operadores para essas máquinas.

Estudos prévios para o estabelecimento de depósitos de água, destinada ao emprego nas máquinas a vapor para a compressão de ar, fixaram a sua localização a uns 2.800m da boca S, no ribeiro Morgado, possivelmente no Cachón del Berrido, do qual se afirmava dispor de uma queda de 36m. A irregularidade do regime de águas e a pequena capacidade dos depósitos possíveis por razões da irregularidade do terreno, uns 30.000m³, faziam temer uma completa paralisação dos trabalhos durante a estiagem, sem desdenhar por outro lado, os custos de instalação dos reservatórios, canalizações, compressores, oficinas de reparação, mão-de-obra adequada, etc. Por todos estes motivos decidiu-se perfurar a braço,

⁴⁸⁰ As companhias tiveram de fazer frente, além do mais, às dificuldades orográficas e à escassez de mão-de-obra adequada para a sua construção (COMÍN ET ALII 1998, 117).

fraccionando convenientemente o túnel para poder multiplicar os ataques (GUIMARÃES 1888b, 214).

Nas experiências levadas a cabo em túneis perfurados à época com sistemas mecânicos, Saint Gotard e La Perruca⁴⁸¹ entre outros, conseguiram-se avanços médios de 2,000 a 2,785m lineares diários. Este rendimento era dificilmente alcançável no túnel de La Carretera de Salamanca. Pelo que considerando um avanço a braço de 1,10m diários e dividindo a escavação em 3 talhos (lotes ou troços), a diferença entre a perfuração mecânica e a manual, seria de pouca monta. Os projectistas previram um excesso de 54 dias para o último dos procedimentos, o que impôs a decisão, em razão dos menores custos, da perfuração manual.

O estabelecimento do eixo do túnel, ainda que em linha recta, ofereceu sérias dificuldades, já que os acidentes do terreno não permitiram operar directamente e por isso foi preciso construir no ponto culminante, junto à estrada de Salamanca, uma torre de 15m de altura para servir de observatório. A partir deste ponto determinaram-se duas estações secundárias no eixo do túnel, uma a N a 1.500m de distância e a outra a S, a 900m. Através delas foram-se determinando outras estações até fixar o número definitivo nas bocas N e S, que serviram para estabelecer e comprovar pontos de ataque na galeria de avanço, tanto nas bocas como nos poços.

Junto á estrada de Salamanca, além da torre de observação, construiu-se o estaleiro, com os serviços gerais, o depósito geral, as oficinas de serralharia, carpintaria e reparação de máquinas, e *as habitações dos empregados*. Todos os talhos se uniram mediante um caminho de cerca de 3km de comprimento e 3m de largura. Foram abertas pedreiras nas proximidades de ambas as bocas e dos P4 e P5, em comunicação com o túnel através de um plano inclinado e uma via-férrea auxiliar (DN 1884).

Três dessas pedreiras foram construídas nas proximidades da boca N e uma na boca S. As três primeiras estavam ligadas por uma via-férrea que, em frente à boca, descia até ela por um plano inclinado de 140m e um desnível de 42m. *Ao cabo d'este plano inclinado enrola-se em um tambor com dois freios, cuja velocidade é regulada por palhetas que recebem do ar uma resistência capaz, senão de conservar aos wagons uma velocidade constante, pelo menos de lhes moderar consideravelmente a aceleração* (DN 1884; GUIMARÃES 1889, 332-336).

⁴⁸¹ Linha-férrea do porto de Pajares, Asturias.

À medida que a escavação progredia, foram-se confirmando os alinhamentos em todos os hectómetros, determinando pontos definitivos, para o qual se empregou um prumo constituído por uma lâmpada incandescente alimentada por uma pilha de bicromato de potássio. As nivelações do terreno marcavam-se no céu da galeria cada 50m, estabelecendo pontos fixos de referência em todos os pontos notáveis.

O traçado geral comprovava-se e restabelecia-se cada 4 meses, cessando então todo o trabalho no interior do túnel, à excepção dos ventiladores. A prova da eficácia destas medidas, é que a união dos dois troços registou apenas uma diferença de 0,04m (GUIMARÃES 1888a, 335).

Para efectuar a medição do túnel previamente ao início dos trabalhos, utilizaram-se réguas de 4m e cálculos sobre uma triangulação, cuja base de 500m foi estabelecida na estrada de Salamanca.

Os progressos da perfuração eram assinalados mediante sinais fixados com traços verticais à direita da galeria, distantes uns dos outros, 20m (GUIMARÃES 1888b, 212).

Para a execução dos trabalhos, o túnel foi dividido em três secções de 155, 441 e 994m, perfurando-se dois poços para o efeito. O P4 foi iniciado sobre o eixo do túnel a 155m da boca N, alcançando desde a crista do monte uma profundidade de 20,18m. Um segundo poço, o P5, foi perfurado a 441m do anterior, seguindo o eixo do subterrâneo, o qual descia desde a crista num total de 52m e distava do que havia de ser a saída S, 994m. Nesta saída foi necessário dispor de um ventilador *Korting* e para a execução do P5 uma máquina de 10 CV, assim como um ventilador *Root* (GUIMARÃES 1888b, 216).

Com este planeamento se distribuiu a execução dos trabalhos em 4 talhos, procurando um equilíbrio das cargas de trabalho, conforme de seguida se pormenoriza:

Talho 1	desde a boca Norte até ao P4	155,00m
Talho 2	desde o P4 até ao P5	441,00m
Talho 3	desde o P5 até à boca Sul	497,00m
Talho 4	desde a boca Sul até ao P5	497,00m

O talho 1, o de menor dimensão, completa-se com a construção da galeria de saída das águas, que iniciada no interior do túnel a 356m da sua entrada, alcança uma extensão total de 841m. Os trabalhos na galeria subdividiram-se em seis novos talhos, como repararemos.

Estava previsto um avanço diário de 1,10m que, considerando os talhos mais compridos, os n.ºs 3 e 4, de 497,00m, era previsível culminar a perfuração em 452 dias,

pondo de lado as possíveis contingências e as paragens obrigatórias para verificar alinhamentos e perfis.

A construção de túneis naquela época, aconselhava a perfuração em várias frentes simultaneamente, mas em lotes proporcionados, em razão da sua extensão e grau de dificuldade, pelo que se utilizava a abertura de poços e galerias auxiliares que, uma vez alcançado o eixo da galeria principal, era a escavação executada nas duas direcções. Não foi este o caso do túnel de La Carretera, já que alguns talhos se encaminhavam numa só direcção, em geral apontando para a boca S, excepto os que trabalhavam desde a dita boca e que o faziam em direcção do N. Esta decisão técnica é atribuída às dificuldades orográficas da zona, já que se impusera a necessidade de construir um novo poço mais a S, ou desviar nesta direcção o P5, alcançando neste profundidades superiores aos 80,00m, o que contribuiria para uma menor operacionalidade.

Para além disso e dada a pronunciada inclinação do perfil, esta decisão aumentaria o problema do escoamento das águas.

Este problema, como assinalámos, colocava-se de forma mais premente devido não só à morfologia do terreno como pela sua posição relativamente à bacia fluvial. Devido a ele se projectou a galeria de escoamento que, arrancando desde o interior do túnel, exactamente a 356m do seu início, apresentava uma inclinação contrária ao perfil da própria obra principal e inferior a ela, a fim de conduzir as águas até um ponto exterior, distante da sua origem 841m.

A galeria criada com uma secção de 4m², foi dividida para a sua execução em 6 lotes, exigindo a construção de novos poços, conforme a seguir se detalha, os quais, ao mesmo tempo, haviam de servir de escoamento das águas tanto do túnel como da trincheira:

P0, distante 112m da origem exterior da galeria e que constituía o ponto de saída ao vale. Aprofundou-se este poço até aos 6,20m. Desde o P0 até ao início da galeria, discorre a céu aberto ao longo de 102,00m.

P1, situado a 182,00m do anterior, alcança uma profundidade de 19,30m.

P2, localizado a 100,00m do P1, com uma profundidade de 18,70m.

P3, situado a 100,00m do P2, com uma profundidade de 22,00m.

P4, a 148,00m do P3 e a 201,00m da união com o túnel. Este poço é o prolongamento do utilizado para a escavação do túnel e nele se empregou uma máquina a vapor de 6 CV.

Deste modo se programaram as 6 frentes de ataque destinadas à construção da galeria de drenagem, cujos lotes tiveram o comprimento seguinte (GUIMARÃES 1889, 351):

Talho 1, de 10m, desde a origem exterior até ao P0 e foi concluído a 3.IV.1884. A partir do escavado a galeria prolongava-se por 102m mais, a céu aberto.

Talho 2, de 182m. Foi acometido desde o P0 na direcção S com 88m e desde o P1 com 94m. A escavação terminou a 11.VII.1884.

Talho 3, de 100m, perfurado na direcção S 35m desde o P1 e 65m na direcção N desde o P2. Concluído a 20.V.1884.

Talho 4, com 100m, dos quais 54 se escavaram desde o P2 em direcção a S e 46 em direcção contrária desde o P3. Terminou-se a 23.IV.1884.

Talho 5, com 148m, perfurados para S 110m desde o P3 e 38,60m desde o P4 para N. Concluiu-se a 10.VI.1884.

Talho 6, de 201m, escavados na sua totalidade desde o P4 na direcção S até ao seu entroncamento com o túnel no PK 61.736,00, tendo-se terminado no dia 27.II.1885.

No total completaram-se 843m de galeria de esgoto, 102 dos quais a céu aberto.

Quadro-síntese dos progressos obtidos na galeria de esgoto

Ano	Mês	Total em metros	Média diária
1884	Março	83	5,54m
1884	Abril	226	9,81
1884	Maio	171	8,00
1884	Junho	115	8,42
1884	Julho	8	0,67
1884	Ago / Set / Out	Trabalhos suspensos	---
1884	Novembro	29	1,93
1884	Dezembro	36	1,16
1885	Janeiro	40	1,29
1885	Fevereiro	33	1,22

(GUIMARÃES 1889, 211-212)

Esta proposta desperta algumas interrogações, já que tendo o túnel o seu princípio na zona mais propícia à afloração das águas, este e a galeria somente se unem a 356,00m para o interior. Em resposta a estas incertezas pode aventar-se a hipótese que a galeria de esgoto, no seu percurso através dum plano inferior da obra principal, possuía algumas ligações temporárias com ela nos primeiros 155,00m, o que parece improvável se

considerarmos que o P4 desce, segundo A. Guimarães, até aos 37,43m. Inclinámo-nos por estimar esta extensão (37,43m) para a totalidade do poço, i. e., desde o alto do monte até à chave do túnel (20,18m), mais a altura do túnel (5,50m) e daqui para baixo, ou seja, desde a base do túnel até ao fundo da galeria (11,75m), Estas medidas estão em consonância com o sentido ascendente da galeria de esgoto, contrário ao perfil descendente do túnel.

Outra consideração, verosímil, é que desde o P4 se iniciasse a perfuração do túnel nos dois sentidos, o que contraria uma distribuição homogénea dos lotes de forma a concluírem-se todas as tarefas ao mesmo tempo. Por outro lado, a escavação desde o P4 em direcção à boca N suporia alargar o fundo contrário, salvo se na previsão destas contingências se avançasse para a fábrica da galeria de esgoto, paralelamente a tímidos avanços nos lotes definidos.

Os P0, P1 e P2 evacuavam as águas da trincheira, provavelmente as da pluviosidade ocasional e as do ribeiro de Vale de Nogueira, cujo curso irregular passava junto à boca N e à sua trincheira de acesso.

O P3 estava destinado a impedir o acesso ao túnel das águas provenientes do exterior. Tudo isto sem esquecer que a galeria de esgoto não esteve disponível na sua totalidade até 27.II.1885, se bem que os P2 e P3 já se encontrassem prontos para a sua importante função desde Abril e Junho do ano anterior, respectivamente.

O desenvolvimento dos trabalhos nada teve a ver com a espectacular encenação orquestrada pelo eng.º polaco Edmundo Wessolouski, na qual, na presença de numerosos jornalistas chegados de Madrid e Salamanca convidados para a ocasião, em 31.VIII.1883, presenciaram a inauguração das obras de construção do CF. Igualmente estiveram presentes diversos personagens relacionados com a sua construção, nomeadamente o marquês de Flores Dávila, Adolfo Galante e o porta-voz do grupo concessionário da linha-férrea, o português Henri Burnay.

Contam os cronistas que acomodados no sítio de Lomo Carcaño, assentado no monte Pingallo, puderam presenciar as explosões de 1.480 barrenos, que segundo a pena do enviado especial do madrileno *La Correspondencia de España*, novecentos deles rasgaram a terra na boca do túnel Morgado, trezentos à saída do túnel grande, em frente aos seus olhos e, logo de seguida, à entrada do mesmo túnel mas oculto da sua vista, detonaram quatrocentos (Imprenta 1883).

Foram estes actos seguidos com expectativa por numerosa gente da terra, o que ocasionou diversos festejos, onde não faltaram as corridas de touros, os fogos de artifício e

os copiosos banquetes, seguidos de emocionados brindes e discursos, num dos quais, o eng.º Wessolouski, premonitório, rendeu homenagem aos operários como autênticos artífices das obras que arriscavam as suas vidas na construção ferroviária.

A *Gaceta de los Caminos de Hierro* publicou um artigo no qual informava que o total de obreiros empregues na construção da ferrovia à fronteira, superava os 5.000 homens (GCH 1884, 405). Enquanto que o Diário de Notícias dava conta que se finalizara a galeria de esgoto e os seus 5 poços (DN 1884).

Outras informações referem-se aos 6 ataques na galeria de avanço, de 7m de secção, onde trabalhavam entre 100 a 120 obreiros por dia -não contando com os trabalhadores das pedreiras- e a média de 30 vagonetas/dia. O trabalho era por turnos de 8h, operando seis mineiros na frente da galeria, utilizando dinamite n.º 1 (DN 1884). Acrescenta a notícia que até esse momento se haviam executado 148m de poços, 650m de galeria de esgoto, 400m de avanço no túnel, 250m de abobadado, 160m de *estrocilha* e 160m de *stross*. Progredia-se a uma média diária de 0,50m e instalavam-se os ventiladores na boca S, prevendo-se para mais tarde o emprego duma perfuradora mecânica que o empreiteiro havia utilizado no túnel asturiano de La Perruca, recentemente concluído (DN 1884; GUIMARÃES 1884).

De acordo com a tipologia do terreno houve necessidade de utilizar 2 tipos de revestimento do túnel, um deles superava em 0,20m a espessura do outro. O mais espesso foi o utilizado entre a boca N e o P4, devido à natureza do terreno (xisto argiloso em decomposição) que dificultou a perfuração, produzindo movimentos em todos os sentidos e obrigando a um escoramento reforçado e mesmo à suspensão dos trabalhos pelo lado do P4 desde Maio a Setembro de 1884.

Permitiu a dureza da rocha que uma extensão de 135,67m não necessitasse de revestimento, ou seja, o equivalente a 25,837m².

A perfuração foi realizada segundo o método *belga*, para o qual, os mineiros iam escavando uma galeria de avanço próxima à chave do túnel, entre 3 e 7m de secção. O grupo de trabalho posterior encarregava-se dos alargamentos (uns 3m de secção) e, por fim, uma última equipa ampliava a galeria escavando até à base prevista do túnel, com uma secção de 15 a 19m².

C - A catástrofe

Junho de 1885 é um mês aziago para a construção deste CF:

i) - o eng.º polaco E. Wessolouski, autor dos seus projectos e director das obras, falece em Sevilha no dia 23, vítima de uma infecção no fígado, em Fevereiro havia apresentado a sua demissão mudando-se para a capital andaluza;

ii) - regista-se ainda a morte de outro engenheiro polaco quando se divertia nos salões do casino de Salamanca;

iii) - entretanto, no cenário das obras, persistem as más relações entre os vários grupos de operários e entre estes e os nativos, com roubos, violência e disparos;

iv) - ao que se junta uma epidemia de *cholera morbus*, já prevista desde o princípio do ano (DG 1885a);

v) - atrasos no pagamento dos salários soltam os nervos dos trabalhadores;

vi) - pouco antes um empreiteiro fugira com 175.000 pesetas destinados aos ordenados;

vii) - o governador civil envia forças militares para repôr a ordem;

viii) - e na tarde do dia 15, uma violenta tempestade desata a tragédia!

A imprensa salmantina que se vem ocupando com alardes tipográficos da invasão alemã nas ilhas Carolinas, não regista o acidente até ao dia 18. Na 3.ª página *El Progreso* informa do sucedido publicando o telegrama oficial dirigido pelo *alcalde* de LF ao governador civil: *Doce y media noche, 15, Alcalde Fregeneda Gobernador. Tormenta horrorosa descargada término municipal cinco tarde desbordó arroyo Valdenoguera inundando túnel y cerrando salida a obreros pereciendo ahogados. Se ignora número de víctimas. En el puente de los Poyos aire huracanado derribó andamio viaducto hiriendo gravemente a tres obreros. Río Águeda arrastró dos portugueses pereciendo ahogados. Necesario disponer de fuerzas para extraer cadáveres* (Progreso 1885a).

O engenheiro-chefe da construção também havia remetido um telegrama à principal autoridade provincial: *Hoy (15) a las cuatro treinta minutos tarde se inundó la boca norte del túnel por efecto de una tormenta. Hay que lamentar varias desgracias, suponiendo que todos los mineros del avanzamiento y algunos de los ensanches se han ahogado. Informaré a Vd. de lo que vaya observando* Progreso 1885a).

O mesmo jornal assinalava que na tarde do dia 15, uma tempestade que caiu sobre a bacia do arroio de Vale de Nogueira, inundou o túnel comprido (de La Carretera), fluindo pela boca N, depois de transpor os escombros amontoados nas suas proximidades. Fala-se de uma superfície alagada de cerca de 500m, perecendo numerosos trabalhadores que se encontravam no interior do túnel. Baralham-se os números entre 40 e 70 vítimas. Dezassete delas já haviam sido extraídas, sendo completamente impossível o resgate das demais até que se conseguisse perfurar a totalidade do túnel, o que demoraria no mínimo 15 dias.

O governador civil designa como delegado facultativo o médico Cristino Cebrián, que de imediato se desloca para a zona a fim de tomar as medidas sanitárias necessárias, sendo uma delas autorizar o enterramento dos mortos nas proximidades da obra.

Em jornadas sucessivas a imprensa vai ampliando detalhes do acontecimento, assinalando que a galeria de esgoto não teve capacidade para evacuar as águas. A 12 de Julho comunica que a 5 se completara a perfuração, tendo-se realizado explorações na zona afectada. Os obreiros negam-se a colaborar apesar das importantes somas que oferece a empresa: 1 duro⁴⁸² por hora de trabalho e 10 por cadáver. Alguns voluntários chegam a cobrar 250 pesetas por cada corpo resgatado.

Através do P5 extraíram as últimas vítimas.

El Progreso publica a 23 de Julho a relação nominal das vítimas, rol este que comparamos com os assentos recolhidos no *Libro de Difuntos de la Parroquia de San Marcos de Fregeneda*, observando algumas divergências e imprecisões, situação compreensível se tivermos em conta os meios de comunicação da época (*Progreso* 1885d; (ADCR 1885-1897).

C.1 - As causas do acidente

No dia da inauguração do CF, o jornalista português destacado pel' *O Occidente* para a cobertura do acontecimento, lembra as vítimas: *Tem um episodio triste a construção d'este túnel. Em 15 de junho de 1885 quando trabalhava na perfuração a agua da chuva penetrou em tal quantidade pelos poços que inundou as galerias matando 29 operarios* (COSTA 1888, 22).

⁴⁸² Tradicionalmente correspondia a 5 pesetas.

Antes de analisar as causas do terrível acidente, tais como a localização dos trabalhadores sinistrados no momento do acontecimento, as negligências, incompetências, etc., coloquemos 2 questões que nos chamaram a atenção:

Uma delas é a escassa relevância social da catástrofe. Evidentemente os jornais da época fizeram eco do sucedido, mas com um tratamento quase marginal. *El Progreso* é o periódico salmantino que contribui com maior informação, publicada sempre na 3.^a página. Em 18 de Junho, quando dá conta aos seus leitores do sinistro, dedica mais espaço ao baptizado do filho de um general que ao funesto acontecimento. Em datas sucessivas continua dando notícias de forma concisa (Progreso 1885a).

La Liga de Contribuyentes só noticia o acidente no dia 21 de Junho, mas fá-lo de forma tão imprecisa quanto fantasiosa. Timidamente pedem-se responsabilidades. Nos números seguintes desaparece toda a informação (Liga 1885).

Esta falta de relevância poderá explicar que, numa comunicação apresentada ao *IX Congreso Mundial de Minería*, sob o título *Tasas de mortalidad por accidentes de trabajo en la construcción de túneles*, realizado em Zaragoza (2002), se ignore este importante acontecimento, sobretudo quando aí se faz uma descrição pormenorizada de outros acidentes ocorridos na Europa desde meados do século XIX até aos nossos dias (ROMANA 2002).

A outra consideração é a indiferença, quando não a animosidade dos naturais da terra para com os “carrilanos”. As gentes de LF e povos vizinhos não se envolveram na construção do CF. Enrique de Sena, estudioso do assunto, menciona um comentário de Francisco Fernández Villegas, redactor do *El Adelanto*, a respeito: *a diario se producen en La Fregeneda encuentros entre carrilanos y los habitantes del pueblo y raro es el día que no hay que lamentar una desgracia*. Em Fevereiro desse ano um vizinho de LF foi abatido com um tiro na cabeça.

Afirma que os provocadores são quase sempre os filhos da terra, que olham com injustificado ódio pessoas que, longe de causar-lhes prejuízos, estão a proporcionar-lhes vantagens sem conta. Os “carrilanos”, se querem ver-se livres de ataques e investidas, têm que deslocar-se em grupo e providos de meios de defesa. A *Compañia de Cazadores de La Habana*, “vê-se e deseja-se” para conseguir manter a ordem (SENA 1985).

Não obstante, os habitantes daquela zona tiraram bom proveito da massificação que trazem as obras do CF, especulando com os artigos mais necessários, pois os bens alimentares e bebidas alcançaram preços escandalosos.

Estima este autor que serão cerca de 7.000 os obreiros que trabalham entre Salamanca e a fronteira em Dezembro de 1883, uma grande percentagem dos quais no troço entre LF e BA (SENA 1985), aventando outros que no ano seguinte eram 4.500 e que abundavam as rixas entre portugueses e galegos. Maior crédito merecem as cifras fornecidas pelo médico Cebrián Vilanova que, nas suas disputas com a companhia em busca de melhores condições sanitárias, recebe desta informações segundo as quais no Verão de 1885, eram 3.184 os trabalhadores empregados em toda a linha, sendo que 457 deles estavam ocupados na perfuração dos túneis (SENA 1985; Progreso 1885e).

Em Junho de 1885 assinalam as mesmas fontes que 502 operários trabalhavam no túnel grande (de La Carretera), indicando ainda que na divisão de actividades pelos 3.184 contratados, 632 estavam destinados às trincheiras e terraplanagens, 927 às obras de fábrica e nada menos que 1.625 à escavação dos túneis (Progreso 1885d).

Apesar da discrepância dos números, temos por bem que cerca de 1/2 milhar de trabalhadores se dedicavam a perfurar o denominado túnel grande, repartidos em 3 turnos (trabalhava-se dia e noite) e por sua vez distribuídos pelos diversos talhos em que se seccionou a obra. Temos assim que, os afectados pelas águas da trovoada podem avaliar-se em cerca de 70, valor que está de acordo com as primeiras estimativas. Mais adiante, *El Progreso* recolhe a notícia de que uns 40 se salvaram escalando pelo P5, com 52m de profundidade (Progreso 1885b; Progreso 1885c).

Daqui resulta que aproximadamente 30 mineiros ficaram presos no interior do túnel. As informações também recolhem cifras erradas, porquanto alguns dias após o acidente não se esclarece que 2 dos indivíduos dados por desaparecidos e mesmo como mortos, estavam trabalhando noutra talho da linha.

É evidente que a origem do acidente foi uma trovoada, acompanhada de forte bátega que se abateu sobre o monte no qual se construía o túnel e que afectou também os municípios circundantes.

Para a construção da estação de LF foi utilizada uma depressão existente no sopé de umas escarpas por onde corre o arroio de Vale de Nogueira. Esta depressão que provavelmente foi entulhada com os escombros extraídos do túnel, assim como os desmontes do acesso e das trincheiras, impôs a alteração do curso irregular e com frequência seco, desta linha de água, que actualmente flúi pelas traseiras da velha estação ferroviária.

Uma semi-recta encaixada em profunda trincheira dá acesso à boca N do túnel. A parte mais elevada desta boca, situada a uns 10m dos carris, está situada exactamente no ângulo da vertente que conforma do mencionado arroio. A cota mais alta, à direita do seu curso, regista uma altitude de 579m, muito próxima do sítio denominado Pinar, descendo desde aí bruscamente até à cota 468,706 na qual assenta a via. Pelo seu lado esquerdo, o ponto mais elevado é um montículo próximo ao sítio denominado La Cruz de San Pedro, alcança uma elevação de 563m. Também neste caso o declive é muito acentuado e encaixado até à boca N do túnel. A altitude da estação, hoje abandonada, é de 474,802m, existindo como se mencionou, uma grande depressão nas suas traseiras (IGN 2002).

Considerando o programa das obras, estimava-se uma progressão diária de 1,10m (GUIMARÃES 1888a), progressão que ulteriormente se teve de limitar a 0,50m (GUIMARÃES 1889), em todo o caso e dado o tempo decorrido desde o começo da perfuração, estima-se que à data dos acontecimentos o calado do túnel se encontrava muito próximo, como logo se confirmará considerando o tempo empregue no resgate das últimas vítimas, ou seja, 20 dias.

Assim, pode ter-se como certo que o número de mineiros que actuavam no interior do túnel, era de cerca de setenta, quarenta dos quais faziam-no no denominado talho n.º 3. Muitos conseguiram escapar pelo P5, o que indica que não estariam muito distantes desta saída.

Como se sabe, na organização dos trabalhos de escavação, 1/2 dúzia de obreiros ocupar-se-iam do avanço, i. e., da parte mais profunda do subterrâneo, dedicando-se os restantes a trabalhos de desmonte, entivações, evacuação de escombros e revestimento.

Considerando o breve espaço de tempo empregue na perfuração da galeria da boca S, para a comunicar com a sua contrária, à volta de uns 20 dias, e a um ritmo de escavação entre 0,50 e 2,50m diários, a distância que restava entre ambos os talhos pode cifrar-se entre 10 e 50m.

Partindo do princípio que o ritmo de trabalho foi similar em ambos os talhos, o denominado n.º 3 onde se encontravam os sinistrados, teria a sua frente no PK 62,323, i. e., a 891m da boca N, enquanto que o talho 4 se executava entre os PK 62,333 e 62,373, e ambos os talhos separados entre si por 10 a 50m.

Ora bem, sabido que o método de escavação utilizado se baseava numa galeria de avanço, situada à altura da chave, com progressos de secções variáveis próximas dos 3m², o resto da perfuração vinha sendo executada por equipas posteriores que ampliavam o

buraco, entivando-o ao mesmo tempo que avançavam. Isto significa que o processo de perfuração veio a tomar, em cada um dos talhos opostos, uma forma equivalente a uma escada de enormes degraus. Considerando que a intenção dos operários empenhados em abrir uma comunicação entre ambos os talhos, consistia em esvaziar a água acumulada na parte N do túnel, a perfuração destinada a este propósito teve de realizar-se pela base, base que, como comprovámos, estava mais atrasada que as frentes de avanço.

Chegados a este ponto e dada a celeridade com que se conseguiu o calado, temos de concluir que a separação entre ambas as frentes, era de uns 10m, sendo a das bases cerca dos 50m, situando-se a equipa sinistrada, no momento do acidente, no PK 62,323, localizando-se os trabalhadores mais afastados a 295m da boca de acesso ao P5 (GUIMARÃES 1888b).

Para uma melhor compreensão do efeito da inundação, relacionamos os vários PK e a sua altura relativamente ao nível do mar:

PK 61,323	471,512m	exterior do túnel
PK 61,432	468,706m	boca Norte
PK 61,587	465,182m	P4 (PK 61535)
PK 62,028	457,769m	P5 (PK 61,976)
PK 62,323	449,956m	frente dos sinistrados
PK 63,021	435,436m	boca Sul

Produzida a inundação e chegando as águas ao PK 62,323, no nível 449,956, para alcançar a parte mais elevada do túnel foi necessário que a enchente chegasse pelo menos até ao PK 62,134, elevado 5m acima da frente de ataque, ou seja, a uma cota de 454,956. As águas terão coberto a totalidade do túnel na parte mais baixa (PK 62,323), nivelando-se e afastando-se do tecto até alcançar o zero no PK 62,134.

A distância entre ambos os pontos é de 238m, metade dos quais teria uma profundidade superior a 2,50m. A água acumulada, neste caso superaria os 3.500m³.

Esta cifra poderá ser inferior se considerarmos que no interior do subterrâneo se acumulariam materiais de construção, ferramentas, madeiras para a entivação e escombros da escavação.

As notícias referem uma extensão alagada no túnel de uns 500m, ou seja, desde a frente da escavação (PK 62,323) até ao PK 61,823 aproximadamente, inundando o aceso P5, situado no PK 62,028. É provável que assim nos aproximemos mais da realidade, tendo em conta que este ponto foi a via de escape de alguns operários. Caso contrário, a área

afectada não excederia o PK 61,587 onde se situava o prolongamento do P4 que actuava como dreno de ligação com a galeria de despejo, ainda que algumas notícias assinalem que a galeria deixou de evacuar as águas devido a um abatimento.

Estimamos assim, uma superfície máxima inundada de 736m, o que totalizaria um volume de 9.500m³ de água acumulada.

A bacia do ribeiro de Vale de Nogueira ocupa uma extensão aproximada de uns 800.000m², pelo que, considerando que apenas parte do seu caudal inundou o túnel, a precipitação causadora do acidente terá superado os 20 litros/m².

Recorde-se que a direcção técnica da construção havia previsto a galeria de escoamento, precisamente para evitar inundações como aquela que ocorreu. Esta galeria, de importante secção (4m²). Dispunha de 2 agueiras no interior do túnel, um o P3 localizado a apenas 7m da boca N, cuja função era precisamente a de esgotar as águas provenientes do exterior, outro situado a 155m da mesma entrada, para juntamente com o anterior canalizar os caudais procedentes do interior e, finalmente outros 2 canais dispostos no exterior (P1 e P2), que à distância de 203 e 103m da entrada do túnel tinham a função de trazer a si as águas comprimidas na trincheira que, em pendente descendente se dirige ao túnel.

Como se vê, os técnicos haviam tomado as cautelas correctas e necessárias para obstar ao que acabou por acontecer. O que é que então se passou? Entraremos no campo das hipóteses, mas algumas referências jornalísticas falam de acumulação incorrecta de escombros na boca do túnel, o que poderá ter causado o acesso intempestivo das águas.

Também se menciona que alguma das agueiras poderia estar obstruída com detritos arrastados pela enchente, não desdenhando que uma tão elevada precipitação pudesse colapsar a própria galeria de escoamento, inclusive que a agueira do P3, por comodidade estivesse temporariamente encerrada, devido à sua proximidade da entrada (somente 7m), fazendo dela um estorvo num ponto tão estratégico para o acesso de materiais e trabalhadores.

Resumindo, estamos perante uma trovoada de grande precipitação, causadora da inundação de boa parte do túnel, onde, considerando todos os outros factores, é plausível supor-se que aqueles que se encontravam mais próximos da saída (P5), conseguiram salvar-se, enquanto que os que laboravam na colocação das madeiras de sustentação e revestimentos do talho 3 pereceram, sendo extraídos com ganchos, quando as águas acalmaram, por esse mesmo P5. Por fim, os obreiros que em profundidade escavavam o

avanço da mesma, encontraram ali a morte, não podendo ser resgatados até aos primeiros dias de Julho.

C.2 - As vítimas

Foram utilizadas 2 fontes de informação para se conhecer o n.º e nome das vítimas: o jornal *El Progreso*, datado de 23.VII.1885, que refere 27 vítimas identificadas mais um peão do qual ignora o nome e demais elementos de identificação (Progreso 1885d); e o *Libro de Difuntos de la Parroquia de San Marcos Evangelista de La Fregeneda* (ADCR 1885-1897).

Dois dados surpreendem nestas informações. O primeiro deles é a extraordinária juventude dos afectados, contando os mais novos apenas 15 e 16 anos, oscilando os restantes entre 19 e 30 anos. Apenas um dos falecidos, provavelmente um capataz, alcançava a idade de 60 anos.

Outro detalhe que chama a atenção é a procedência dessas vítimas, em que a maioria são galegos, 14 deles oriundos da província de Lugo, 2 da de Ourense e outros 2 da de Pontevedra. Há 3 afogados (cada um deles provenientes de Santander, Zamora e León). 1 de Turín e 1 nascido em Portugal, não se mencionado a origem dos 4 restantes.

Através de *El Progreso* conhecemos a profissão dos operários afectados: 2 capatazes -o que indica a existência no local de 2 grupos de trabalho, provavelmente um na frente de avanço e outro nos trabalhos de entivação-, 14 mineiros, 10 peões e um boieiro. Ao que parece, junto aos 8 últimos cadáveres também foi extraído um boi (Progreso 1885d).

O *Libro de Difuntos* indica-nos que 2 dos afectados foram enterrados no dia 17 de Junho, 17 deles dois dias mais tarde, e finalmente 8 receberam sepultura no cemitério provisório sobre o túnel, no dia 8 de Julho (ADCR 1885-1897).

Existem algumas divergências entre os nomes recolhidos numa e noutra fonte. Atribuímos maior credibilidade ao registo eclesiástico, ficando todavia por resolver a dúvida acerca do peão anónimo a que o periódico faz referência, que a confirmar-se seria uma vítima mais a somar às 27 anteriores.

No primeiro assento do dia 19 anota-se que a vítima *falleció en el túnel grande perteneciente a don Pablo Fábrega*, correspondendo este nome ao concessionário das obras. Este empresário tratou de rescindir o contrato após os funestos acontecimentos, por falta de pessoal.

Os representantes de Portugal na Espanha interessaram-se imediatamente pelo assunto, pois a 17 desse mês, dois dias após a tragédia, o responsável pela Legação de Portugal em Madrid⁴⁸³, escreve ao Consulado de Portugal nessa mesma cidade *encomendando-lhe as competentes investigações locais acerca do desastre ocorrido n'um tunnel em construção na linha ferrea de Salamanca á nossa fronteira em atenção de andarem trabalhando ali, segundo constava, operarios portugueses a fim de socorrer os que podessem ser ainda socorridos e fazer identificar os que fossem encontrados entre os mortos* (AHD 1885).

No dia seguinte é recebida a resposta vinda do Cônsul⁴⁸⁴, onde este, relativamente à *inundação do Rio Tormes (sic) no tunnel em construção na via ferrea de Salamanca*, manifesta que segundo informação que recebera do *Vice-Consul na Fregeneda*, haviam sido retirados do túnel no dia seguinte ao acidente *dois cadaveres, calculando-se em mais de 40 os que ainda devem ficar dentro do mesmo tunel que não poderão ser extraídos antes de 15 dias, dada a importancia da inundação e o material de construção entre cujos escombros estão aquelles infelizes. Calcula-se que entre as victimas ha-de haver alguns subditos Portuguezes, pois me consta trabalhavam bastantes. Preveni oportunamente pelo telegapho aos Vice Consules de Salamanca e Fregeneda, me informem do numero exacto de victimas, Subditos Portuguezes, transmittindo-lhes as ordens de V. Ex.^a com respeito ao socorro e protecção de que possam precizar* (AHD 1885).

Relação das vítimas, idade e naturalidade, segundo o *Libro de Difuntos*⁴⁸⁵ e que receberam sepultura no cemitério da Vila:

Quadro da relação das vítimas da tragédia ocorrida no Túnel de La Carretera

17 de Junho de 1885			
Nome	Idade	Origem / Localidade	Província / País
Casiano González Blaño	30 anos	María Cristina de Arcade	Orense
Maximino López Seijas ⁴⁸⁶	15 anos	San Salvador de Sabadell	Lugo
19 de Junho de 1885			
Francisco Pérez	24 anos	Monterroso	Lugo

⁴⁸³ Conselheiro José da Silva Mendes Leal (AHD 1885).

⁴⁸⁴ Juan Ortega (AHD 1885).

⁴⁸⁵ A difícil caligrafia deste manuscrito criou algumas dificuldades na sua leitura, admitindo nós a eventualidade dessa situação poder involuntariamente ter-nos induzido em algum erro.

⁴⁸⁶ O que faleceu no túnel grande pertencente a Don Pablo Fábrega.

Ramón Castaño López	29 anos	Santa Cruz de Ciblesiente	Lugo
Manuel Fernández Rodríguez	30 anos	Santiago de Saa	Lugo
Marcelino Pombo	26 anos	Romenan	Lugo
Castor Losada	30 anos	Chantada	Lugo
Constantino Sientele	23 anos	Marinde	Orense
Andrés Listo	casado	Palas del Rey	Lugo
Lorenzo Villamor Nariño	30 anos	Puente la Reina	Lugo
Juan Villamor Mariño	19 anos	Puente la Reina	Lugo
Domingo Cordero	??	Piamonte	Turín (Itália)
Gumersindo Cumbeiro Sánchez	20 anos	Ribadeo	Pontevedra
Antonio Luengo Martínez	23 anos	Destriana	León
Pedro Castro Fernández	60 anos	Santiago de Saa	Lugo
Justo Pérez Iglesias	16 anos	Garejos de Carballeda	Zamora
Gerardo González	??	??	??
Jesús Fernández Arcan	23 anos	San Cristóbal	Pontevedra
Manuel García Duesa	21 anos	Alduero	Santander
Antonio Lence	??	San Martín de la Torre	Lugo
8 de Julho de 1885⁴⁸⁷			
José María Coello(?) ⁴⁸⁸	??	??	Portugal
León, alcunhado de Listu	24 anos	??	Lugo (exposto ⁴⁸⁹)
Florencio López	24 anos	??	??
Tomás Seijas	19 anos	Santa María de Corbian	Lugo
Antonio Lozano González	27 anos	Santiago de Entrambasaguas	Lugo
Juan Rodríguez López	28 anos	??	??
Antonio Vázquez	24 anos	??	??

A necessidade de conseguir operários experientes na construção de vias-férreas, especialmente os viadutos e túneis, explica a presença de tantos galegos entre as vítimas. Os mineiros que haviam terminado a perfuração dos túneis construídos ao N da Península (BECERRO 1883) em anos anteriores, ingressaram nas obras de Salamanca. Provavelmente alguns dos empreiteiros que durante 1883 construíram os 13 túneis na província de Ourense e os 29 na de Lugo, foram os adjudicatários da Linha *del Duero*. A corroborar esta informação veja-se aquela outra supra, em que as máquinas perfuradoras do túnel de La Perruca (Asturias), foram aqui utilizadas.

⁴⁸⁷ Mas sepultados no cemitério provisório colocado sobre o túnel.

⁴⁸⁸ Coelho! Apelido também existente em castelhano.

⁴⁸⁹ Proveniente da Roda dos Expostos. A estas crianças abandonadas e conseqüentemente sem progenitores conhecidos, atribuíam-se-lhes apelidos que dum modo geral denunciavam a sua condição, sendo o mais cruel precisamente “Exposto” e que perdurou no século XX (MACHADO & ABREU 1997).

Da prospeção de superfície que realizámos, percorrendo toda a extensão do túnel (de N para S) e regressando à plataforma da estação pelo seu interior, constatámos:

- a existência de cascalheiras resultantes da perfuração do túnel no troço entre a estrada e a estação;

- não vislumbrámos os locais dos poços que aí se abriram, talvez pelo facto da terra ter voltado a ser agricultada;

- ao descer para a boca S e de ambos os lados do ribeiro, três construções em xisto, de pedra-seca, uma delas de grandes dimensões e com ombreiras em granito, certamente relacionadas com as obras, construídas pela empresa adjudicatária para camaratas ou armazéns, ou por particulares, e neste caso terão funcionado como tabernas (vendas);

- reparámos igualmente numa mina de água;

- bem como numa verdadeira muralha protegendo a boca S da linha de água à sua esquerda. Esta boca encontra-se próxima da confluência das referidas linhas de água, tendo até sido necessária a construção de um pontão para salvar o do lado direito, visível nas fotografias.

- no regresso, pelo interior do túnel, confirmámos alguns aspectos geológicos que interferiram e condicionaram a sua construção, nomeadamente a necessidade, ou não, de revestimento.

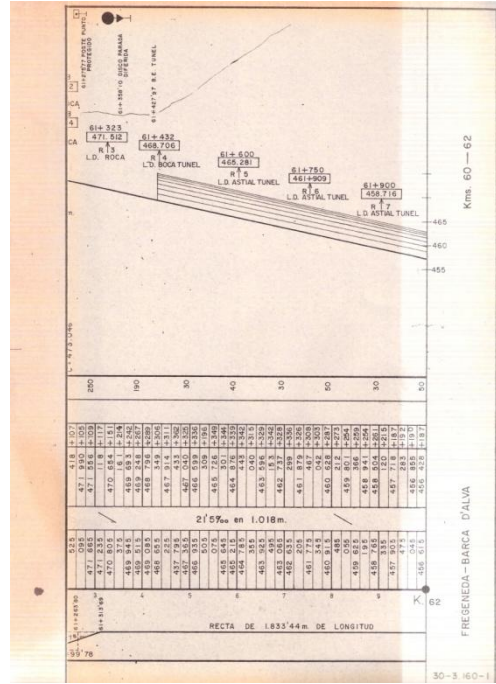
Coordenadas geográficas obtidas por GPS:

da boca Norte	40° 59' 08.36'' N
	6° 50' 19.58'' O
altitude	486m
da boca Sul	40° 58' 14.35'' N
	6° 50' 33.55'' O
altitude	449m

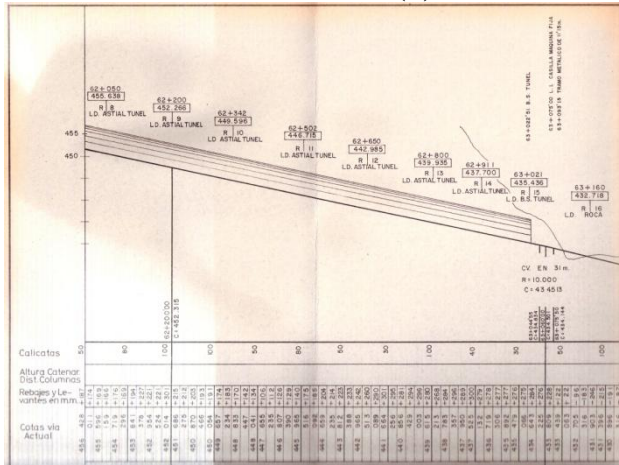
Plano detalhado do Túnel de La Carretera (projecto de 1882)



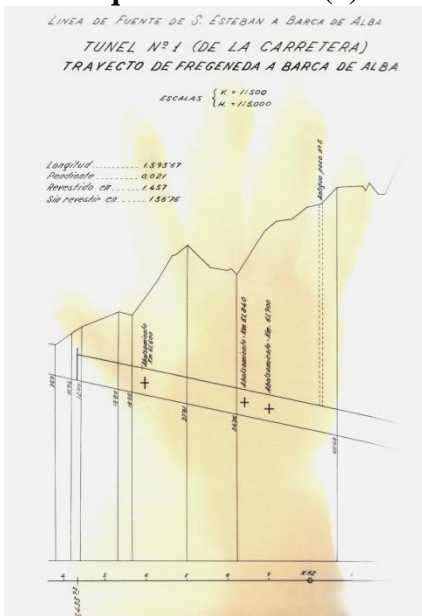
Perfis do túnel (a)



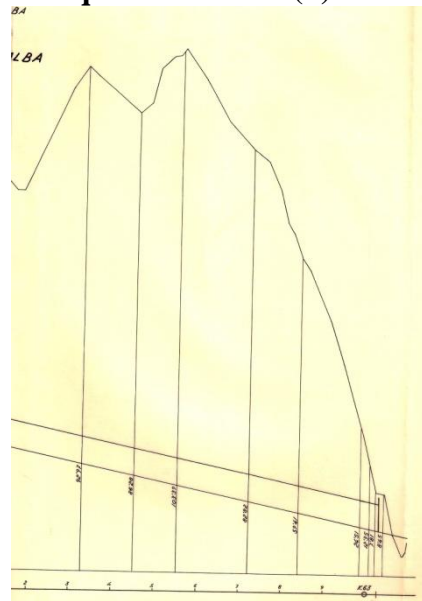
Perfis do túnel (b)



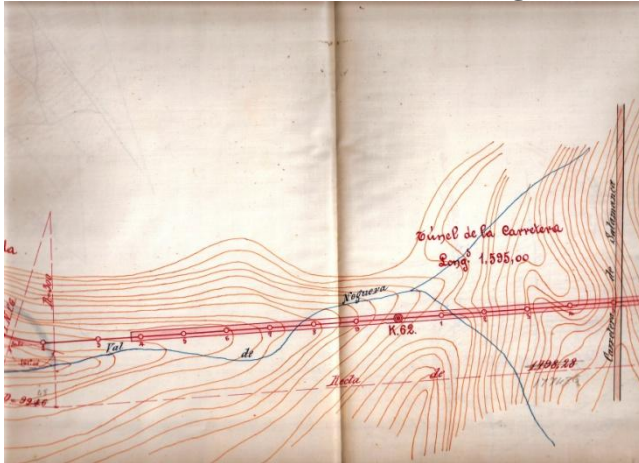
Esquema do túnel (a)



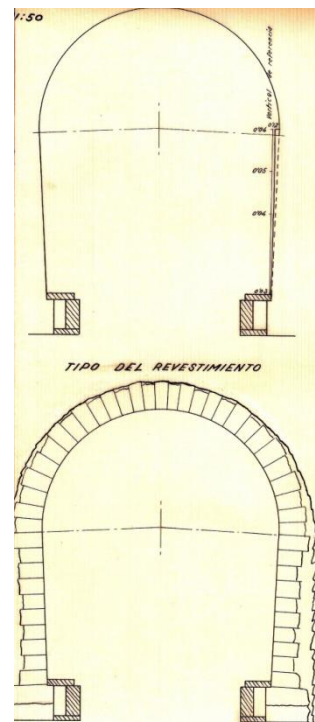
Esquema do túnel (b)



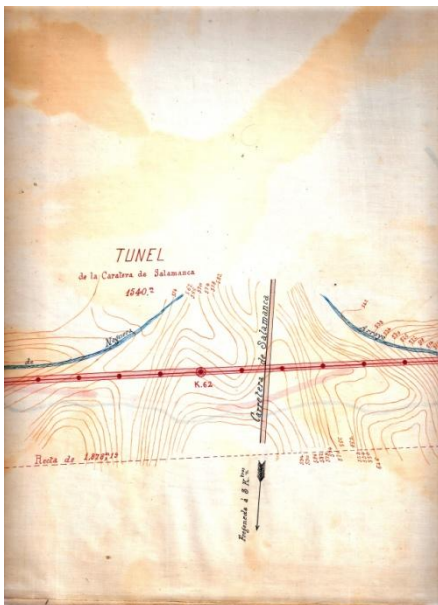
Plano do túnel e arroio de Vale de Nogueira



Tipo de revestimento



Plano do túnel e estrada de Salamanca



Fotografia do acesso ao túnel pela boca Norte (ant. a 1985)

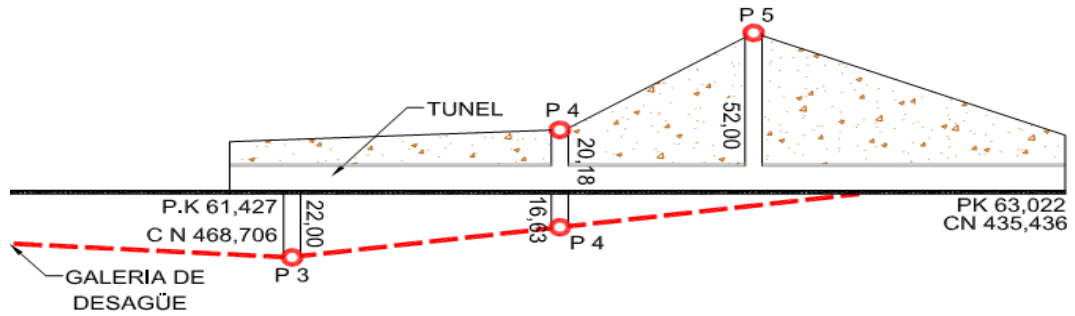


Fotografia da construção do acesso ao túnel pela boca Sul (col. Ayuntamiento de Lumbrales)



(RIVAS ...)

Esquema do túnel com a galeria de drenagem
(desenho de Ángel de la Rosa Franco, 2009)



Fotografias de aproximação à boca Sul do túnel a partir da prospeção à superfície (N-S) e retrocesso pelo interior





(MACHADO 2009)

Legenda:

- 1 – aproximação da boca Sul pela superfície, proveniente de Norte;
- 2 e 3 – vista da boca Sul pelo exterior;
- 4 – idem, pelo interior;
- 5 e 6 – dois aspectos do interior do túnel, em zonas de limite de revestimento;
- 7 – um dos vários refúgios;
- 8 – aproximação à boca Norte, pelo interior.

3.3.2. – A ponte internacional

Como atrás vimos, as comunicações ferroviárias entre Portugal e a Espanha, realizadas através da província de Salamanca, foram um compêndio de sonhos, vontade e esforço, muitas vezes a raia a epopeia.

As enormes dificuldades orográficas que os seus empreendedores tiveram que transpor, em especial nos trajectos próximos à fronteira -Pocinho – BA e desde a desembocadura do rio Águeda no Douro até à estação de LF-, tiveram como corolário uma sucessão de “obras de arte”, que hoje em dia, com o CF já encerrado ao trânsito dos comboios, constituem um legado da engenharia industrial único, que tanto no seu conjunto, como isoladamente, se manifestam como um verdadeiro expoente da Arqueologia Industrial gerada nos finais do século XIX.

Uma das obras mais significativas é a ponte internacional, que salva o rio Águeda a escassos metros do seu encontro com o Douro. O projecto, o desenho, a execução e o financiamento foram portugueses.

Em Espanha, a linha-férrea que discorre entre LFSE e a fronteira portuguesa, foi declarada *Bien de Interés Cultural* (BIC), com a categoria de monumento, pelo *real decreto* de 24.XI.2000.

A ponte internacional, cujo eixo se situa no km 77,565,85 da mencionada linha, limite do domínio da administração espanhola, obteve desse modo, a classificação de BIC somente na metade que corresponde à sua soberania.

É nossa intenção reflectir sobre as vicissitudes históricas que tornaram possível a sua construção, paralelamente ao estudo detalhado da sua estrutura e desenho, para concluir que nos encontramos perante uma obra singular da engenharia industrial, que pelos seus custos e data de construção reclamam o interesse das instituições, tanto públicas como privadas, a fim de regular a ambígua situação actual e conseguir, para a sua totalidade, a classificação de “monumento ibérico”.

É em 1879 subscrita a acta que assinalará o local de cruzamento da fronteira e assinado o convénio para a construção desta ponte (AHD 1884e; AGAE 1884) -mesmo com as reticências do coronel do Corpo de Engenheiros Militares, comandante da Praça de Badajoz e membro da comissão criada para assinalar o local da passagem fronteiriça desse

CF⁴⁹⁰ (AGAE 1879c)-, nele sendo acordado que *La obra necesaria para salvar el Agueda, será un puente cuyo tablero há de quedar a 22,00^{ms},00 sobre el nivel de las bajas aguas ó á 24,50 próximamente sobre el fondo del rio y formado por 3 tramos metálicos de 41^{ms},13 de luz cada uno, resultando una longitud total de 129,39 entre los estribos* (AGAE 1879a).

Mas o projecto da ponte esteve condicionado ao(s) projecto(s) relativo(s) ao traçado da via, sobretudo no que aos seus últimos km respeita, como anteriormente pudemos ver, pois a linha-férrea tanto podia chegar à foz do Águeda proveniente da margem esquerda do Douro, como pela margem direita do Águeda.

A – A construção

Por acordo entre a administração das linhas-férreas e o governo português, foi a construção da ponte cometida à direcção da construção dos CF do Minho e Douro, ficando metade da despesa a cargo da CFSFP (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 20). Está o projecto assinado por Augusto Luciano Simões de Carvalho (eng.º director), Alfredo Soares (eng.º chefe da construção) e José Vieira Padilha (conductor chefe de serviço), em 21.VI.1884, sendo posteriormente examinado em Madrid pelo Ingeniero Jefe de la División Oeste de Ferrocarriles, S.[†] Boureyou (20.I.1885), e aprovado pela RO de 4 de Fevereiro do ano seguinte (AGAE 1884). Consta de 5 tramos, os dos extremos de 32m e os 3 centrais de 40m cada um, somando 184m de comprimento (RENGEL 2002)

A *Memoria Descriptiva* (AGAE 1884) assinala como antecedente o acordo assinado em Madrid a 15.VII.1879 e no Porto a 19 do mesmo mês e ano, subscrito por Boaventura José Vieira, Pedro Alves d'Avellar, José Bandeira Coelho de Mello, Pedro Martínez [Gordón] e Eusebio Page [Albareda] (AGAE 1879a).

Descreve que, em virtude da alteração aprovada pelo governo espanhol, a ponte *interna-se em túnel no monte, denominado Cabeza de Cántaro, inmediatamente depois de transpostos o Agueda e a estrada para Fregeneda, continuando na encosta da margem d'este rio*, resultando deste traçado a deslocação da ponte em aproximadamente 180m para montante (AGAE 1884).

⁴⁹⁰ Este militar, chamado a pronunciar-se, é de opinião que o traçado da Linha do Douro em território salmantino, após cruzar a fronteira em BA, siga em direcção a Ciudad Rodrigo que serviria de praça avançada de Salamanca, uma vez que o estado do Tesouro não permitiria fortificar Salamanca. Aduz como razão da proposta o facto do percurso pela margem esquerda do Douro ficar exposto (*batido*) desde a margem direita, a portuguesa, anulando o papel da praça forte de Ciudad Rodrigo, o *único baluarte de Castilla contra Portugal, en esta parte de la frontera* (AGAE 1897c).

Informa que no projecto apresentado, tendo *desde principio em vista dar ás aguas a maxima vasão*, afastaram tanto quanto possível os encontros da ponte, daí resultando que *a secção de fluxo correspondente á linha superior das cheias*, sendo de 2.400m³, ficaria reduzida a 2.060m³, o que representaria um coeficiente de contracção de 13%.

A conveniência de obterem o máximo vão, a obliquidade do traçado e o custo da alvenaria, levou-os a adoptarem o tabuleiro metálico em detrimento de abóbadas pétreas.

Quanto ao número de vãos (ou tramos), decidiram-se por cinco, uma vez que três exigiria tramos superiores a 60m -o que dificultaria o transporte das grandes peças da sobreestrutura e para o qual ainda não estava disponível a via-férrea-, e quatro obrigaria a localizar um pilar no meio do rio, o que era desaconselhado.

O estudo para a fundação dos encontros e pilares -calculados à profundidade média de 4m-, fazia crer que seria realizada a seco em todos os apoios, *mas se de todo em todo em algum dos pilares o esgotamento completo não poder ser alcançado, a construção poderá recorrer á dragagem e ao formigão hydraulico immergido*.

Para a estrutura metálica estimaram-se para os extremos dois vãos de 40m e três intermédios de 32m, a que *correspondem as luzes reaes* de 37,12m e 29,12m calculadas entre pilares.

A passagem inferior da estrada de LF para o cais de VT, aberta no encontro do lado de Espanha, disporia de uma largura de 9,696m, *medidos sob a cimalha dos respectivos ante-encontros*.

A altura máxima dos pilares, *desde o nivel superior da soleira até ao nivel superior da cimalha*, projectaram-se a 19,6m de altura.

Os cálculos para o assento dos pilares sobre os alicerces, indicavam uma superfície de 26,23m², de modo a que a pressão máxima nos 2.º e 3.º pilares fosse, em resultado do peso:

- no tabuleiro e nas sobrecargas, de 267.826kg;
- nos aparelhos de apoio, de 4.300kg;
- no corpo do pilar, de 1.030,000kg;
- num total de 1.302.126kg;
- que dividido por 262.300cm², dá uma pressão máxima de 4,96kg/cm².

A pressão máxima sobre o solo de fundação, distribuída sobre 30,42m² de superfície, seria de 1.302,126kg no topo e de 303.600kg no maciço da fundação do pilar n.º 3.

Realce-se que nestes cálculos não foi considerado o peso dos comboios.

O tabuleiro metálico é formado por duas vigas principais, *cuja altura de 4m corresponde á decima parte da maior das luzes dos tramos*; são rectas, contínuas e de rótula, distanciadas entre os eixos 3,50m.

A rótula é de malha dupla com a inclinação de 45°, as suas barras constituídas por ferros de secção rectangular para resistirem às distensões e de secção alargada em U⁴⁹¹ para resistirem às pressões. Por fim as que suportam ambos os esforços mantêm uma secção alargada em U reforçada com duas cantoneiras.

Os contraventamentos, horisontal e vertical, formados por cruces de Santo André, completam o systema de sobrestructura (AGAE 1884).

Possui um “passadiço de visita” que discorre longitudinalmente e em toda a extensão sob o tabuleiro, de 0,60m de largura, cujos acessos estão situados nos extremos, junto aos encontros e à altura de cada um dos pilares.

O projecto estabelece um carril de aço com 30kg/m, suportado por travessas de carvalho de idênticas características às utilizadas na construção do CF do Douro, dispondo também de contra-carril. A via respeitava a bitola ibérica, ou seja, teria 1.668mm entre os bordos interiores dos carris.

Por fim tece algumas considerações acerca do custo dessas obras, que previa elevados por duas razões. A primeira devido à carestia das jeiras por se localizar a ponte em região fracamente povoada e *n’um foco, mal afamado, de febres de character extremamente maligno*. A segunda devido à dificuldade de aprovisionamento dos materiais considerando as grandes distâncias, que os oneram (AGAE 1884).

A este respeito refere que, considerando a geologia xistosa do Douro e Águeda, o granito, sobretudo para cantaria, teria de ser explorado nas pedreiras de Escalhão (distantes mais de 8km), razão pela qual limitariam o seu emprego (alvenaria ordinária) aos alicerces e a piçarra acima das soleiras, o que não veio a acontecer como *in situ* se pode constatar. Quanto à cal, a mais próxima era a de Guinaldo e caríssima, pelo que, teriam que a transportar a partir do Porto, abundantemente abastecido pelas pedreiras de Mogofores, Mealhada, Figueira e outras, primeiro pela via-férrea e depois pela fluvial, a partir do Tua. Maior dificuldade teriam no transporte do ferro, devido ao peso, forma e volume das peças.

⁴⁹¹ Devido à impossibilidade motivada pelos recursos informáticos neste momento disponíveis, não poderemos reproduzir a representação gráfica da secção com os ângulos rectos, mais larga que alta.

A raridade da madeira de *pinus pinaster* (pinheiro bravo) no país seria suprida pela do negrilho (olmo), enquanto que a de carvalho (*roble*) viria da Espanha (AGAE 1884).

As provas de carga efectuaram-se ente 10 e 11.XI.1887 e foram realizadas pelos eng.^{os} do Cuerpo de Caminos, Canales e Puertos, Cesar Llorens e Guillermo Petit, ambos da División de Ferrocarriles del Oeste, pelo coronel eng.º João Joaquim de Mattos inspector-geral de OP e vogal da Junta Consultiva de OP e Minas, e Augusto Luciano Simões de Carvalho, director da construção dos CF do Minho e Douro. E ainda, na qualidade de director de execução das obras, Saint-Palais, para além de numeroso público (Fomento 1887m). E resultaram satisfatórias, sendo o resultado plasmado em acta bilingue, *para que conste y demás efectos fue levantada en duplicado y en las respectivas lenguas la presente acta, que firman los ingenieros designados, el representante de la empresa constructora y contratista de las obras Eugéne Robin*. O referido registo assinala que nas ditas provas de carga participaram locomotivas dos dois países e que a variação máxima da estrutura foi de 0,15mm (Fomento 1887n).

Na cidade do Porto, a 12.XI.1887 redigiram-se as bases do convénio relativo à gestão e conservação da obra, nas quais se acordou que a conservação da estrutura metálica seria da responsabilidade do governo português, dividindo os custos proporcionalmente entre ambos os Estados, custo este que seria imputado à CFSFP. Foi ainda fixado o horário dos comboios (Fomento 1887n).

Os autores do projecto, portugueses, e outros intervenientes espanhóis, foram condecorados pelo governo português (RENGEL 2002; Fomento 1887 11).

B – Ficha técnica

Ano de construção	1887
Localização	PK 77,565,85
Comprimento total	184,74m
Cota do tabuleiro	155m
Número de vãos	5
Comprimento dos vãos entre os eixos de apoio	32 + 40 + 40 + 40 + 32m
Luzes entre os paramentos	29 - 36,7 - 36,6 - 36,6 - 29m
Número de vias	1

Largura entre os eixos das vigas principais	3,50m
Entre-via	chapa estriada
Posição do tabuleiro	superior
Altura e tipo das vigas principais	4,04m, cruzadas
Separação de vigotas	2,00m
Altura e tipo de vigotas	0,45m, alma cheia
Altura e tipo de travessas	0,25m, alma cheia
Aparelhos de apoio	rolos com rótula
Via	recta e horizontal; carril de 30kg e 8m sobre 12 travessas
Contra-carris	perfil especial
Encontros	cantaria de granito
Pilares	cantaria de granito
Alicerces	alvenaria
Passeios	chapa estriada
Orçamento	491.620 pesetas
<u>Altura dos encontros</u>	
Lado espanhol	5,00m
Lado português	6,90m
<u>Altura dos pilares</u>	
Primeiro desde Portugal	19,60m
Segundo desde Portugal	21,85m
Terceiro desde Portugal	21,75m
Quarto desde Portugal	17,65m (RENFE 1981).

Coordenadas geográficas (IGN 1981):

Longitude 6° 55' 53''

Latitude 41° 01' 38''

Está esta ponte separada da que dá acesso ao cais de VT por 3,12m.

Os pilares centrais estão providos de nichos (*troneras* / *hornacinas*), um de cada lado do limite fronteiriço, destinado à colocação de cargas explosivas no caso de algum

conflito militar futuro o exigir, como acima se mencionou; curiosamente este cuidado está bem patente nos pilares de outras pontes ao longo do percurso até LF, o que atesta a preocupação dos estrategas militares espanhóis.

Ambos os encontros apresentam esculpidos lateralmente e virados para montante do Águeda, as armas de cada país, tendo a coroa real do escudo português sido destruída, provavelmente aquando da implantação da República. Refira-se igualmente a placa fixada do lado português, onde se assinala uma considerável cheia do Águeda em Junho de 1962.

A imprensa salmantina registou profusamente o andamento e vicissitudes das obras. El Progreso refere em folha solta publicada em Setembro de 1886 que no dia 9 do mesmo mês se celebraria a adjudicação para a construção da ponte internacional, a qual estaria pronta a 9 de Maio do ano seguinte. As obras seriam adjudicadas, segundo indica, à companhia belga por uma importância sensivelmente inferior ao projectado.

Em Maio de 1887, concluídas já as obras, a empresa concessionária organiza uma viagem, que hoje denominaríamos de relações públicas, com um percurso desde Salamanca até à fronteira. Para ela foram convidadas as distintas autoridades da capital provincial, como o governador civil, o presidente da Diputación (Ricardo Torroja), deputados (Marcelino Sánchez López e Juan Vicente Fernández), assim como os jornalistas das diversas publicações salmantinas (El Defensor de los Contribuyentes, El Progreso; El Adelanto, El Fomento, etc.) e madrilenas (Correspondencia 1887).

À frente dos anfitriões figura o eng.º-chefe da construção Claudio Chiesa, acompanhado pelos seus colegas Enrique Stevenin y Choanuet. É registada também a presença de altos cargos da CFSFP, Manuel Herrero, Fermín Méndez e o chefe de armazéns Adolfo Burnay, assim como os eng.ºs encarregados da construção das pontes, Saint Palais e Cazaux, juntamente com os contratistas Fábrega, Montenegro, Joassin e Astray (Liga...).

Os repórteres deixam registo da espectacularidade das obras realizadas, os riscos da sua execução e a beleza das estruturas metálicas integradas na paisagem.

A inauguração da linha-férrea e da ponte internacional teve lugar a 08.XII.1887. Com o apoio gráfico duma fotografia remetida por Santos Tordesillas, a crónica do acontecimento em La Ilustración Española y Americana assinala que:

(...) se verificó la inauguración del puente internacional y del ferrocarril de Salamanca a la frontera con Portugal, enlace directa de Oporto, en el trayecto comprendido entre La Fregeneda y Barca D'Alva.

Mide el mencionado trayecto 17 km... , hay importantes obras de fábrica: Un puente de 65 m de altura, nueve túneles, uno de ellos de 1.600 m de longitud, en curva, viaductos como los de Poyo Rubio, los Riscos, Las Almas y otros. El Puente Internacional sobre el río Agueda, afluente inmediato del Duero, tiene 200 metros de largo por 30 de alto (sic) y cuyos estribos ostentan en el sitio respectivo las armas de España y Portugal.

Este Puente Internacional estaba engalanado en el día de la inauguración de la línea con arcos de flores y follaje, banderas españolas y lusitanas, gallardetes de los colores de ambas naciones limítrofes. Hacia las doce y media llegó el tren español procedente de Salamanca al estibo oriental y diez minutos después apareció en el estibo opuesto el tren lusitano, ambos conduciendo a las autoridades y personas invitadas a la inauguración. Las músicas tocaron la marcha real de las dos naciones y los trenes avanzaron hasta encontrarse en medio del puente, chocando suavemente los topes de las máquinas, como para simbolizar un beso de amor fraterno entre Portugal y España, precursor de la unión íntima que entonces se efectuaba entre los dos países.

Resonaron en el acto entusiastas vivas y aclamaciones, dados por las autoridades y repetidos por las demás personas que ocupaban los carruajes, y por la muchedumbre que coronaba las alturas que allí forman las márgenes del Agueda y del Duero.

Poco después se verificó en la estación de Barca D'Alva un espléndido banquete internacional, pronunciando los comensales patrióticos brindis por España y Portugal, por los reyes de ambos pueblos y por la prosperidad de la Península Ibérica (Ilustración 1887).

O acontecimento também é registado em termos similares em Portugal, pois O Occidente, refere as dificuldades económicas da empresa, onde o apoio português, brindado tanto pelo SP como pelo próprio governo, permitiu os recursos suficientes para completar as obras. Neste sentido, a protecção governamental possibilitou ao sindicato obter um crédito de 4.500 contos com a entidade Comptoir d'Escompte, assim como as sucessivas renovações do dito.

O autor do artigo, não deixa de invocar com alguma lamentação que, *A Ponte Internacional sobre a qual os comboios se “beijaram”, segundo a phrase consagrada a esse acto, foi tambem construida pelo nosso paiz, isto é, pelo Estado, independentemente do sindicato.*

Caro beijo aquella, ou caro thalamo em que elle se deu (COSTA 1888, 21)⁴⁹².

⁴⁹² Este autor publica também uma gravura relativa ao acto inaugural (adiante apresentada), sobre a ponte, informando na sua legenda, que a dita foi obtida “segundo uma photographia”, ora, essa photographia, encontramos-la mais tarde, publicada, mas também aí se não menciona o seu autor (Vía Libre 1965). Será a photographia de Santos Tordesillas referida por La Ilustración Española y Americana? (Ilustración 1887).

A lista dos presentes é extensa. Estiveram Ricardo Pinto da Costa na qualidade de presidente da companhia, juntamente com as autoridades dos dois países, engenheiros, empreiteiros, jornalistas do Porto, Madrid e Salamanca.

No entanto é significativa a ausência de alguns personagens que tiveram especial protagonismo na construção da via-férrea, nomeadamente Henri Burnay, adjudicatário da concessão e maior accionista da Companhia, Adolfo Galante Ruperez, deputado nas Cortes pelo distrito de Vitigudino e lutador incansável pelo CF e Claudio Chiesa, eng.º-director da construção. Edmundo Wesolousky, o mítico eng.º de origem polaca havia falecido a 22.VIII.1886 em Sevilha.

O jornal El Fomento relata pormenorizadamente nas edições de 5 a 15.XII.1887, tanto a chegada à cidade de Salamanca de León Drouin, inspector-geral da CFSFP e Claudio Chiesa, eng.º chefe, ambos em nome da *Société Anonyme International de Construction et Entrepise de Travaux Publics de Braine Le Compte* (a empresa construtora) como o filho de Ricardo Pinto da Costa, Juan Pinto Bartol, como a partida de outras autoridades a caminho da BA para a inauguração, como o seu regresso e sucessivos banquetes (Fomento 1887p; Fomento 1887q; Fomento 1887r; Fomento 1887s; Fomento 1887t; Fomento 1887u; Fomento 1887v).

No dia seguinte à inauguração começaram a circular os comboios entre o Porto e a fronteira espanhola, arrastados pelas locomotivas britânicas mais modernas da época (*Beyer Peacock* ou *Sharp Stewart*).

C – Custos da construção

As pontes na sua totalidade construía-se seguindo uma técnica mista, i. e., com vãos metálicos sobre encontros e pilares de alvenaria, misturando assim o ferro, material inovador para a época, com a pedra, completando a estrutura (HERRERO 1985).

Todas elas estão calculadas de acordo com a circular francesa de 1887, que considera um peso próprio segundo a fórmula $q = 35 \cdot l + 700$, correspondendo “l” à luz em metros e “q” à carga permanente em kg por peso linear. Segundo a dita circular, a um vão de 40m corresponde 4.100kg/m linear. Para além disso considera ainda o efeito do vento com uma força de 279kg/m², com a ponte suportando um comboio. Para o cálculo do tabuleiro considerou-se uma locomotiva com quatro eixos de 11 ton, separados entre si 1,40m. O cálculo dos esforços nos distintos tramos fez-se seguindo o método exposto por

Jacques Bresse no seu *Cours de Mecanique Appliquée* que seguia as normas da circular ministerial francesa de 09.VII.1877 (DOMÍNGUEZ 1984, 25).

As previsões assinaladas pelos autores do projecto relativamente aos custos, pelas várias razões enunciadas e especialmente as de aprovisionamento, não se confirmaram, pois os resultados revelam até uma diminuição de 30% sobre o valor inicial.

O *Relatorio ácerca do custo da sua construção* no capítulo correspondente à ponte internacional assinala que, *Em virtude do accordo entre a empresa e o Governo Português e na conformidade da portaria de 8 de Maio de 1886 a direcção da construção dos caminhos de ferro do Minho e Douro construiu toda a ponte internacional sobre o Agueda, ficando metade da despesa a cargo da companhia dos caminhos de ferro da Salamanca à fronteira portuguesa. embora a empresa não tenha ainda effectuado o pagamento da sua quota e tenha pendente em Hespanha uma reclamação sobre este encargo, não pode deixar de ser considerada esta verba de despesa, pelo menos por enquanto*, e sobretudo para o Governo portuguez que assim o ordenou (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 20).

O custo real da ponte, segundo o projecto aprovado, foi orçado em 88:491\$510 réis, (= a 491.620 pesetas), correspondendo a cada parte 245.810 pesetas. Embora o custo final tivesse sido fixado em apenas 61:689\$735 réis, que dividido por dois, dá 30:844\$867 réis (= 171.360 pesetas) para cada um, daí resultando uma economia de custos, só para o lado espanhol, de 74.450 pesetas. Remata o referido *Relatorio* que não podia por certo a empresa ter motivo de queixa da administração do Estado (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 21).

O pagamento de metade das despesas com a construção desta ponte, por parte da CFSFP, implicava o Estado espanhol, pelo menos no entender da CFSFP, porquanto a empresa alegava que essa responsabilidade competia a Espanha, uma vez que, quando em 1884 o MNE português remeteu ao MF espanhol o duplicado do projecto da ponte internacional elaborado pelo MOP (AHD 1884a), o governo em Madrid requereu à companhia concessionária, a muito breve prazo, a apresentação do projecto definitivo relativo aos últimos km de via até à fronteira.

Na memória desse projecto e relativamente ao final da linha, foram incluídos túneis em curva de 147 e 225m, ascendendo o custo total dessas modificações a 1.3336.079,72 pesetas, valor esse que, segundo a sua autora, não incluía o custo da construção da ponte

sobre o Águeda. Razão pela qual a CFSFP se considerava alheia à questão do pagamento de metade das ditas despesas.

Esta situação motivou um contencioso entre a CFSFP e o Estado, através de uma queixa apresentada por aquela ao Tribunal de lo Contencioso Administrativo, a qual solicitava a revogação da RO do MF de 28.IV.1885 -que aprovou o projecto dos últimos km do ramal-, quando previu que *a la compañía concesionaria corresponde costear la parte situada en territorio español del Puente Internacional sobre el Agueda.* (DOMÍNGUEZ 1984)

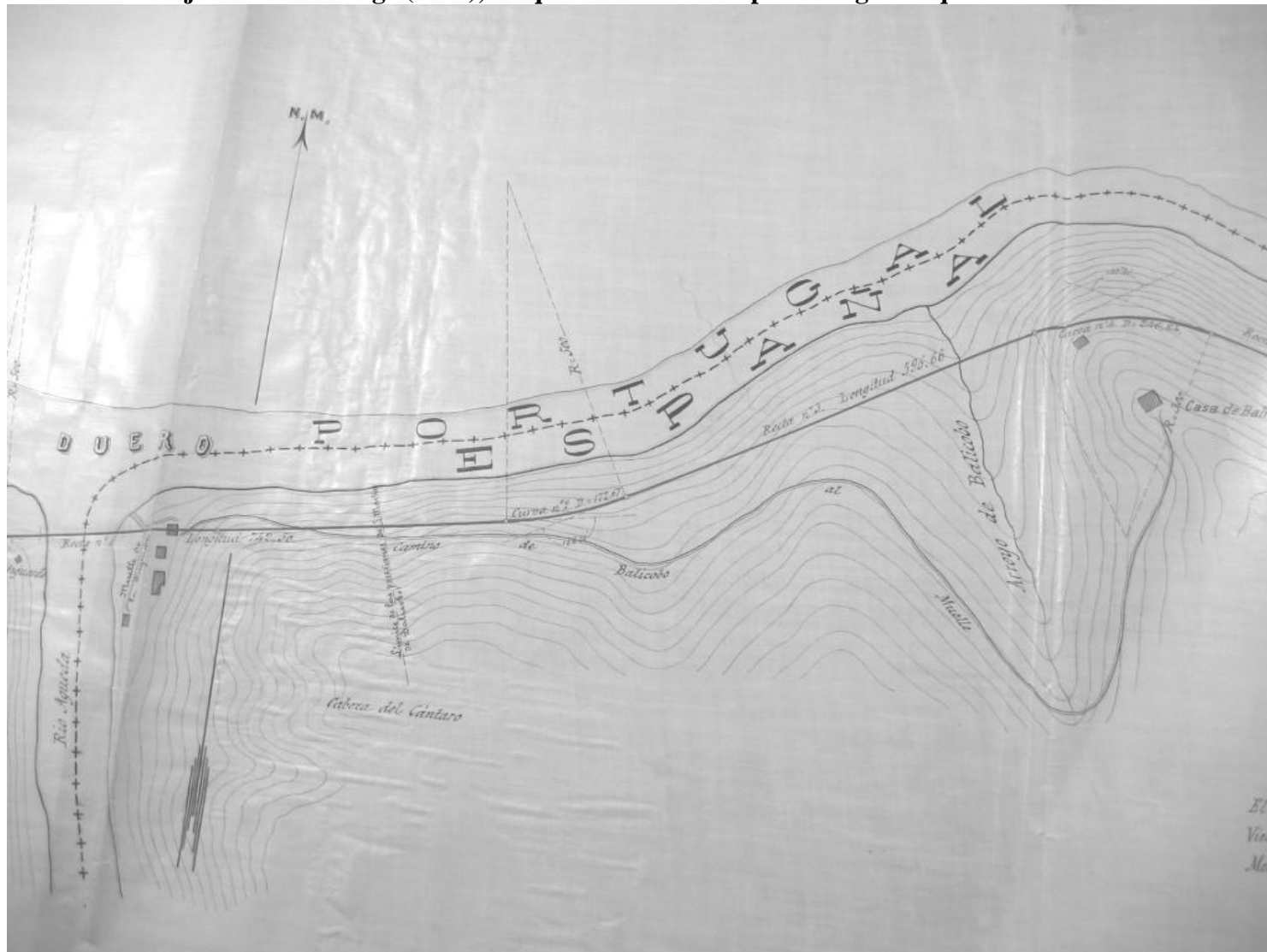
O Tribunal considerou no acórdão que a companhia tinha o dever de executar esta obra, como provava o facto de a ter incluído nos estudos que apresentara em 28.II.1883 e 19.XII.1883, declarando aí a sua necessidade e a diferença que o projecto apresentado oferecia relativamente ao que servira de base para a concessão. Por outro lado, observava que segundo o convénio internacional resultante da acta subscrita em Julho de 1879 pelos engenheiros delegados, a execução da ponte constituía um compromisso entre os Estados que seria transmitido às entidades que obtivessem o privilégio de construir e explorar o CF, estabelecendo a referida acta que a empresa que viesse a construir a ponte, seria ressarcida em metade das despesas pela outra. Ou seja, como foi a direcção dos CF do Minho e Douro a executar a estrutura, a CFSFP teria obrigação de pagar metade das despesas realizadas.

Num à parte, diremos que duma maneira ou outra, seriam sempre os portugueses a acartar com as despesas, pois uma das companhias era portuguesa e a outra, subsidiada pelo Estado português. Concluiremos então, que em termos práticos, a ponte ferroviária internacional da BA, para além de ter sido projectada pela Engenharia portuguesa, foi a sua construção paga com dinheiro português, metade do Estado e o restante do consórcio denominado SP.

Regressando ao acórdão do Tribunal Administrativo espanhol, informa-se que este, em audiência pública realizada a 08.X.1891, ditou sentença desfavorável para a CFSFP (DOMÍNGUEZ 1984, 24-25).

Sobre esta ponte, as ferrovias, a fronteira, BA e a região em geral, conhecemos um interessante retrato em livro, publicado por um jornalista inglês que esteve hospedado numa aldeia do Alto Douro (Coleja, Seixo de Ansiães) durante alguns meses, em plena guerra civil espanhola (GIBBONS 1984, 199-207).

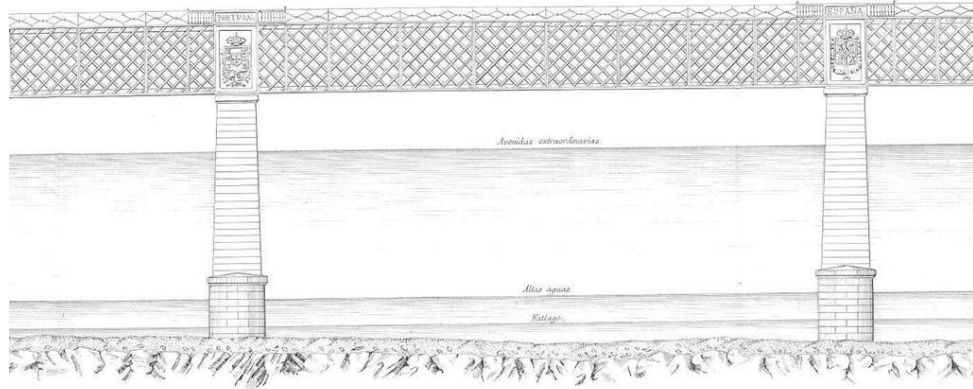
Projecto de Luis Page (1879), no qual a via discorre pela margem esquerda do Douro



(PAGE ET ALII 1879)

573

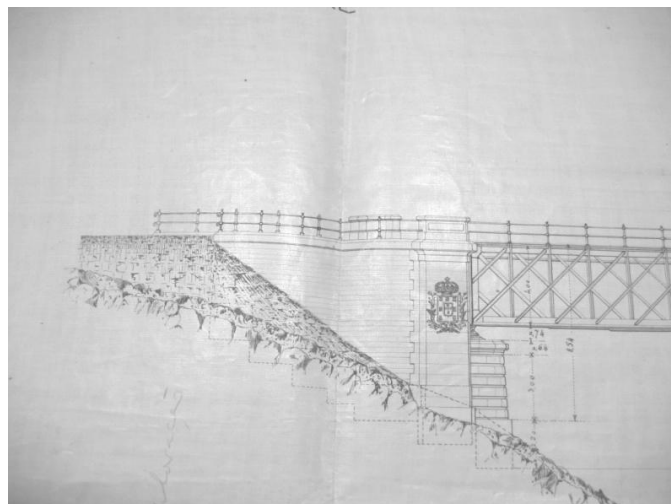
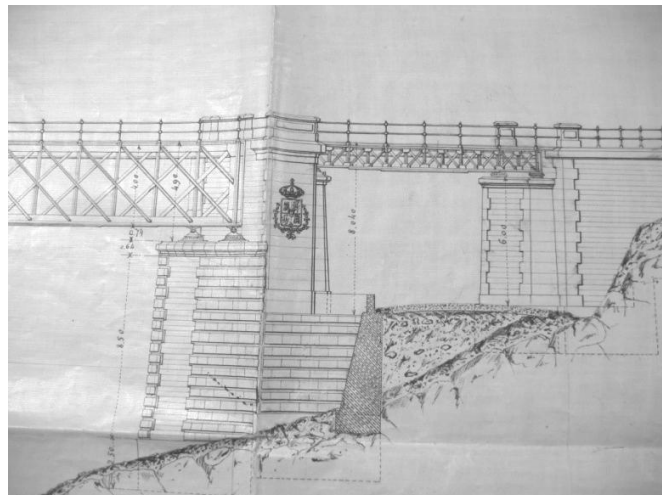
Projecto inicial da ponte internacional (previa uma estrutura de 3 vãos assentes em 2 pilares)

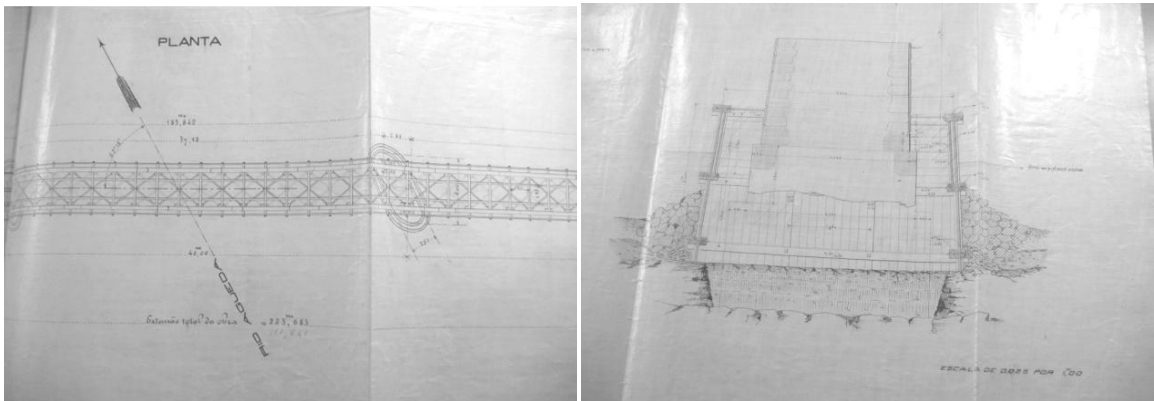


PLANTA

(AGAE 1880; CFSFP 1880a)

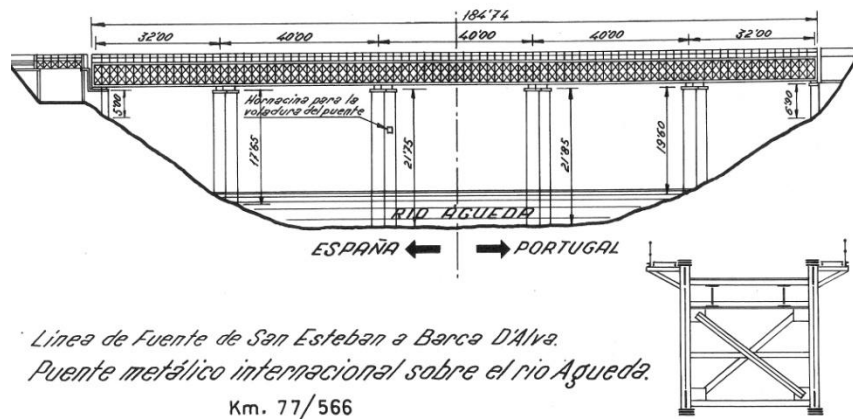
Fotografias de quatro aspectos do projecto final da ponte internacional (1884)





(CARVALHO ET ALII 1884)

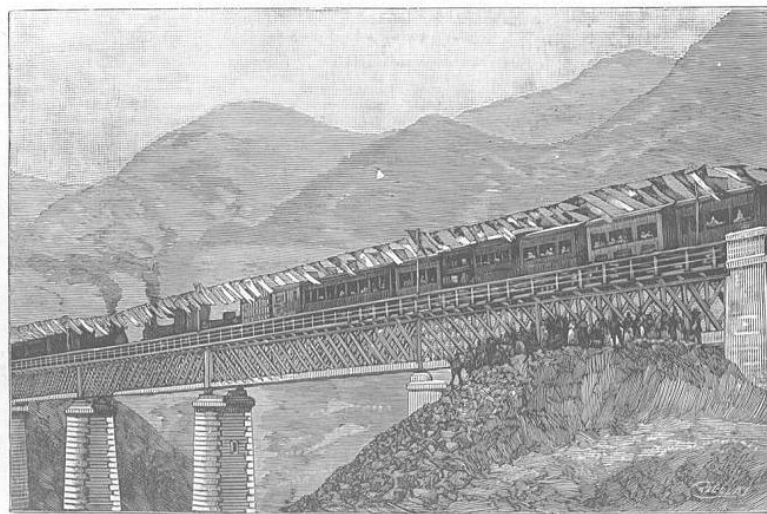
Esquema da ponte



(RENFE 1981)

Gravura da inauguração da ponte internacional do rio Águeda

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES



INAUGURAÇÃO DA PONTE INTERNACIONAL DO RIO ÁGUEDA — NO CAMINHO DE FERRO DO PORTO A SALAMANCA EM 8 DE DEZEMBRO DE 1887
(Segundo uma photographia)

(COSTA 1888, 20)

Fotografia panorâmica da zona de fronteira com o rio Águeda em primeiro plano e, ao fundo, o Douro

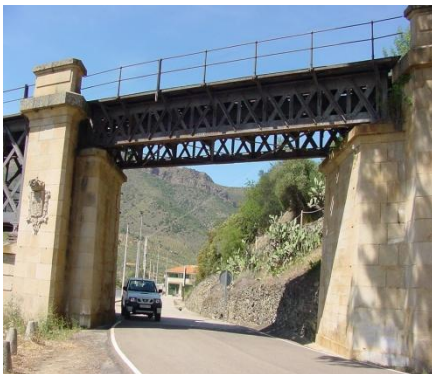


(ABREU 2007h)

Fotografias da vista geral e pormenores da ponte internacional da Barca d'Alva (no 2.º pilar um dos nichos tácticos exigidos pelos militares espanhóis)



(ABREU 2007h)



(ABREU 2010b)



**Fotografia da *Fiesta del Almendro*
(recepção às autoridades portuguesas a meio da ponte internacional)**



Fotografia panorâmica da Barca d'Alva na qual uma composição ferroviária cruza a ponte internacional em direcção àquela estação



(NICOLAS...)

3.3.3. – Outras estruturas metálicas da Linha de La Fregeneda

A – Breve história das pontes de ferro

O emprego da fundição do ferro a partir de 1840 e do aço por finais do século XIX, permitiu realizar grandes e numerosas obras necessárias ao desenvolvimento do CF. A técnica das pontes metálicas inspira-se bastante nas pontes de madeira e nas de alvenaria. Mas o ferro e o aço engendraram formas próprias nestes materiais, como as vigas tubulares, depois vigas reticuladas, os grandes arcos e pontes *cantilever*, todos unidos por rebites. A introdução da soldadura a partir de 1930 conseguiu simplificar as formas e melhorar as vigas de alma cheia, de linhas sóbrias mas algo monótonas. Todavia *El metal, aunque en competencia hoy con el hormigón armado y con el hormigón prensado, todavía se utiliza bastante, sobre todo en casos difíciles* (MC 1980, 42).

S. Giedion descobriu os progressos da arquitectura do ferro a partir das investigações moleculares de Abraham Darby em 1747-1750. *Las primeras pruebas consistieron en puentes: puentes de Severn en 1775-1779, Sunderland en 1793-1796, puente colgante de Marc Seguin en Tournon 1824* (FRANCASTEL 1990, 70).

O ferro forjado é o material das pontes da segunda metade do século XIX, é a época dos grandes viadutos de CF em viga triangulada, sendo deste material *as vigas en celosía y los arcos de Eiffel* (FERNANDEZ 1999, 204).

O século XIX, é sem dúvida o mais brilhante na história das pontes, *es el siglo de los puentes metálicos* (FERNÁNDEZ 1999, 208).

A metalurgia do ferro alcançou um grande desenvolvimento na segunda metade do século XIX, por razões da sua economia e rapidez de construção dos tramos (ou vãos) metálicos, a facilidade de transporte e montagem, foram sem dúvida causas determinantes para que as pontes e viadutos dos nossos CF fossem metálicas na sua maior parte. *El hierro fundido o forjado en los comienzos del ferrocarril, a pesar de sus limitaciones fue empleado por los ingenieros construyendo algunos puentes singulares que han resistido el paso del tiempo* (GARCÍA ET ALII 2004, 20).

A composição de vigas metálicas sofreu muitas variações. Em Bordéus adoptou-se a cruz de Santo André, em Plymouth o sistema *bowstring* aplicado por Brunel, na Baviera o chamado *Pauli* de tabuleiro intermédio, no Mersey os tramos mistos de ferro forjado e fundido e, na América as vigas articuladas. Na Europa predominaram as chamadas vigas

cruzadas, aplicadas nas pontes de Estrasburgo e Colónia. Empregaram-se com grande êxito nos viadutos, montadas sobre pilares metálicos calados. *En el de Friburgo, con 78m de altura producía un efecto sorprendente el paso de trenes sobre estas ligeras construcciones, cuyo perfeccionamiento se debió al progreso alcanzado en los métodos de cálculo* (ALZOLA 1899, 380-381).

Marca pois, o século XIX, o zénite do arranque industrial, assim como o impulso dos transportes e do CF em particular. As obras executadas na construção dos CF alcançam grande qualidade, destacando-se entre elas os viadutos, tanto de madeira, como de pedra e argamassa, ou ferro.

Pronto se emplearon arquitecturas mixtas tanto en carreteras como en vías férreas, juntamente con disposiciones en forma de viaductos para salvar las vaguadas especialmente para dotar de poca pendiente a las vías férreas (BAYÓN ET ALII 2005, 75).

El legado transmitido... constituye hoy en día uno de los mayores activos que enriquecen a la sociedad actual. Entre ellos, los puentes del ferrocarril, que allanaron las enormes dificultades orográficas de nuestro país, constituyen un vastísimo legado de la explotación ferroviaria en España. Son testimonio de la evolución y los logros de la ingeniería civil en una de sus facetas más creativas e innovadoras (GARCÍA ET ALII 2004).

As pontes em particular e a engenharia em geral, influenciaram decisivamente a arquitectura, iniciando-se a arquitectura do ferro com a construção da ponte de Coalbrookdale, sobre o rio Severn (1779,) em Inglaterra (FERNÁNDEZ 1999, 54).

Já vimos que na terminologia ferroviária se designam por pontes apenas as obras de arte que transpõem grandes cursos de água, razão pela qual, às estruturas que aqui analisaremos chamaremos viadutos, apesar de serem verdadeiras pontes. Serão apenas tratados os de maior dimensão e complexidade.

B – Manifestação artística das obras de engenharia

Afirmam amiúdo os engenheiros ter preocupações estéticas. A beleza (de algumas) das obras dos engenheiros é exaltada sobretudo pelo seu carácter inato. Há beleza nas formas conseguidas pelos técnicos. Existe algo de espontâneo, de sentimento de criação, de libertação do exemplo inspirado pela tradição. *Sin exagerar y tenidas en cuenta las*

circunstancias del tiempo, el ingeniero se ha encontrado en el mundo de la creación, en un estado casi idéntico al del hombre primitivo que había creado sus obras en la caverna en plena libertad de movimientos anímicos (MC 1980, 41).

Nem sempre essa beleza é apreciada, muitas das vezes isso acontece apenas quando já se perdeu ou se encontra em vias disso. *El valor expresivo y monumental de los puentes generalmente se ignora, salvo en casos excepcionales (FERNÁNDEZ 1999, 57).* A falta de apreço que geralmente se tem pelas obras do passado imediato é comum. *No es igual la valoración que ahora se hace de los puentes de vigas de celosía y trianguladas de la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX que la que se hacía hace 40 o 50 años; algunos de ellos se deben incluir entre las mejores obras de la historia de los puentes (FERNÁNDEZ 1999, 46).*

O engenheiro quando projecta imprime também os seus conceitos estéticos, fazendo-o em consonância com a envolvência. *Un puente puede estar bien calculado, bien construido y funcionar bien, pero si es feo el conjunto es malo (FERNÁNDEZ 1999,49).*

Durante o século XIX foram fundamentais os contributos europeus, mormente dos franceses, graças a engenheiros da categoria de Gustave Eiffel e a sua equipa, e a empresas como a de Fives-Lille, Batignolles ou Cail.

C – Descrição das estruturas⁴⁹³

i) viaduto sobre o rio Yeltes

Ano de construção	1887
Localização	km 18,000
Comprimento total	156,80m
Número de tramos	3
Comprimento dos tramos entre os eixos de apoio	48+60+48
Número de vias sobre a ponte	1
Largura entre eixos das vigas principais	3,52m
Altura e tipo de vigas principais	6,05m, cruzadas
Aparelhos de apoio	cilindros
Via	recta na horizontal, tipo 30kg; de 8m sobre 11 travessas
Encontros	cantaria

⁴⁹³ E outros detalhes técnicos (RENFE 1981) facultados pela Jefatura de ADIF em Salamanca.

Pilares	cantaria
Alicerces	alvenaria
Orçamento	602.976,10 pesetas

Com data de 15.I.1885, o representante do concessionário, Rafael Monarel, subscreve o projecto e a memória da ponte. Foi examinado pelo engenheiro-chefe da divisão dos CF do Oeste do MF, S.^l Boureyou, em 21 de Abril do mesmo ano e aprovado por fim com algumas prescrições, pela RO de 07.VIII.1885, assinada pelo director-geral E. Pérez Menéndez. Esta sucessão de datas repetem-se para as restantes pontes aqui em estudo, excepto na de Poyo Valiente, que se redesenharão em devido tempo, assim como na do rio Pingallo localizado no km 63,098, à saída do túnel n.º 1, com um comprimento de 10,25m num só tramo composto com vigas de alma cheia, foi construído para repor uma obra de alvenaria que havia sido arrastada por uma trovoada a 27.VI.1901.

Seguindo a memória do projecto (AGAE 1885a), o traçado da linha atravessa o curso do rio Yeltes, num lugar onde o perfil transversal impõe à obra uma altura de 39,50m. Teria sido possível salvar o obstáculo mediante uma ponte de um só tramo de 60m de luz, mas isso obrigaria a construir trincheiras que pela sua altura e comprimento careceriam de estabilidade.

O viaduto do Yeltes compõe-se de um tabuleiro metálico com um comprimento total de 156,80m, dividido em 3 partes: uma central de 60m e duas laterais de 48,40m cada uma. A altura do tabuleiro foi imposta pela luz adoptada para o tramo central. Por razões da exposição aos ventos previram-se reforços consistentes em vigas de alma cheia de 3m de altura colocadas sobre os apoios.

Por razões do desnível do terreno entre as duas margens, os encontros e os pilares possuem diferentes alturas. Assim, o do lado esquerdo alcança uma altura total de 19,55m enquanto que o do lado oposto apresenta 16,15m de altura e 22,40m de comprimento.

O primeiro pilar tem uma altura de 29,30m, sobre a linha superior do alicerce sendo a sua base de 8,37m por 5,37, enquanto que o segundo possui de altura 30,70m, com uma base idêntica à anterior.

Entre os aspectos marcantes da sua construção, mencione-se o derrube que sofreu a estrutura metálica em 28.II.1886 e, a passagem da primeira locomotiva em 13 de Janeiro do ano seguinte, com materiais para a obra (Progreso 1886b; Fomento 1887).

Finalmente refira-se a notável diferença existente entre o orçamento previsto no projecto, 602.976 pesetas, e o valor atribuído pela comissão designada pelo governo português em Abril de 1889, 407.206 pesetas (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 40).

ii) viaduto sobre o rio Camaces

Ano de construção	1887
Localização	km 39,650
Comprimento total	60,70m
Número de tramos	2
Comprimento dos tramos entre os eixos de apoio	30+30
Número de vias sobre a ponte	1
Largura entre eixos das vigas principais	3,52m
Altura e tipo de vigas principais	3,28m, cruz de Santo André
Aparelhos de apoio	cilindros
Via	recta e horizontal, tipo 30kg; de 8m sobre 16 travessas
Encontros	cantaria
Pilares	cantaria
Alicerces	alvenaria
Orçamento	602.976,10 pesetas

Como obras de defesa dispõe de um quarto de cone águas vertentes do lado de LFSE. A folha de rosto do projecto deste viaduto está datada de 21.VII.1884, assinalada com o n.º de designação 557, expedição 665, pela *Société Anonyme de Construction et des ateliers de Willebroeck. Igualmente Société de Construction des Batignolles Société Anonyme. Precedement Ernest Gouin and Cia, Avenue de Cliché, Paris. Proyec de Viaduc de Camaces, 26 julliet 1884. Así como Bruxelles n° 5955 f. Caude Directeur. Paris* (FFE 1884b).

Do seu custo unicamente conhecemos as partidas assinaladas no *Relatório Acerca do Custo da sua Construcção*, ou seja, 123.974 pesetas (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 40).

iii) viaduto sobre o rio Froya

Ano de construção	1887
Localização	km 60,400

Comprimento total	165,74m
Número de tramos	4
Comprimento dos tramos entre os eixos de apoio	37,50 + 45 + 45 + 37,50
Número de vias sobre a ponte	1
Largura entre eixos das vigas principais	3,51m
Altura e tipo de vigas principais	4,87m, cruz de Santo André
Aparelhos de apoio	cilindros com rótula
Via	recta com pendente de 0,021; tipo 30kg e 8m sobre 10 travessas
Encontros	cantaria
Pilares	cantaria
Alicerces	cantaria
Orçamento	602.976,10 pesetas

Através da informação recolhida na memória do projecto, sabemos que o viaduto do Froya se compõe de um tabuleiro metálico com um comprimento total de 165m, divididos em 4 secções, os dois centrais de 45,00m e os dois contíguos aos encontros de 37,85m, a rasante do traçado impõe à obra uma altura de 34,60m.

O encontro da margem direita apresenta uma altura de 24,14m, sendo o seu comprimento, incluindo o muro de acompanhamento, de 31,64m, enquanto que o encontro esquerdo essas medidas são de 24,60 e 31,66m.

Os pilares são rectangulares, descansam sobre um alicerce de um metro de altura, registam no coroamento medidas de 5,50m por 2,50m. Medem de altura 19,00m, 26,00m e 27,50m.

O viaduto foi orçamentado em 649.794,96 pesetas, das quais 387.114,96 correspondem à obra de alvenaria e cantaria e o resto à sobreestrutura metálica.

Quanto à estrutura metálica, possui quatro tramos de ferro com um comprimento total de 165,00m e um peso de 238.800kg. Os gastos de montagem da estrutura importaram em 23.880 pesetas (AGAE 1885b).

Também aqui são notáveis as diferenças com a avaliação atribuída pela *Comissão do Exame às Linhas Ferreas*, a qual atribui um custo total de 374.593 pesetas, cifrando só a parte metálica em 157.608 pesetas (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 40). Consideramos que estas diferenças se deverão atribuir aos interesses opostos derivados da garantia aprovada pelo governo português, ontem assim como hoje, inflacionam-se os orçamentos

para o Estado. Nesse sentido, o concessionário teria tendência a inflacionar os seus orçamentos da primeira instalação, obrando em sentido contrário a avaliação realizada pela Comissão nomeada pelo ministro da Fazenda português e dirigida por Espergueira (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 3).

A *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* (FFE), em Madrid, dispõe de planos datados de Bruxelas com o n.º 868 e 5929.

iv) viaduto sobre o arroio Morgado

Ano de construção	1887
Localização	km 65,900
Comprimento total	104,70m
Número de tramos	3
Comprimento dos tramos entre os eixos de apoio	32 + 40 +32
Número de vias sobre a ponte	1
Largura entre eixos das vigas principais	3,50m
Altura e tipo de vigas principais	4,28m, cruz de Santo André
Aparelhos de apoio	cilindros com rótula
Via	recta com pendente de 0,01583; tipo 30kg; de 8m sobre 12 travessas
Encontros	cantaria
Pilares	cantaria
Alicerces	alvenaria
Orçamento	350.448,70 pesetas

Construído à cota 417,606, compõe-se de um tabuleiro metálico apoiado sobre pilares e encontros de alvenaria e cantaria, o comprimento total do tabuleiro é de 104,70m, dividido em 3 tramos, o central de 40,00m e os dois laterais de 32,35m cada um. A altura do encontro da margem esquerda é de 17,59m e o seu comprimento, juntamente com o muro de acompanhamento é de 20,67m, o encontro direito apresenta 16,93m de altura e 10,90 de comprimento.

Os pilares são rectangulares, com um coroaamento de 5,50m por 2,50, descem até à base com o seu talude à razão de 0,04 por metro. O primeiro tem uma altura de 18,00m e 23,50 o segundo.

O orçamento ascende a 350.448,70 pesetas, das quais 156.115,30 correspondem à movimentação de terras e escavação para alicerces e o restante à construção em alvenaria e cantaria (AGAE 1885c). A avaliação apresentada no *Relatorio...* é de apenas 208.867 pesetas (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 40).

v) viaduto sobre o arroio de Poyo Rubio

Ano de construção	1887
Localização	km 66,570
Comprimento total	112,90m
Número de tramos	4
Comprimento dos tramos entre os eixos de apoio	25,50+30,60+30,60+25,50
Número de vias sobre a ponte	1
Largura entre eixos das vigas principais	3,50m
Altura e tipo de vigas principais	3,27m, cruz de Santo André
Aparelhos de apoio	cilindros com rótula
Via	recta com pendente de 0,021098; tipo 30kg e 8m sobre 12,5 travessas
Encontros	cantaria
Pilares	cantaria
Alicerces	alvenaria
Orçamento	291.182,23

A altura da rasante sobre o leito do ribeiro é de 24,32m. É composto por um tabuleiro metálico apoiado sobre encontros e pilares de alvenaria e cantaria. O tabuleiro, dividido em 4 tramos, medindo 30,60m os centrais e 25,85m os dos extremos, tem um comprimento de 112,90m. A rasante do tabuleiro, situa-se em alienação recta, com uma inclinação de 0,021/m, finaliza na cota 402,957 à altura do carril.

A altura do encontro da margem esquerda, colocado sobre uma ladeira de forte inclinação, é de 4,598m e o do lado direito 9,3m. O encontro esquerdo carece de muro de acompanhamento, mede 3,30m, o oposto, este com muro de acompanhamento, totaliza 18,74m. Ambos os antepeitos têm 1,49m.

Os pilares registram as seguintes alturas: o primeiro 21,00m, 20,00 o segundo e 15,50 o terceiro. São rectangulares e coroam em plataforma de 5,50 por 2,50m (AGAE 1885d).

O orçamento estabelece 140.883,73 pesetas para a obra de alvenaria e cantaria e 150.298,50 para a estrutura em ferro, sendo avaliado pela comissão de 1889, em apenas 167.972 pesetas, cabendo à parte metálica 112.093 pesetas (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 40-41).

vi) viaduto sobre o arroio de Poyo Valiente⁴⁹⁴

Ano de construção	1887
Localização	km 67,480
Comprimento total	45,60m
Número de tramos	3
Comprimento dos tramos entre os eixos de apoio	45,60+45,60+45,60
Número de vias sobre a ponte	1
Largura entre eixos das vigas principais	4,20m
Altura e tipo de vigas principais	4,84m, cruz de Santo André
Aparelhos de apoio	cilindros com rótula
Via	curva raio 300 com pendente de 0,021098; carril de 30kg e 8m sobre 12 travessas
Encontros	cantaria
Pilares	cantaria
Alicerces	alvenaria

O projecto para a construção do viaduto de Poyo Valiente foi apresentado pelo representante do concessionário em Julho de 1885, sendo examinado em conformidade pelo eng.º-chefe, Guillermo Petit, e aprovado com prescrições pela RO de 31 de Dezembro do mesmo ano.

A singularidade deste viaduto radica no facto de se localizar entre os túneis 6 e 7, dispondo de um traçado em curva de 300m de raio. Apoiase em encontros instalados nas ladeiras dos montes perfurados pelos túneis situados em ambos os extremos. Dispõe de

⁴⁹⁴ Nos planos originais denomina-se Pollo Valiente.

dois pilares que dão serviço e apoio a cada um dos três tramos em que se divide a plataforma metálica.

Os pilares rectangulares, culminam numa plataforma de 5,50m por 3,845m, a primeira alcança uma altura de 19,00m desde a sua fundação e a segunda 15,50m.

Nos planos datados de 12.X.1887 é fixado o km definitivo do viaduto, i. e., 67,484,90 –que difere do actual-, informando-nos que se encontra na *División* o eng.º Zaborowski, *Sección* de M.^r Chouvanet. Refere ainda que foi elaborado pela *Entreprise Societé Internationale de Brain le Comte* (FFE 1887).

O viaduto é formado por três tramos de 45,60m de luz, independentes entre si, com a diferença relativamente aos restantes viadutos da linha que são formados por uma só viga contínua. Os tabuleiros são metálicos e apoiam-se tanto no início como no final sobre sapatas que suportam os encontros. Poder-se-á dizer que está adaptada ao terreno. Os apoios são compostos por cilindros com rótula. O AGAE localiza o projecto deste viaduto na caixa 27.544, mas de facto aí só existe a folha de rosto.

A aspereza do traçado obrigou a realizar neste ponto do percurso esta singular solução, de grande beleza estrutural. Segundo opiniões muito qualificadas, é único na Europa.

O viaduto foi avaliado pela comissão dirigida por Espergueira em 249.940 pesetas, importando a estrutura metálica em 182.160 pesetas (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 41).

vii) viaduto sobre o arroio de El Lugar

Ano de construção	1887
Localização	km 70,735
Comprimento total	140,29m
Número de tramos	3
Comprimento dos tramos entre os eixos de apoio	42,20+54,80+42,20
Número de vias sobre a ponte	1
Largura entre eixos das vigas principais	3,50m
Altura e tipo de vigas principais	5,52m, cruz de Santo André
Aparelhos de apoio	cilindros
Via	recta com pendente de 0,008; carril de 30kg e 8m sobre 13 travessas
Encontros	cantaria
Pilares	metálicos com a base em cantaria

Alicerces	alvenaria
Orçamento	813.385,62 pesetas

Situado no barranco denominado El Lugar, o caudal do arroio que lhe dá o nome é semelhante a um triângulo muito estreito no seu leito, apresentando ladeiras de forte pendente. O viaduto consta de um tabuleiro metálico sustido por pilares metálicos e encontros de alvenaria e cantaria, alcança a sua rasante sobre o fundo uma altura de 60,22m. Inicia-se na cota 319,075 ao nível dos carris.

O comprimento do tabuleiro é de 140,125m dividida em três tramos, um central de 54,925m e dois laterais de 42,600m cada um.

Os pilares de ferro apoiam-se em bases rectangulares de 14,00 por 6,80m. A altura de ambos os pilares é de 28,60m com uma inclinação geral desde o coroamento até ao pé, de 0,04, igual à das bases.

Os encontros do viaduto estudaram-se com o deliberado propósito de iludir as grandes terraplanagens que de outra forma teriam sido necessárias, especialmente de jusante, onde forçosamente teria sido forçoso construir um terraço de 31,00m de altura.

O encontro situado na margem esquerda (montante), tem adossado um arco de meio ponto com 8,00m de luz, que serve para aligeirar o muro, enquanto que o da margem direita (jusante), apresenta quatro arcos da mesma forma e dimensões igualmente para aligeirar o muro daquele lado da obra.

A altura total do encontro esquerdo é de 15,673m. O seu comprimento, incluindo a do muro de acompanhamento e contada no coroamento, é de 20,50m. A altura total do encontro direito é de 31,173m, sendo o seu comprimento, incluindo o muro de acompanhamento na parte superior, de 54,40m. Este, juntamente com o sobredito muro, apresenta em planta, uma curva de 300,00m de raio.

O orçamento estabelece a importância de 106.036 pesetas para as dois pilares metálicos e de 211.533 para os três tramos metálicos, com um custo de montagem e instalação de ambos, de 31.756 pesetas. As obras de alvenaria e cantaria valorizaram-se em 464.059 pesetas (AGAE 1885e).

O plano regista um selo com a legenda *Société Anonyme de Construction et des Ateliers de Willebroek, Dessin n° 654, Expedition n° 662, Paris le 21 julliet 1884 y Bruxelles n° 5930 y n° 869. El Ingeniero Jefe Bayoin (FFE 1884a).*

viii) viaduto sobre o arroio de Los Poyos

Ano de construção	1887
Localização	km 72,250
Comprimento total	135,20m
Número de tramos	3
Comprimento dos tramos entre os eixos de apoio	42,00+50,40+42,00
Número de vias sobre a ponte	1
Largura entre eixos das vigas principais	3,50m
Altura e tipo de vigas principais	5,01m, cruz de Santo André
Aparelhos de apoio	cilindros
Via	recta com pendente de apoio de 0,0085; carril de 30kg e 8m sobre 13 travessas
Encontros	cantaria
Pilares	metálicos com a base em cantaria
Alicerces	alvenaria
Orçamento	596.901,56 pesetas

Localizado à cota 292,895, possui uma altura sobre o leito, de 49,68m. Compõe-se de um tabuleiro metálico sustentado por encontros de alvenaria/cantaria e pilares de ferro com bases em pedra. O tabuleiro com o comprimento de 135,20m, divide-se em 3 secções, uma central de 50,40m e duas laterais de 42,40m cada. Os pilares, são rectangulares com uma base de 6,00m x 8,00m de altura. A partir desta os pilares elevam-se a 28,50m, apresentando no coroamento as dimensões de 12,00m x 4,80m.

O encontro da margem esquerda apresenta uma altura total de 18,96m, o seu comprimento, incluindo o muro de acompanhamento na linha de cimento, é de 24,44m. O oposto oferece medidas de 21,03m e 25,87m respectivamente (AGAE 1885f).

ix) viaduto sobre o arroio de Los Riscos

Ano de construção	1887
Localização	km 73,800
Comprimento	71,00m
Número de tramos	3
Comprimento dos tramos entre os eixos de apoio	22,00+26,40+22,00
Número de vias sobre a ponte	1

Largura entre eixos das vigas principais	3,50m
Altura e tipo de vigas principais	2,82m, cruz de Santo André
Aparelhos de apoio	cilindros com rótula
Via	recta com pendente de 0,0202; carril de 30kg e 8m sobre 15 travessas
Encontros	cantaria
Pilares	cantaria
Alicerces	alvenaria
Orçamento	242.915,56

O viaduto de Los Riscos situa-se à cota 262,787, sobre o barranco com o mesmo nome, que é superado mediante um perfil transversal a uma altura de 31,75m. Consta de um tabuleiro metálico sustido por estribos e pilares de alvenaria/cantaria, com um comprimento total de 71,00m dividido entres as secções, uma central de 26,40m e duas laterais de 22,30 cada.

O encontro esquerdo apresenta uma altura de 14m e o direito 12,38m, o comprimento do primeiro com o seu muro de acompanhamento, contado sobre a linha do alicerce, é de 24,39m e o do segundo, em condições análogas, de 14,66m.

Os pilares têm forma rectangular na base e coroamento. As suas dimensões na parte superior são de 5,50m x 2,50m. A altura do primeiro pilar é de 22,50m e a do segundo 21,00m. Ambas se apoiam sobre alicerces de 1,00m de altura e os seus paramentos gerais apresentam um talude de 0,40 por metro.

O orçamento refere 7.242,72 pesetas para formigão hidráulico, 39.200,54 para obras em pedra vulgar, 58.765,50 para os silhares dos paramentos e frentes dos encontros, 82.462 pesetas para as três estruturas de ferro e 8.246,20 para a sua montagem (AGAE 1885g).

A avaliação realizada pela comissão estabelece um custo inferior a 50% do orçamentado, i. e., 114.201 pesetas (ESPERGUEIRA ET ALII 1889, 41).

Os planos contêm aposto o selo com a seguinte legenda: *Entreprise – Societé Internacionales de Braine le Comte, 12 de octubre 1887* (FFE 1887).

A 14.VII.1893 aprovou o *Consejo de Administración* no Porto, a sua reparação. Assina o plano n.º 5919 do *Buerau Technique de Travaux Publics Societé Anonyme*

Internationale du Construction and D'entreprise, num 863, en Bruxelles, o eng.º-chefe du Service Technique Mr. Bayoin (FFE 1887).

x) viaduto sobre o arroio de Las Almas

Ano de construção	1887
Localização	km 76,530
Comprimento	132,70m.
Número de tramos	4
Comprimento dos tramos entre os eixos de apoio	30,00+36,00+36,00+30,00
Número de vias sobre a ponte	1
Largura entre eixos das vigas principais	3,50m
Altura e tipo de vigas principais	3,82m, cruz de Santo André
Aparelhos de apoio	cilindros com rótula
Via	recta com pendente de 0,021; carril de 45kg e 12m sobre 23 travessas
Encontros	cantaria
Pilares	cantaria
Alicerces	alvenaria
Orçamento	495.358,40 pesetas

Segundo a exposição apresentada na memória do projecto, o viaduto de Las Almas situa-se no km 77 da linha de Boadilla a BA e possui uma altura, desde a rasante, de 25,55m.

O perfil transversal da depressão do terreno que se quis salvar com a obra difere sensivelmente de todos os outros da linha. O barranco das Almas apresenta uma secção pouco acidentada, o curso de água geralmente não corre e quando isto acontece por efeito das grandes chuvadas, a altura máxima da corrente não se eleva a mais de 2,00m.

A execução do viaduto obedece a duas causas, por um lado diminuir o mais possível o volume das terraplanagens e a rapidez da obra.

Consta de um tabuleiro metálico de 132,70m apoiado em encontros e pilares de alvenaria e cantaria. Divide-se em quatro tramos, sendo os do centro iguais com 36,00m de luz cada um e os laterais, também iguais entre si, possuem 30,35m de luz.

Os pilares, de forma rectangular, têm as seguintes alturas: o primeiro 18,50m, o segundo 18,00m y o terceiro 12,50m.

Os encontros são proporcionalmente iguais entre si. A altura daquele que se encontra situado na margem esquerda é de 20,64m, enquanto que o situado sobre a margem direita é de 20,38m. O comprimento do primeiro, com o muro de acompanhamento, é de 27,25m e o do segundo nas mesmas condições, 26,53m.

O orçamento total deste viaduto ascende a 495.358,40 pesetas. Esta cifra é a soma de outras duas que representam respectivamente o custe das duas partes de que se compõe a obra, a de ferro que importa em 216.370,00 e a de pedra, cujo valor é de 278.998,40 pesetas (AGAE 1885h).

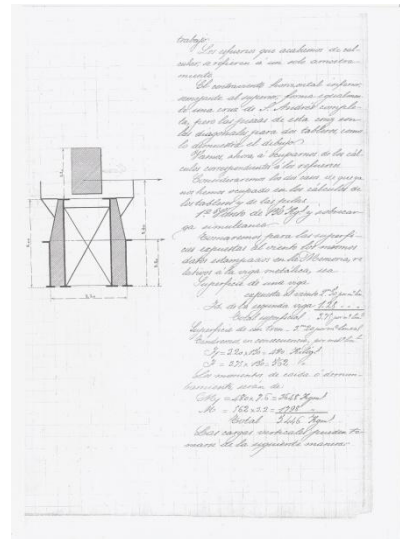
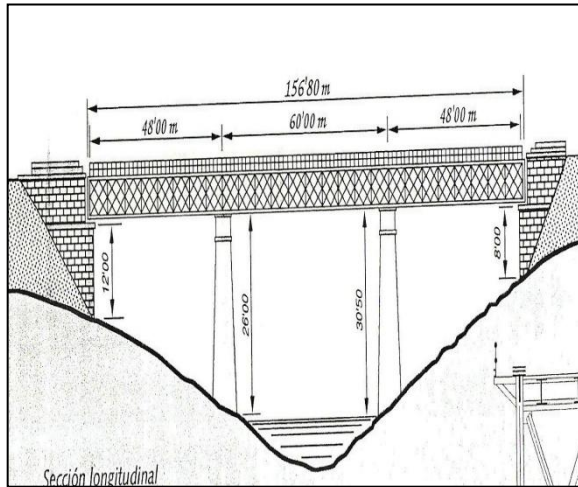
Para além destas pontes, dentro das estruturas metálicas deste tramo de via, refira-se ainda o pequeno viaduto sobre o rio Pingallo (10,80m de comprimento), localizado entre os viadutos que salvam o Froya e o Morgado (km 63,098), com uma viga principal de alma cheia de 1,04m de altura e assente em placas.

Fotografia geral do troço ferroviário entre La Fregeneda e Barca d'Alva, vendo-se a vila de LF no planalto à esquerda e o Águeda a servir de fronteira



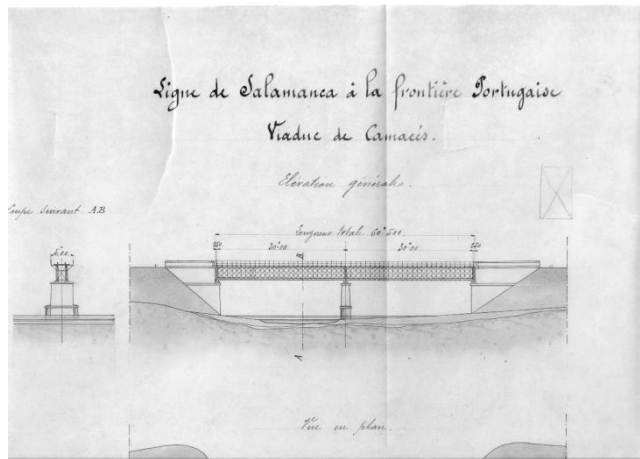
(ABREU 2005e)

Croquis do viaduto sobre o rio Yeltes



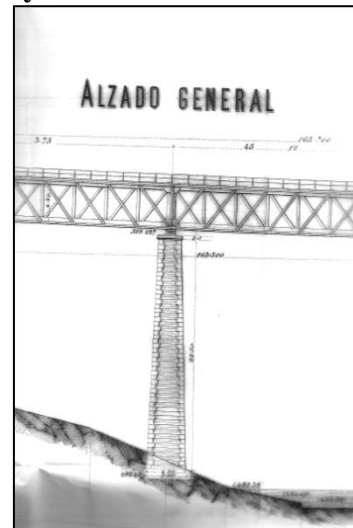
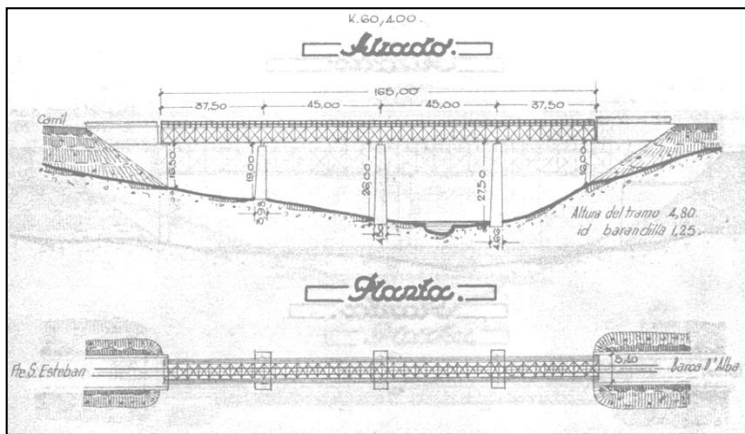
Cálculos para atenuar os efeitos do vento

Projecto do viaduto sobre o rio Camaces

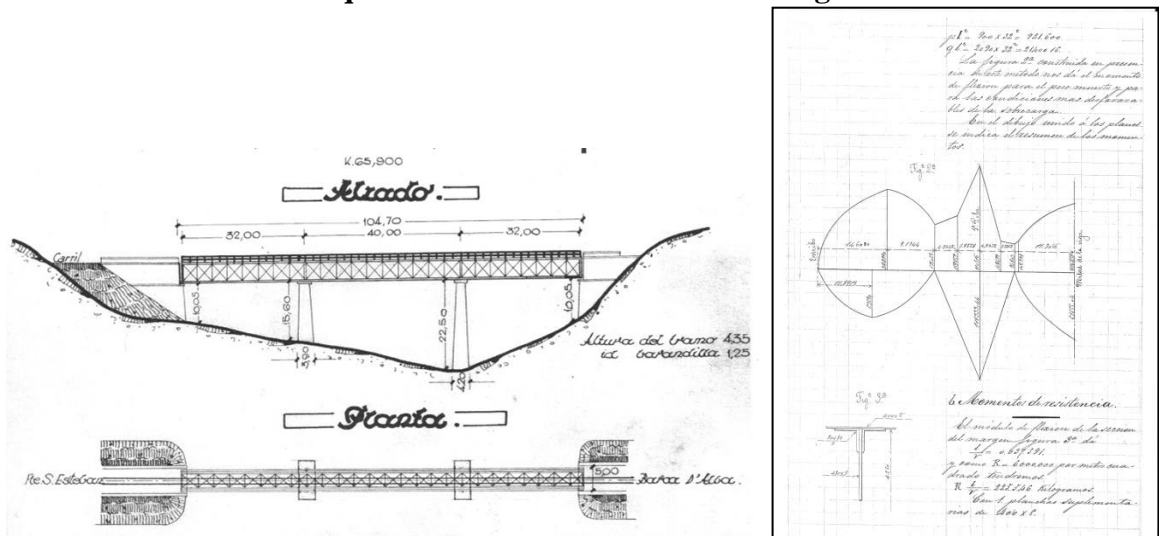


(FFE 1884b)

Croquis do viaduto sobre o rio Froya

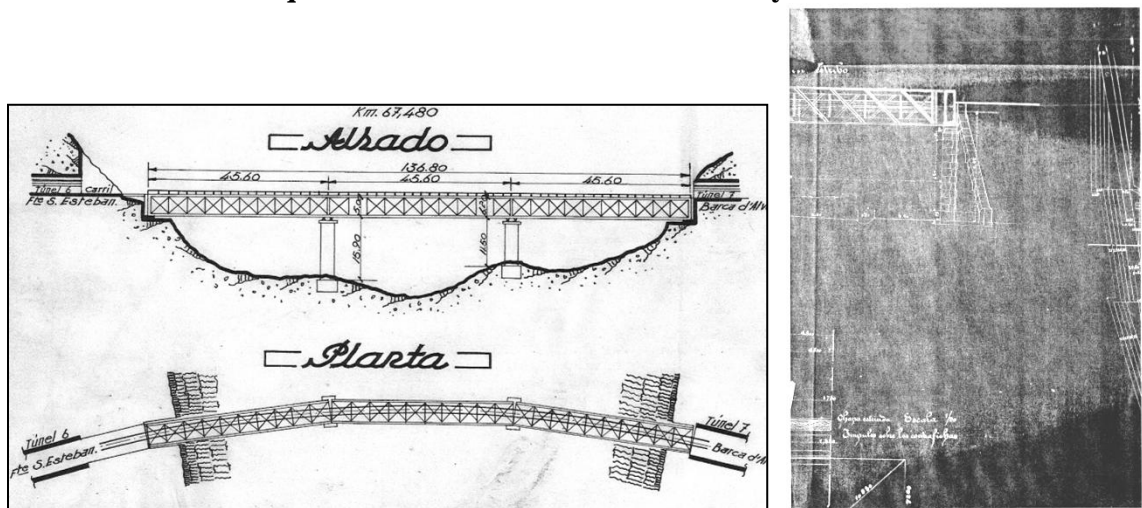


Croquis do viaduto sobre o arroio Morgado



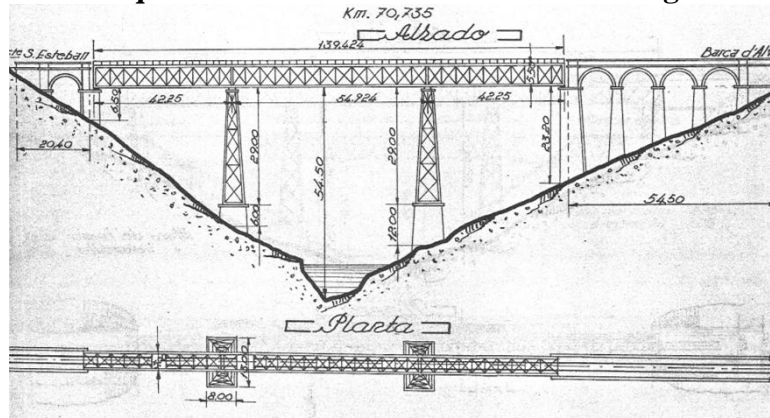
Cálculo dos momentos de flexão

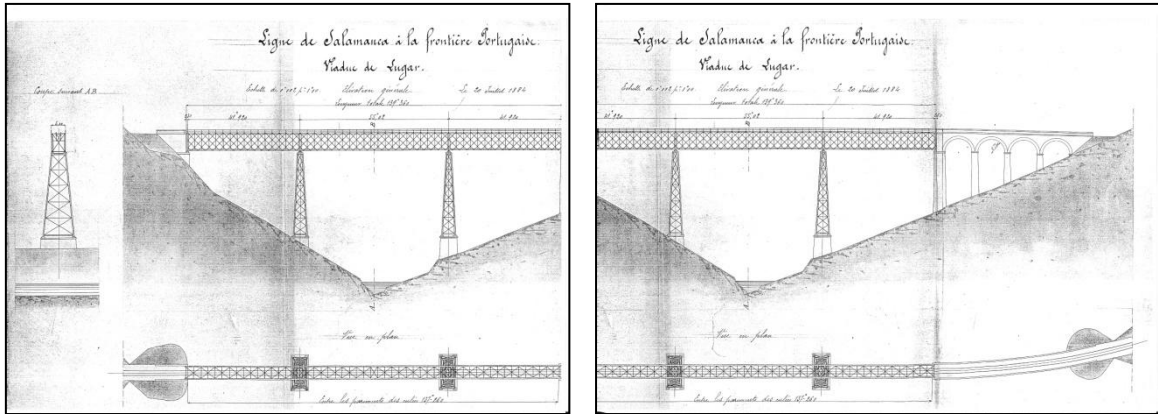
Croquis do viaduto sobre o arroio de Poyo Valiente



Detalle da sapata que actua como encontro

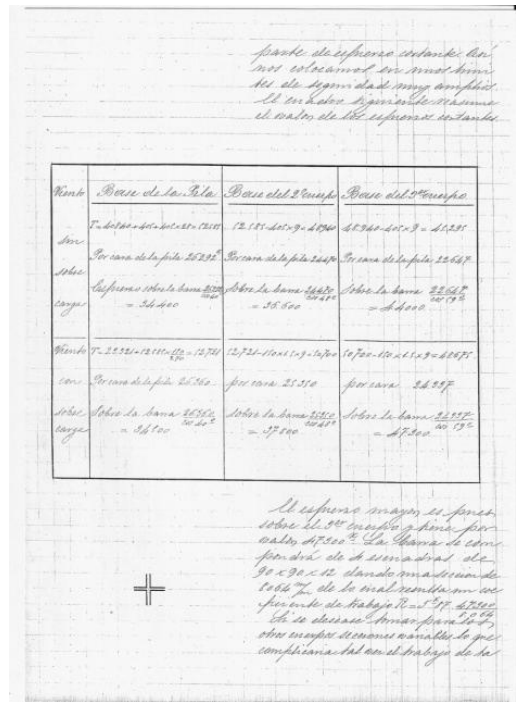
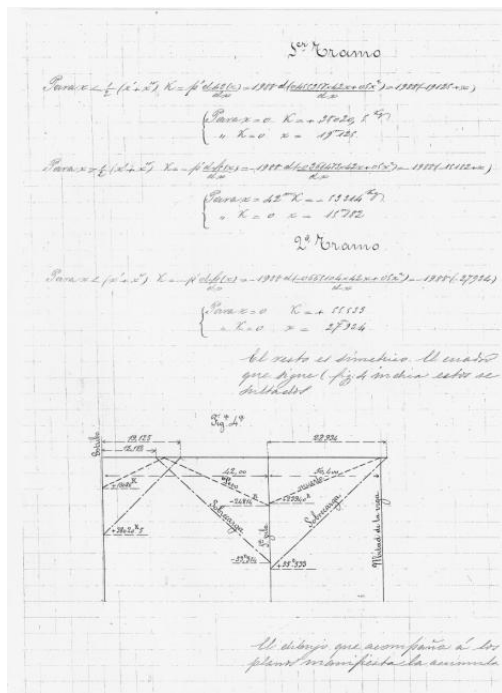
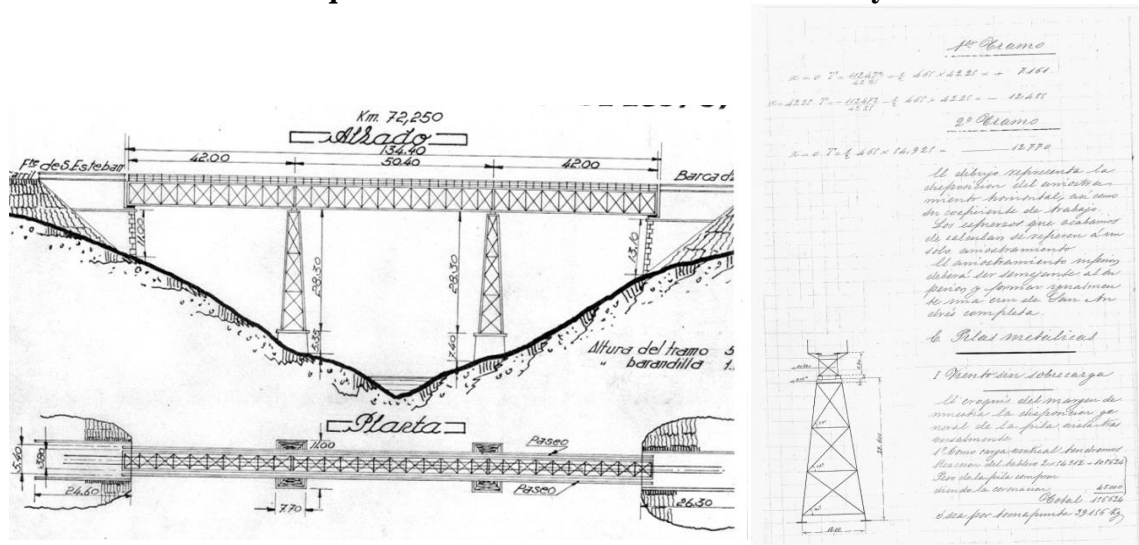
Croquis do viaduto sobre o arroio de El Lugar





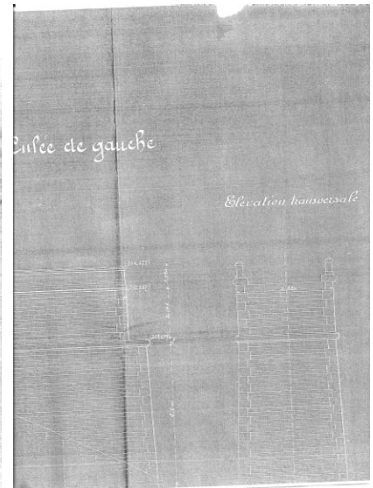
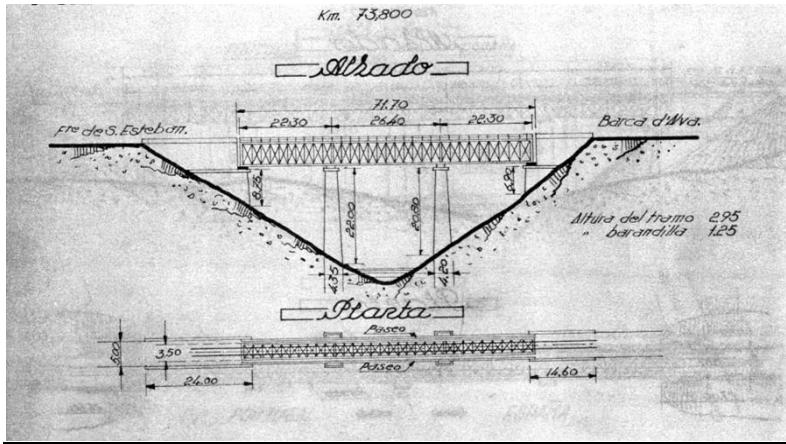
O projecto do viaduto de El Lugar (realizado em Julho de 1884) previa uma estrutura de vigas de malha

Croquis do viaduto sobre o arroio de Los Poyos



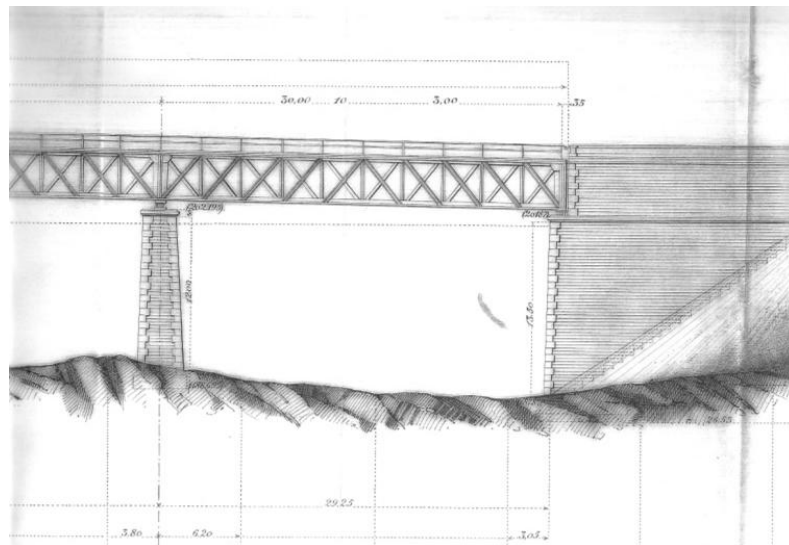
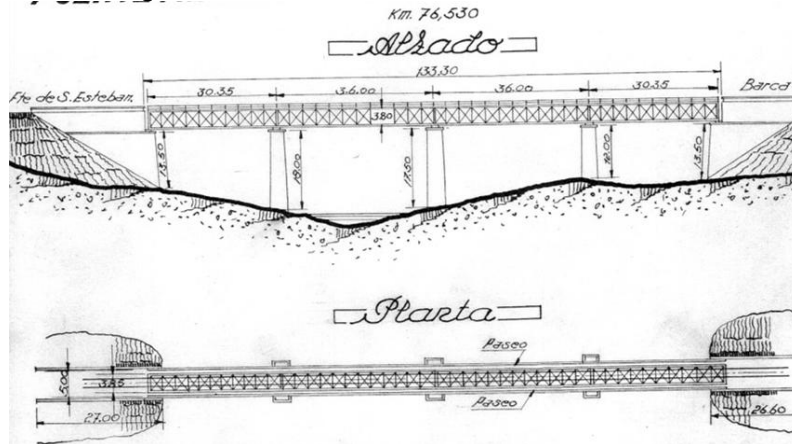
Cálculos dos efeitos do vento sobre os pilares metálicos

Croquis do viaduto sobre o arroio de Los Riscos



Momentos de resistência

Croquis do viaduto sobre o arroio de Las Almas



(RENFE 1981)

Fotografias de algumas das estruturas metálicas existentes entre Barca d'Alva e La Fregeneda



(ABREU 2005f)





(ABREU 2008b)



(ABREU 2009)



(ABREU 2010a)

Capítulo 4 – A rede ferroviária transmontano-duriense

4.1. – Os anteprojectos para a construção da rede ferroviária em Portugal a Norte do rio Douro

Várias foram as propostas apresentadas ao longo do 3.º quartel do século XIX com o propósito desta região poder vir a beneficiar da *viação acelerada*, contudo julgamos que é a partir do(s) estudo(s) realizado(s) pelo eng.º Sousa Brandão entre 1878 e 1879, a pedido do Governo, para definir a implementação da rede ferroviária pensada para o interior das províncias do Minho e TAD no sentido do comboio poder colaborar na estruturação desse território periférico, que as coisas se definem.

Resultou desse trabalho um relatório acompanhado de um mapa onde são sintetizadas as suas propostas e a partir do qual percebemos as instruções que recebeu, i. e., que as linhas *satisfizessem a maior quantidade de interesses*.

Assim, a partir do ângulo recto formado pelas Linhas de 1.ª ordem do Minho e do Douro que têm como vértice a cidade do Porto -possuindo ambas um troço comum entre Ermesinde e o Porto-, correndo uma paralela ao Litoral e outra ao longo rio Douro, tentou preencher esse espaço nele distribuindo através dos percursos que tecnicamente considerou mais adequados, os 5 CF de 2.ª ordem (podendo por isso *aplicar-se-lhes a via reduzida*), definidos por decisão política, a saber:

- i) - até Chaves a partir da linha do Minho (por Braga ou Guimarães);
- ii) - também a Chaves a partir da linha do Douro, pelo vale do Tâmega;
- iii) - a partir da estação da Régua pelo vale do Corgo até Vila Real e Vila Pouca de Aguiar, a entroncar na linha antecedente;
- iv) - a partir do Douro pelo vale do Tua até Mirandela e daqui a Vinhais;
- v) - e finalmente a partir do Douro pelo vale do Sabor até Bragança, ou às suas proximidades.

Ao iniciar o trabalho considerou que o sistema complementar ferroviário a implementar na província do Minho seria forçosamente diferente do de TAD por razões geográficas, pois a orografia minhota lança as águas para S e para O, sujeitando os traçados à orientação destes vales.

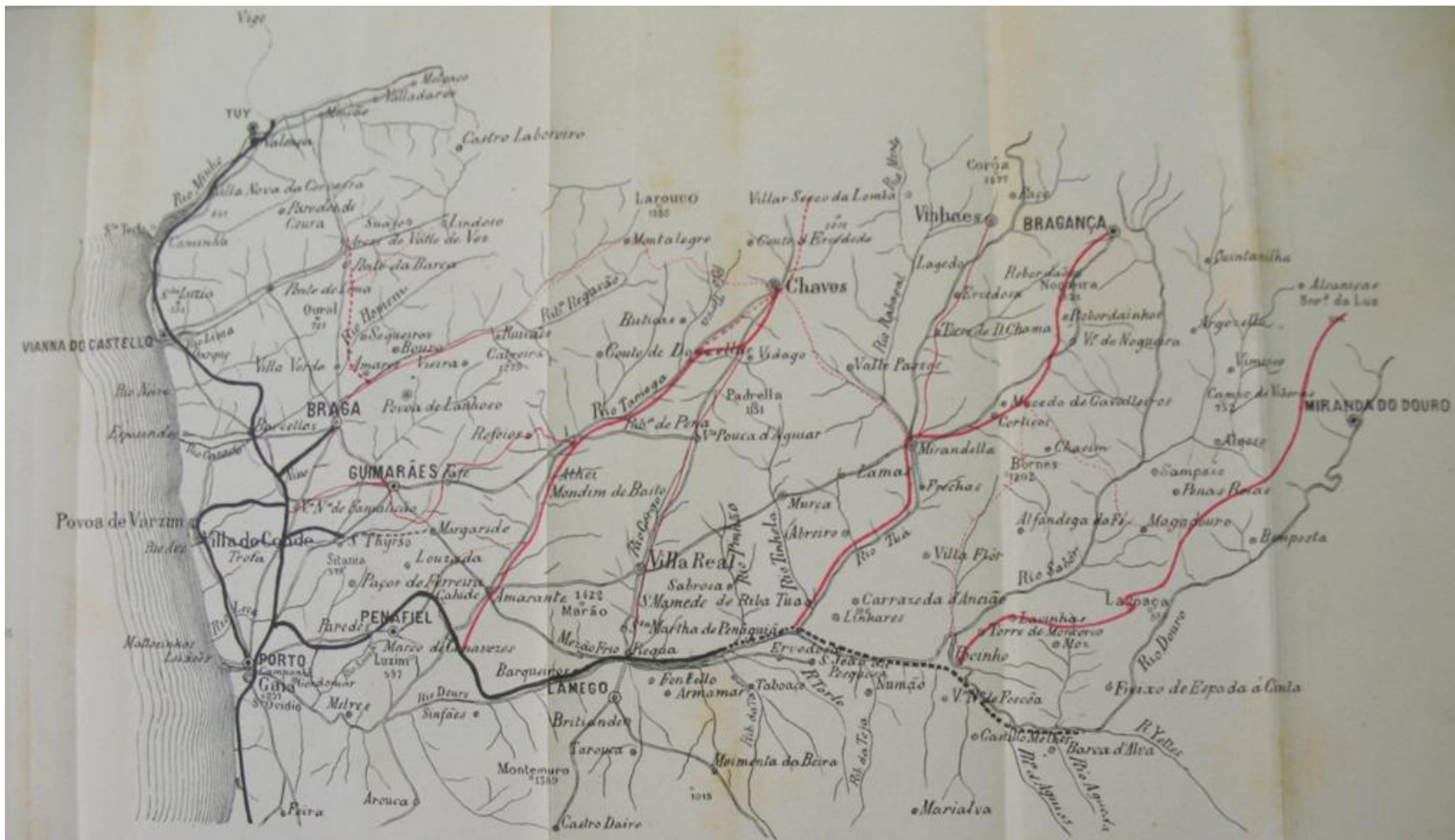
Considerou ainda que o Porto e Chaves seriam os polos, diametralmente opostos, dessa circulação, sendo que para esta última, próxima da linha divisória entre as duas

províncias, convergiriam *quasi* todas as directrizes projectadas (BRANDÃO 1880, 145-146/162-163).

Recorde-se que em 2.VI.1867 fora o Governo autorizado a construir e a explorar duas linhas ferroviárias que deveriam sair da cidade do Porto, uma em direcção à fronteira galega por Braga e Viana do Castelo (a Linha do Minho) e uma outra pelo vale do Douro passando pelas proximidades de Penafiel até ao Pinhão (Linha do Douro), cujos trabalhos de construção se inauguram a 12.VII.1872 em S. Roque da Lameira (FONSECA 1975, 15), estando por conseguinte naquela época ambas em plena execução.



Estudos para caminhos-de-ferro de via reduzida ao Norte do Douro



(BRANDÃO 1880, est.^a 6.^a)

A - Trás-os-Montes e Alto Douro

A primeira notícia de que dispomos sobre uma proposta concreta acerca da construção de uma linha férrea nesta antiga província, inserida numa ideia intermodal de desenvolvimento das vias de comunicação, como hoje diríamos, data de 9.III.1861, dia em que na Câmara dos Deputados, um grupo de 4 dos seus membros apresentou uma proposta de lei na qual defendiam *que se fizesse um lanço de caminho de ferro pela margem direita do Tua, desde Mirandella á villa de Abreiro e d'aqui uma estrada a macadame por Alijó e Favaios para o caes do Pinhão, continuando depois o transporte das mercadorias pelo rio Douro, visto que a ideia de tornar navegavel o rio Tua, outr'ora julgado essencial para fomentar a riqueza transmontana, era inexequível em razão das graves dificuldades e grandes despezas que a sua realização demandava, como os estudos feitos nesse sentido já ha muito tempo haviam demonstrado* (ALVES 1975-1990, IX, 224). Ideia essa que não teve execução, como sabemos.

É em 1876 nomeada no âmbito da AECF uma Comissão *para estudar a melhor maneira de terminar a discussão sobre a rede geral dos caminhos de ferro* (AECF 1879, 43), comissão que discutirá com acuidade o assunto mormente até 1878 (SOUSA 1927, 106), ano em que é cometida pelo MOP através de portaria de 12 de Junho ao eng.º Sousa Brandão, *a missão de estudar os caminhos de ferro ao norte do Douro, que pozessem em comunicação o interior das provincias do Minho e Traz os Montes com os caminhos de ferro principaes do Douro e Minho* (BRANDÃO 1880, 145-146), como vimos atrás.

Entretanto o MOP Lourenço António de Carvalho propõe a 7.II.1879 a construção de várias ferrovias, entre elas a de Foz-Tua a Bragança por Mirandela e Macedo de Cavaleiros, considerada como linha de 1.^a ordem; as outras duas para TAD (estas de 2.^a ordem) uma de Mirandela a Vinhais pela Torre de D. Chama e a outra igualmente de Mirandela a MD através do Pocinho, minas de TM e Mogadouro (ALVES 1975-1990, IX, 224-225).

Menos de um mês decorrido desta proposta, na sessão da AECF realizada a 1.III.1879, tem Sousa Brandão possibilidade de dar a conhecer aos seus pares os estudos de que fora incumbido e que entretanto realizara (AECF 1879, 372-377):

i) - que nas duas províncias em causa (Minho e TAD) se encontravam em execução avançada as duas linhas principais que partindo da cidade do Porto, se dirigiam uma pela margem do Douro até BA e Salamanca e outra paralela à costa para N, até Valença para

fazer a ligação com o CF de Vigo a Ourense; a abertura à exploração pública deste ramal internacional ocorrerá a 25.III.1886 (CP 2002);

ii) - que no território entre estas duas ferrovias, ou seja a fronteira a N com a Galiza e a E com as províncias de Zamora e Salamanca, era necessário preencher com linhas férreas de 2.^a ordem (ou via estreita), com *curvas descendo a 200 metros de raio e inclinações elevadas até o máximo de 25 milímetros por metro*;

iii) - que estas vias tinham a vantagem de completar a rede ferroviária nacional, mas sobretudo substituir as estradas de 1.^a ordem por oferecerem maior velocidade e transportes mais baratos, sendo o seu custo compensado pelo *rendimento ordinario da circulação*;

iv) - que estas linhas-férreas de via estreita se adaptavam a todas as regiões independentemente da orografia e eram destinados a *estabelecer a egualdade de relações e de meios economicos de transporte entre todas as povoações do mesmo paiz*;

v) - que nenhuma delas devia ser excluída, aceitando no entanto a definição de prioridades na construção;

vi) - que era esta a doutrina que se estava seguindo em França, onde se construíam *numerosos caminhos de ferro departamentais, que completarão a sua grande rede*; o mesmo acontecia também em Espanha, como vimos;

vii) - partindo da premissa que *As grandes linhas que servem á direcção dos caminhos de ferro são os valles e os rios, ou assentam nas suas margens ou nas planuras*, relativamente a TAD e depois de ter estudado o território, percebeu que a rede hidrográfica secundária mais importante era constituída pelo Sabor, Tua e Corgo, tirando daí a indicação para as três principais linhas ferroviárias que -assim como os afluentes-, teriam o Douro como *collector commum*;

viii) - *Obedecendo a taes principios* traçou os trajectos, considerando a mais importante a que atravessa a província *pelo meio, passando por Mirandella, e assenta pela maior parte no valle do Tua*, considerado difícil de Abreiro para jusante mas praticável, apesar das *voltas rapidas, encostas abruptas e necessidade de tunneis*, não excedendo a sua maior rampa 15mm e os raios mínimos de curva terem 200m;

ix) - que fizera o reconhecimento do curso do rio desde Mirandela a Vinhais, percebendo que as inclinações se elevavam a 25mm;

x) - que a extensão total do percurso era de 100km, 58 de Foz-Tua a Mirandela e 47 daí a Vinhais;

xi) - considerava que *o caminho acima de Mirandela, além das piores condições, é muito menos importante*, sendo todavia necessário saber se se poderia levar com vantagem a linha até Bragança;

xii) - ora, partindo daquele princípio anteriormente exposto que as povoações localizadas num vale devem ser servidas por uma *via proxima do seu thalweg*, o CF para esta cidade capital do Distrito deveria marginalizar o rio Sabor;

xiii) - estudou o curso desse rio e as respectivas margens desde a foz até às cercanias dessa cidade, colocando-se a hipótese de se avançar através do vale da Vilariça até Macedo de Cavaleiros e daí para Bragança, mas se nos primeiros vinte e tal quilómetros se subia com pequena inclinação que não excederia os 25mm, já a Serra de Bornes atrapalhava o perfil desejado e tecnicamente recomendável, pois obrigaria à construção de um túnel de 8km de extensão, *tendo ainda de descer mais de 60 metros até a origem da ribeira de Carvalhaes, entre Macedo de Cavaleiros e Castellões* [Castelãos];

xiv) – consequentemente foi este traçado abandonado⁴⁹⁵, preferindo-se uma linha que partindo de Mirandela e com proveniência na foz do Tua, subisse a ribeira de Carvalhais e dali chegasse a Bragança, numa extensão de 67km, ficando assim esta cidade à distância de 260km do Porto, sendo que 140 se contam do Porto à foz do Tua;

xv) - considerava ainda que esta linha-férrea por ser central, daria em devido tempo lugar a *muitas ramificações que podem aumentar o seu proprio trafego e o do Douro*;

xvi) - a via que considerou em segundo lugar foi a de Peso da Régua a Chaves que até Vila Real seguiria pela margem esquerda do Corgo;

xvii) - e a terceira a do Pocinho a Zamora, passando por TM e atravessando o seu jazigo de ferro, abandonando assim a ideia de seguir o vale do Sabor;

xviii) - o local escolhido para atravessar a fronteira situar-se-ia entre Constantim e a S.^{ra} da Luz, considerando que *Miranda fica a uns 8 kilometros á direita sobre a margem*

⁴⁹⁵ Mas ficou no imaginário a ideia de poder o fértil vale da Vilariça ser servido por CF de uma maneira ou doutra, defendendo uns uma variante entre a estação do Pocinho (Linhas do Douro e Sabor) e Mirandela (com ou sem Linha do Tua, i. e., com linha-férrea de Foz-Tua a Mirandela ou somente de Mirandela para cima) e outros, directamente para Macedo de Cavaleiros:

Se na linha em construção do Pocinho a Miranda do Douro, fizerem uma estação entre Moncorvo e Pocinho, e para ela uma estrada, que vá entroncar com a única que agora passa na Vilariça, terão os lavradores desta veiga, um grande benefício para poderem transportar os seus produtos.

A linha férrea, nunca devia ter passado para a margem esquerda do Douro.

Se em vez de ir pela Barca d'Alva para Salamanca, atravessasse o Vale da Vilariça, e daqui fosse para Miranda e daí para Zamora, seria muito mais importante e de maior rendimento.

Ainda se podia remediar, se um dia ligarem o Pocinho com Macedo, por meio de um linha férrea que atravesse a veiga [Mário Miller, in “Culturas da Vilariça”, cit. por (GOMES 1960, 95)].

escarpada do Douro, e é uma povoação tão pequena e insusceptível de engrandecimento, que nada se perde em a deixar a essa distancia; vaticínio cumprido, pois para além das dificuldades na construção da ponte do Pocinho, a via-férrea não chegou a ser concluída e as últimas obras realizadas em 1938 (quase 60 anos depois), deixaram-na em Duas Igrejas (como adiante veremos);

xix) - considerava assim aquele reputado técnico que com estas 3 vias principais, estariam as várias zonas da região transmontano-duriense proporcionalmente servidas.

Emmentes essa discussão decorria, os carris de ferro iam avançando para montante na Linha do Douro, chegando as locomotivas nesse mesmo ano de 1879 ao Peso da Régua (CP 2002).

Devido à tal “regra” de construir os CF ao longo dos rios percebemos melhor as designações que as linhas ferroviárias transmontanas vieram posteriormente a tomar, como Linha do Tua, Linha do Corgo e Linha do Sabor, apesar de, nesta última, esse nome respeitar apenas à ideia inicial com que se partiu para o primeiro ante-projecto, que em (quase) nada corresponde, como veremos, ao traçado final.

B – Entre-Douro-e-Minho

No aludido relatório são apresentados os estudos para as ferrovias de via estreita a lançar na província do Minho:

i) – as primeiras impressões indicam-lhe ser a margem esquerda do Tâmega a mais adequada para fazer prosseguir até Chaves a linha principal, a partir da estação do Marco de Canaveses (Livração)⁴⁹⁶;

ii) - num reconhecimento à vista e considerando que a Linha do Douro no seu decurso pelo limite S da província do Minho apresenta um desvio pronunciado para N na estação de Caíde, pareceu-lhe ser esse o ponto para um trajecto mais curto entre Chaves e o Porto, pelo que sugere uma variante pelo vale do Sousa até à Lixa descendo pela ribeira de Santa Natária ao encontro da margem direita do Tâmega acima de Fridão;

iii) - mas para o CF directo entre Marco de Canaveses⁴⁹⁷ e Chaves, pela margem do Tâmega, visiona um percurso até Amarante, local onde ocorre a confluência das estradas

⁴⁹⁶ A primeira da Linha do Douro (apesar de nessa zona se encontrar algo distante deste Rio) no sentido do Litoral para o Interior, após a travessia do Tâmega.

⁴⁹⁷ Foi parte deste projecto executado posteriormente, ficando conhecido por Linha do Tâmega, iniciada em 1905, viu inaugurada a 1.ª secção até Amarante em 1909, conhecendo a partir daí o seu processo construtivo

de Penafiel e do Marão, atravessando depois o rio Olo, passando por Fridão, antigas Terras de Basto, Atei, Cavez, ribeira de Pena, ribeira de Oura, até ao Seixo onde entroncará na linha proveniente de Vila Real; Chaves será o objectivo para onde confluirão as vias-férreas que sairiam do Marco e da Régua e mesmo de Famalicão e de Braga;

iv) – tece alguns comentários ao ante-projecto apresentado pela Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão (CFPPF), i. e., por Guimarães, Vizela, Fafe, Confurco, Refoios e Cavez, que abordaremos mais adiante neste mesmo Capítulo (5.3.);

v) – para a continuação da Linha do Tâmega até Chaves após a sua chegada à foz da ribeira de Oura, aponta duas hipóteses -depois de esclarecer que não deveria subir a Vila Pouca de Aguiar-, ou continuar pela margem esquerda daquele Rio até à capital militar de TAD, ou entrar no vale da ribeira de Oura, ascender até ao cimo da ribeira do Seixo, atravessar Lagarelhos por túnel e descer para Chaves; aponta preferir esta última como solução;

vi) – relativamente à conexão entre Braga⁴⁹⁸ e Chaves acha que a sua principal linha-férrea se lhe deveria dirigir através do vale do rio Cávado -considerando-o o mais importante em termos de produtividade agrícola devido ao seu grande número de afluentes-, através da ponte do Porto, passando em frente do vale do rio Caldo onde brotam as águas do Gerês, percorrendo as proximidades de Salamonde e depois Ruivães; seria esta, digamos, a sua 1.ª secção até Chaves;

vii) – de Ruivães ascenderia para passar a montante de Frades entrando na margem esquerda do Regavão (ou Rabagão, afluente do Cávado) na zona das Entorcidas (voltas do rio a 50km de Braga), e daqui até à portela de Morgade, ou então voltar a entrar no vale do Cávado em direcção a Montalegre; defende a segunda alternativa como a mais acertada,

vicissitudes várias, só alcançando Celorico de Basto em 1932 e o Arco de Baúlhe em 1949, donde morreu, sendo encerrada desde Amarante para riba em 1.I.1990 (Vialivre... b).

⁴⁹⁸ A cidade de Braga encontrava-se ligada à cidade do Porto através de um ramal da Linha do Minho, oficialmente inaugurado em 20.V.1875; possui no seu itinerário as estações de Nine, Arentim e Tadim e os apedaceiros de Couto de Cambeses, Ruílhe, Aveleda, Mazagão e Ferreiros (GOMES 2002, 45/71).

A primeira proposta de continuação do CF a partir de Braga até Chaves e posteriormente para a Província de Ourense, surge logo em Dezembro de 1873 por parte de particulares; mais tarde, Alves Passos, de Vila Verde, renovou-a, levando-a à sessão da Câmara dos Deputados de 10.III.1875 (in “Commercio do Minho” ed. de 23.III.1875, cit. por GOMES 2002, 53), propondo o itinerário através do vale do Cávado, atravessando-o em frente de Vilar da Veiga (tomando a sua margem direita), seguindo pela Freguesia de S. João do Campo, vertentes meridionais da Serra do Gerês a par com a Gralheira, pelo Concelho de Montalegre até Chaves e daqui para Verin (GOMES 2002, 54).

apesar do viaduto e túnel necessários, com uma estação a montante de Santa Marinha para receber as produções do Barroso;

viii) – do Regavão a Montalegre e Morgade ainda realiza um ante-projecto, o que já não acontece relativamente àquela que seria a última secção dessa união de Braga a Chaves -fazendo dele apenas um reconhecimento gráfico-, concluindo que a distância entre Chaves e o Porto pela cidade dos arcebispos seria de 184km enquanto que pelo Marco de Canaveses o percurso possuiria 20km menos;

ix) – por fim indica ainda um ramal cujo estudo se não ordenara mas para o qual realizara um *reconhecimento à vista* -por achar que oferece vantagens a Braga iguais ou mesmo superiores às da linha pelo vale do Cávado- e que designa por Linha de Braga aos Arcos de Valdevez; deveria ela entroncar na anterior a 12km da sede do arcebispado primaz das Hespanhas, àquem da ponte do Porto, atravessando o Cávado, o Homem e todo o concelho de Amares, passando pela nascente de Vila Verde e do Pico dos Regalados, subindo a ravina S da portela de Vade até entrar num túnel, descendo pela ravina N da mesma portela em direcção a Ponte da Barca e daí até aos Arcos; à saída do referido túnel sugeria uma estação, da qual considerava poder vir a partir um CF de via reduzida na direcção do Lindoso que seguiria para a Galiza (BRANDÃO 1880, 162-173).

Posteriormente a estas propostas e projectos outras surgiram, novas ou renovadas, nesta zona do País, nomeadamente as ligações: Linha da Póvoa de Varzim, entre a estação da Boavista, no Porto, à Póvoa, em 1875⁴⁹⁹; S. Martinho de Bougado (actual Trofa) a Guimarães por Santo Tirso e Vizela em 1879⁵⁰⁰, 1882⁵⁰¹ e 1884⁵⁰²; Linha da Póvoa de Varzim a VN de Famalicão, em 1881⁵⁰³; de Braga por Valença a Monção (Alto Minho) em 1889, 1898, 1900 e 1903; de Braga a Chaves em 1890; ramal ferroviário entre a estação de Campanhã e a Alfândega, em 1880⁵⁰⁴; da Alfândega do Porto a Leixões, da Circunvalação do Porto, e de Valença por Monção a Melgaço em 1898 e 1904; do Vale do Lima, e de

⁴⁹⁹ Inicialmente denominada Linha do Litoral Minho, aberta à exploração a 1.X.1875 (CORDEIRO 2006, II, 244).

⁵⁰⁰ 16 de Abril desse ano, data da concessão da construção de um CF de via reduzida, a António de Moura Soares Veloso e ao visconde da Ermida (CORDEIRO 2006, II, 244).

⁵⁰¹ Discutiu a Câmara dos Pares o projecto-lei que contemplava a concessão de *isenção de direitos e impostos á companhia que se constituir para effectuar a construcção e exploração* deste CF (DG 1882b2, 1112; DG 1882c1, 1122; DG 1882c2, 1122-1123; DG 1882d2, 1143-1147).

⁵⁰² 14 de Abril desse ano, data de conclusão da via que permitiu igualmente a ligação de Guimarães ao Porto (CORDEIRO 2006, II, 244).

⁵⁰³ Aberta à exploração comercial a 12.VI.1881 (CORDEIRO 2006, II, 244).

⁵⁰⁴ Autorizada a sua construção a 23 de Junho desse ano e aberto à exploração a 8.XI.1888, permitindo a ligação dos CF do Norte e do Minho com o porto do Douro (CORDEIRO 2006, II, 244).

Guimarães a Cavez em 1900; de Braga a Guimarães em 1900 e 1903; de Guimarães a Fafe em 1901 (DG 1882b2, 1112; PAÇÔ-VIEIRA 1905, 172-173; GOMES 2002, 53-67; DG 1904b; DG 1901gg; CORDEIRO 2006, II, 244).

C – As ligações transfronteiriças pensadas/projectadas

Já percebemos que em determinado momento se pretendeu levar o CF a servir o maior número possível de Povos e, como isso ocorreu numa época em que os ideais iberistas estavam em franca expansão, não admira que os proponentes das vias-férreas nas regiões raianas defendessem que elas transpusessem a fronteira indo entroncar na rede ferroviária espanhola aproximando assim os dois Estados e consequentemente a Europa, podendo ainda aceder-lhe tomando o trem ao pé da porta.

Dizemos que todas as propostas para construção das linhas secundárias a N do Douro foram inicialmente pensadas com continuidade para além da raia.

Qualquer das ideias, ante-projectos ou projectos ferroviários que incluíram Chaves, referem uma ligação a Verin, como veremos mais adiante.

Por finais de 1873, numa altura em que a execução do ramal de Braga (a partir da Linha do Minho) se encontrava numa fase avançada, surge uma proposta privada de continuar o CF desta cidade para Chaves e daí para Bragança e Espanha, sem subsídio estatal, obrigando-se inclusive *a conduzir gratuitamente os passageiros do estado, tropas e malas de correio*, conforme noticia o *Commercio do Minho* de 20.XII.1873 (cit. por GOMES 2002, 53), proposta esta renovada em 1875 com a diferença de que a ligação transfronteiriça seria agora por Verín, i. e., directamente através da fronteira flaviense e não da brigantina (GOMES 2002, 54).

A Linha pelo vale do Corgo partindo da Régua deveria servir Vila Real, Vila Pouca de Aguiar, as estâncias termais e chegar à veiga de Chaves, prosseguindo paralela ao *Tâmega até a fronteira sollicitar o trafego de Verim* (GCF 1903a, 2), defendendo o próprio MOP precisamente o mesmo: *... e que deve ser prolongada á fronteira e ligar com a que em Hespanha se construir de Orense a Verín*⁵⁰⁵ (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 152).

⁵⁰⁵ De facto esteve projectado um CF de via estreita entre Ourense e Chaves por Xinzo de Lima e Verin (112km até à fronteira), cujos planos e perfil longitudinal dos seus últimos 94,97511km se encontravam concluídos em 1897 (ARENAS 1897). Foi este traçado em parte utilizado pela futura e atribulada ligação ferroviária directa de Zamora – A Coruña, várias vezes retomado, sendo que o troço de Puebla de Sanabria a Ourense foi inaugurado em 1.VII.1957 (RIBERA 1932; ABC 1957).

Como adiante veremos, relativamente ao projecto para a construção do prolongamento da Linha de Foz-Tua a Mirandela para Bragança, houve preocupação desde a primeira hora em projectar a estação nesta cidade por forma a que esse CF pudesse futuramente continuar directamente para Puebla de Sanabria e para Zamora através da Linha do Pocinho a MD (DG 1887a).

Também mais à frente saberemos que a Linha do Sabor foi inicialmente estudada para ligar a Linha do Douro, mesmo antes de haver chegado ao Pocinho e a partir deste ponto, com Zamora através de TM, Mogadouro e proximidades de MD (BRANDÃO 1880, 178), apesar de anteriormente a comissão técnica encarregada de formular o plano da nova rede ferroviária em 1877 limitar a Linha do Douro à Foz do rio Tua, prevendo que aí bifurcasse seguindo um ramo para NE por Mirandela em direcção ao planalto mirandês e procurar em Zamora o enlace com a rede espanhola⁵⁰⁶, e o outro para SE a entroncar na Linha da Beira Alta em VFN e seguir para Salamanca⁵⁰⁷ (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 123).

Teríamos assim o Porto com dois acessos directos a Espanha e consequentemente à Europa pela Linha do Douro, com travessias na fronteira em Vilar Formoso (Almeida) e Constantim (MD), não fora os comerciantes e industriais dessa cidade da foz do rio Douro se terem empenhado no prosseguimento da sua ferrovia até Salamanca pela BA.

Decisão que terá desagradado aos militares, pois se consideravam que a fronteira aberta nos concelhos de Almeida e MD seria fragilizar os mecanismos da Defesa porque demasiado próximas, o que dizer agora de uma passagem em BA, mesmo desistindo da de Alcañices?

O eng.º Sousa Brandão nos estudos que apresentou para as ferrovias a N do Douro, alvitrou que da ferrovia que no seu entender se deveria construir desde Braga aos Arcos de Valdevez, saísse *um caminho de ferro de via reduzida na direcção de Lindoso e seguindo por Galiza, proximo das margens do rio Lima* (BRANDÃO 1880, 173).

Numa tentativa de remate, diremos que das travessias de fronteira desejadas - VF, BA, MD, Bragança, Chaves, Lindoso e Valença- somente se concretizaram duas, precisamente as dos polos opostos!

⁵⁰⁶ Cujo troço de Medina del Campo a Zamora na distância de 90km foi inaugurado em 1864 (BARRÓN 1864).

⁵⁰⁷ Foi mais tarde esta ligação projectada pelo vale do Côa a VFN (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 123).

Com uma tão extensa raia em comum, os dois Estados ibéricos possuem/possuíram apenas seis ligações ferroviárias: Valença – Tui; BA – LF; VF – FO; Marvão-Beirã – Valencia de Alcántara; Elvas – Badajoz; e Vila Real de S.^{to} António – Ayamonte (com travessia do Guadiana em barco). O equivalente a uma distância média entre cada travessia de 205,66km, apesar de sabermos que, ao contrário de Vila Real de S.^{to} António que se encontra na foz do Guadiana, Valença localiza-se algo a montante da foz do Minho.

Fotografia da linha de fronteira cortada pelo caminho-de-ferro da Beira Alta



(ABREU 2006d)

4.2. – A Linha do Tua

A - O(s) projecto(s) da Linha de Foz-Tua a Bragança

O traçado da via-férrea que havia de ligar Bragança ao CF do Douro, fora estudado em 1878 pelos militares João José Pereira Dias e Bernabé Roxo, sob a orientação do Eng.º Sousa Brandão, pela margem direita do rio Tua e, só mais tarde observado pelo Eng.º António Xavier de Almeida Pinheiro um novo traçado, pela margem esquerda (SALES 1983, 111).

Considerou o eng.º Sousa Brandão no projecto definitivo que apresentou para a linha de CF que ligaria a foz do rio Tua à vila de Mirandela, ser aquele o curso de água mais caudaloso e interior da província, com margens *alcantiladas e escabrosas* em pouco mais de metade do seu percurso, i. e., até Abreiro, onde a altitude se eleva a mais de 500m, zona a partir da qual as margens se alargam e a *construção do caminho é facil*, pois permitiria pendentes máximas de 12mm por metro, com excepções de 14 a 15mm e curvas de 200m ou mais, tudo numa extensão de 53km.

Que o futuro daquele CF não estava nas povoações de S. Mamede de Riba Tua ou de Abreiro, nas caldas de Carlão ou de S. Lourenço, nem mesmo na proximidade de Vila Flor, mas sim em Mirandela, *vila central da província*, capital da designada terra quente, para onde convergiria a produção de Valpaços, Vinhais, Macedo, Franco e muitos outros povos, encontrando ali o *transporte rapido* para toda a parte, pois os 140km do Porto à foz do Tua pelo CF do Douro estariam separados por 6 horas de viagem à média de 24km/h, enquanto que os 53km de Mirandela ao Tua levariam pouco mais de 3 horas à média de 16km/h, ou seja, um percurso de 193km que passaria a ser percorrido em menos de 10h, o que corresponderia a 1/3 do tempo que então se gastava (BRANDÃO 1880, 151-152).

A localização geográfica da cidade de Bragança indicava haver 2 itinerários de saída para o Douro, i. e., através dos vales dos rios Tua e Sabor, vias desde há muito utilizadas nas suas ligações ao interior do País: por Mirandela através da ER e militar que daí conduzia a Vila Real e Régua ou Amarante, ou pela estrada da Foz do Sabor/Pocinho (ABREU 2003a; ABREU 2003b) para exportar géneros através do Douro ou atravessar o rio para a Beira Alta.

A direcção do Pocinho era a mais directa mas agravava a distância relativamente ao Porto, para além dos problemas colocados tanto pelo vale da Vilariça com a Serra de Bornes como pelo vale do Sabor com a difícil orografia que tornariam a linha dispendiosa e a passar afastada das povoações. Dificuldades que levaram a preferirem o percurso por Mirandela.

Elaborou-se assim o anteprojecto, subindo a via pelo vale da ribeira de Carvalhais, passando por Macedo e Castelãos, apresentando apenas dificuldades no terço médio, tudo num total de 68km, apenas mais 2 do que pela estrada, passando por Vale da Porca, Salselas, Santa Comba e Rebordão, percurso que levaria 4h a percorrer, ou seja, 14h de Bragança ao Porto (261km) em mediana velocidade. Os últimos 38km desta via seguirá já dentro da bacia hidrográfica do Sabor e o seu maior afastamento deste rio seria de 16km, encontrando-se assim servida mais de metade da sua bacia na margem direita (BRANDÃO 1880, 153-155).

Após a definição das 3 linhas principais (de Foz Tua a Bragança, do Pocinho ao concelho de MD e da Régua a Chaves) traçadas a partir dos rios Corgo, Tua e Sabor, percebeu-se que apesar dos paralelismos e das distâncias aproximadas, a do centro (Foz Tua a Bragança) teria uma zona de influência mais larga que as demais, razão pela qual se considerou a possibilidade de a contemplar com maior número de ramificações, como complemento da rede transmontana de CF (BRANDÃO 1880, 160).

Assim se pensaram 2 ligações constituídas por ramais a partir de Mirandela, um para a vila de Vinhais e outro para a de Chaves por Valpaços⁵⁰⁸.

Relativamente ao primeiro deles, o autor do anteprojecto não deixando de defender a sua realização, considerava todavia que ele se tornaria secundário desde que se construísse a linha de Mirandela a Bragança e se ligasse esta cidade a Vinhais *por uma boa estrada*. Com este ramal calculava que a distância acrescida à de Mirandela para o Porto seria de 47km e o tempo necessário para se chegar a esta cidade de 13 horas (BRANDÃO 1880, 161).

Quanto ao segundo ramal apenas se fez o *reconhecimento à vista* não se tendo ainda traçado, mas crendo-se que a sua extensão seria aproximada ao anterior, achando-se

⁵⁰⁸ A comissão técnica que elaborou o plano ferroviário de 1877, refere a possibilidade de se poder vir a construir, quando na região se comesçassem a fazer sentir as alterações económicas produzidas pelo futuro CF de Mirandela a Zamora, uma linha-férrea de Mirandela a Torre de D. Chama / Tuela e daí para o vale do Rabaçal até Pinheiro Novo (Vinhais), na fronteira (GUERREIRO 1877, 24-25).

Valpaços a meio caminho, ou seja, 22km, tantos quantos Torre D. Chama no anterior. Acreditava aquele técnico que este ramal serviria um dia para ligar o vale do Tua ao vale do Tâmega, fazendo a ligação entre as redes internas transmontanias e minhotas, pois previa-se que Chaves viesse a ser o eixo de outras ligações nomeadamente a partir de Marco de Canaveses, Braga, Montalegre... (BRANDÃO 1880, 162).

Das linhas a executar de imediato caso fosse o Estado a concorrer com a maior parte do capital, defendia em primeiro lugar a de Foz Tua a Mirandela pois dotaria *o centro da provincia de Traz os Montes de um circulação activa e economica*. Quanto a orçamentos previa para os 53km de Foz Tua a Mirandela 1 milhão e 431 contos de réis (= 27 contos/km), enquanto que para os 68km de Mirandela a Bragança se calculavam 1 milhão e 292 contos, i. e., 19 contos/km; o ramal de Mirandela a Vinhais seria o mais caro de todos, pois estes valores elevavam-se a 30 contos/km (BRANDÃO 1880, 182).

Mas a classe política estava atenta, como era sua obrigação e, na sessão legislativa do ano seguinte (1880) vários deputados⁵⁰⁹ pugnavam para que o CF até Bragança se concretizasse, defendendo inclusivamente o seu prolongamento até à fronteira, em detrimento dessa ligação através da Linha do Douro pela BA (ALVES 1975-1990, IX, 225).

O mesmo defendem as CM de Vimioso e de Mirandela, a 13.XI.1881 e a 26.XII.1881 respectivamente, nas representações que enviam à Câmara dos Deputados, a propósito da construção de um ramal ferroviário através da Linha do Douro, por Foz-Tua, até Bragança, passando por Mirandela, Macedo de Cavaleiros e Izedo (DG 188211, 1375; DG 188213, 1376).

Assim como as municipalidades de Vinhais a 1.III.1882 (DG 188213, 1375-1376) e de Bragança a 14 desse mesmo mês e ano, a primeira ao Parlamento e a segunda ao Governo (DG 1882w2 (12), 1664). A municipalidade brigantina voltou a fazê-lo aquando do debate acerca do projecto-lei de atribuição de um subsídio ao SP (com o qual concordava) para que continuasse a Linha do Douro por território espanhol (28 de Junho⁵¹⁰), desta feita aos Pares do Reino (DG 1882w2 (12), 1664), apesar de nesta polémica brigantinos também haver que se opunham ao Governo, como demonstraram

⁵⁰⁹ Liderados por João António Pires Vilar, deputado pelo círculo de Bragança.

⁵¹⁰ Como aviso aos incautos, refira-se que o Abade de Baçal interpreta erradamente a posição da CM de Bragança nesta exposição, quando afirma que *chegou mesmo a representar ao governo contra a passagem da via-férrea por esta cidade, aduzindo não sabemos que razões fúteis de defeza nacional...* (ALVES 1975-1990, IX, 225), ora, “não bate a bota com a perdigota”!

num comício realizado a 16 do mesmo mês, defendendo antes a ligação internacional por Zamora (DG 1882p7, 1517).

Idêntica posição em defesa do CF do Douro até Salamanca tomam as vereações de FEC, Mirandela⁵¹¹, Vimioso, TM, Valpaços, Vila Flor, Alfândega da Fé, Mogadouro, Vinhais e Macedo de Cavaleiros, como se pôde ver em II - 3.1.1.

A edilidade mirandelense volta a envidar esforços a 11.I.1883, desta vez ao próprio rei, pedindo a construção duma via-férrea até essa vila, solicitando paralelamente os bons ofícios da ACP e entidades várias dessa cidade, entre as quais Clemente Meneres (SALES 1983, 111) que possuía negócios na região.

E várias tentativas frustradas de defesa da continuação do comboio até Bragança se sucedem no Parlamento: em 1888 pelo ministro das OP Emídio Navarro; em 1889 pelo novo ministro Eduardo José Coelho; nesse mesmo ano mais uma vez pelo deputado Pires Vilar; em 1890 outra vez por Eduardo José Coelho agora na qualidade de deputado da oposição (desta feita foi a crise financeira motivada pelo *Ultimatum* inglês); duas vezes na sessão de 1896 por Abílio Augusto de Madureira Beça, outro deputado por Bragança, que conseguiu despertar a opinião pública para a luta que vinha travando através dos jornais desde 1884 e que nela haveria de continuar a teimar, até que em 1898 se vota o projecto do ministro Elvino de Brito que cria um fundo especial para a construção das vias férreas secundárias (ALVES 1975-1990, IX, 226-227).

B – De Foz-Tua a Mirandela

Entretanto os povos do Distrito de Bragança empreendem uma luta algo desesperada para tentarem apanhar (literalmente) o comboio do progresso e saírem do isolamento a que estavam votados devido à *absoluta falta de viação*, reclamando-o e manifestando-o de forma clarividente através das representações que enviam às Côrtes, postura que manterão até verem concretizadas as expectativas criadas (DG 1888b; DG 1890a; DG 1890c).

E a Linha do Douro vai avançando do Pinhão até à foz do Tua, cuja margem direita assiste à chegada do comboio em 1.IX.1883 com a abertura da circulação pública desse

⁵¹¹ Idem, relativamente ao P.^o Sales, quando confunde o apoio da CM de Mirandela à Linha do Douro até Salamanca, com o apoio que igualmente dá à construção duma ferrovia pelo Tua até Bragança (SALES 1983, 111).

troço⁵¹² (ABREU 2005), tendo sido alguns meses antes realizado o concurso público para a construção e exploração da linha férrea de Foz-Tua a Mirandela.

Foi o contrato provisório de adjudicação dessa via férrea realizado a 24 de Dezembro desse ano, aprovado por carta de lei de 26.V.1884, tornando-se definitivo a 30.VI.1884, sendo concessionário o conde da Foz que inaugurou os trabalhos a 16 de Outubro⁵¹³, trespassando os direitos à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (CNCF) no ano seguinte (CP 2002; ALVES 1975-1990, IX, 225; SALES 19883, 111).

Continuou-se a prever a continuação desta via por Macedo e Bragança até à fronteira, onde deveria entroncar na de Zamora, lamentando o Abade de Miragaia em Abril de 1884 *ser de via reduzida, apenas 1m largura, pela demora e despesa de baldeação a que obrigará todas as mercadorias e géneros; enquanto se fosse de via larga como a do Douro e a de Zamora os comboios de mercadorias passavam rapidamente... ha economias que são verdadeiros desperdícios, e esta é uma das taes* (LEAL 1876-1888, 478).

Aliás a intenção de prolongar esta linha está bem patente na Portaria de 10.VI.1887, ordenando que a estação em Bragança fosse traçada de forma que o CF pudesse ser continuado quer para Espanha, quer para MD a ligar com a linha do Pocinho, e que este se aproximasse dos jazigos de mármore e alabastro de Vimioso (DG 1887a). Entenda-se aqui por estação, não só o edifício para os passageiros mas todo o conjunto.

Foi a 29.IX.1887 realizada por D. Luís I -acompanhado pelo MOP Barjona de Freitas e várias outras personalidades⁵¹⁴- a viagem inaugural desta primeira etapa⁵¹⁵ daquela que viria a ser designada por Linha do Tua (CP 2002; Boletim 1949, 20).

⁵¹² Onde se erigira provisoriamente a estação do Tua, sendo o troço compreendido entre esse local e a margem esquerda -onde se estabelecera um apeadeiro provisório-, na extensão de 2.580m, aberto à circulação pública, entre 30.VI.1884 e 31 de Dezembro desse mesmo ano (SEQUEIRA 1886, 209).

⁵¹³ Na Quinta da Cruz, propriedade de Benedita Gomes Pereira, local onde posteriormente se construiu a Estação (SALES 1983, 111).

⁵¹⁴ A quem foi servido pela CNCF um jantar no barracão do cais das mercadorias, *decorado por Marques da Silva* (SALES 1983, 111).

⁵¹⁵ Na extensão de 54km, com 6 túneis (que perfazem 522m), 2 viadutos metálicos e 4 pontes (cujos tabuleiros somam 220m). Compreendia em 1927 o seguinte itinerário: Tua (PK 0,0) <> Tralhariz (PK 4,39) <> Castanheiro (PK 7,6) <> Amieiro (PK 13,4) <> S. Lourenço (PK 15,6) <> Tralhão (ap., PK 17,8) <> Brunheda (PK 21,2) <> Codeçais (PK 25,1) <> Abreiro (PK 29,3) <> Ribeirinha (ap., PK 33,9) <> Vilarinho [das Azenhas; depois transferida para junto da ponte de S. Pedro de Vale do Conde (ALVES 1975-1990, IX, 225-226)] (PK 37,8) <> Cachão (PK 41,9) <> Frechas (PK 45,0) <> Latadas (ap., PK 48,5) <> Mirandela (PK 54,1) e nele circulavam 17 comboios, sendo 2 do correio, 4 tramway, 5 mistos e 6 suplementares de mercadorias, com horários diferenciados e não diários (CNCF 1927b).

Consideram-se hoje as seguintes paragens (apenas com estações nas paragens terminais): Tua, Tralhariz, Castanheiro, Santa Luzia, S. Lourenço, Tralhão, Brunheda, Codeçais, Abreiro, Ribeirinha (construída à posteriori), Vilarinho, Cachão, Frechas, Latadas e Mirandela; por nós confirmadas em viagem de automotora (nos dois sentidos) realizada a 30.VIII.2005.

Segundo o testemunho de quem assistiu ao acontecimento (o antigo factor de 3.^a classe Álvaro Augusto da Fonseca), na estação do Tua aguardavam o comboio real para além do governador civil e do bispo, representantes das Câmaras Municipais de Mirandela, Macedo de Cavaleiros, Bragança, Valpaços, Vila Flor e Alfândega da Fé, acompanhados de 6 bandas de música e de muito gente, como de costume quando os políticos o desejam.

Foi o comboio com a comitiva da realeza e seus acólitos rebocado pela locomotiva baptizada com o nome de “Trás-os-Montes”, que teve como maquinista especial o eng.º Chefe da Exploração. Em Mirandela após as apresentações oficiais houve recepção nos Paços do Concelho, tendo os grandes da capital sido hóspedes do conde de Vinhais.

Teve aquela linha como primeiros ferroviários, o Eng.º António Xavier d’Almeida Pinheiro (Director), Eng.º Dinis Moreira da Mota (Chefe da Exploração), João Valério dos Santos (Chefe de Tracção e Oficinas), João E. Chaves (Chefe da Fiscalização e Estatística), Simão Marques Pinheiro (Chefe do Movimento e Tráfego), Dr. António Nunes da Rocha (Chefe do Serviço de Saúde) e Jerónimo Maria Cardoso (Chefe da Rede e recrutador do pessoal do movimento e primeiro chefe da estação de Mirandela) (Boletim 1949).

Ainda como contributo para a História desta ferrovia aqui se registam outros aspectos captados através da leitura de alguns dos muitos diplomas legais de que o CF foi alvo:

i) – que no ano seguinte após o início da sua exploração, a CNCF apresentou junto do MOPCI (era titular Emídio Navarro) algumas contestações *quanto ao contrato para a execução do serviço commum e combinado da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro e de Foz-Tua a Mirandella*, as quais deram origem à portaria de 24.VIII.1888 que previa a nomeação de árbitros por ambas as partes para a sua resolução, árbitros que a 5 de , situação que deu azo a que o Governo publicasse um Aviso dando-lhe 10 dias para o cumprimento dessa cláusula, findo os quais suspenderia *a garantia de juro independentemente de outras quaesquer providencias que o governo julgue dever tomar, para regularisar devidamente o serviço nas linhas ferreas pertencentes á mesma companhia* (DG 1888g);

Foram os edifícios de S. Lourenço e Latadas demolidos em 1995, sendo o primeiro reconstruído (incharacteristicamente) após protestos, pois serve as caldas com o mesmo nome.

Relação dos túneis: das Presas, de Tralhariz, das Fragas Más I, das Fragas Más II, da Falcoeira e de Frechas. Relação dos viadutos e pontes: no km 1, das Presas, da Paradela, da Cabreira, do Vieiro e da Carvalha (CONDE 2007).

ii) – determina a Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria (através do ministro Eduardo Coelho), por portaria de 6.XI.1889, *que a fiscalização da exploração do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella seja desagregada da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e constitua uma direcção especial de fiscalização de caminhos de ferro* (DG 1889b).

iii) – cujo quadro de pessoal e respectivos vencimentos o director-geral das OP e Minas Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d’Eça determina naquele mesmo dia e no qual constam 2 engenheiros, sendo um deles director e o outro adjunto (*com os vencimentos marcados nas leis e mais disposições em vigor*), 2 condutores (idem, portarias de 18.XI.1886 e 5.III.1887), 1 fiscal do movimento e tráfego (44\$800 réis), 3 agentes fiscais de 1.^a classe (81\$000) e 2 de 2.^a cl. (45\$000), 2 aspirantes fiscais (39\$000); para a Secretaria da Direcção estipulava 1 pagador (30\$000), 1 amanuense de 1.^a cl. (36\$000) e 1 de 2.^a cl. (25\$000), 1 desenhador (os previstos na lei), 1 continuo (18\$000) e 1 servente (15\$000) (DG 1889c);

iv) – que passados 10 anos após o início da exploração e relativamente ao exercício do 1.^o semestre de 1898 comparativo com o período homólogo do ano anterior, se haviam transportado menos passageiros (-619) mas um volume maior de mercadoria (em grande velocidade) e que a receita registou um valor negativo superior a 1 conto de réis, segundo o quadro infra (DG 1899f).

Direcção geral das obras publicas e minas

2.^a Repartição

Caminhos de ferro

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO – LINHA DE MIRANDELLA

1.^o Semestre de 1898

Mappa geral da recceita dos dias 1 de janeiro a 1 de julho de 1898

<i>Designação</i>	<i>Semestre de 1898</i>			<i>Semestre de 1897</i>		
	<i>Quantidades e peso</i>	<i>Receitas</i>		<i>Quantidades e peso</i>	<i>Receitas</i>	
		<i>Parciais</i>	<i>Totaes</i>		<i>Parciais</i>	<i>Totaes</i>
<i>Passageiros 1.^a, 2.^a e 3.^a classes</i>	<i>11:826</i>	<i>4:913\$496</i>	<i>4:913\$496</i>	<i>12:445</i>	<i>5:070\$002</i>	<i>5:070\$002</i>

Grande velocidade						
<i>Bagagens e recovagens</i>	237:060	1:223\$586		192:482	927\$831	
<i>Carruagens e gado</i>	51	60\$131		49	52\$244	
<i>Diversos</i>	--	31\$520	1:315\$237	--	38\$690	1:018\$765
Pequena velocidade						
<i>Mercadorias</i>	8.843:357	10:983\$416		9.955:167	12:156\$905	
<i>Carruagens e gado</i>	57	48\$294		278	176\$268	
<i>Diversos</i>	--	118\$470	11:150\$180	--	97\$520	12:430\$693
Total	17:378\$913	18:519\$460
<i>Designação</i>			<i>Productos medios</i>		<i>Diferenças a favor</i>	
			1898	1897	<i>Do anno presente</i>	<i>Do anno anterior</i>
<i>Producto total durante o exercicio</i>			17:378\$913	18:519\$460	--	1:140\$547
<i>Média por dia, idem</i>			95\$489	101\$755	--	6\$266
<i>Producto médio annual por kilometro, idem</i>			633\$700	675\$283	--	41\$583

Exploraram-se 55 kilometros

C – De Mirandela a Bragança

Em 02.VII.1890 a CM de Bragança remete às Côrtes uma representação assinada pelo seu presidente Manuel Maria de Moraes Azevedo onde, dirigindo-se aos *deputados da nação portugueza* e após lembrar que todas as capitais de distrito já gozam dos benefícios da *viação acelerada, que tanto tem feito progredir o commercio, a industria e a agricultura por ella servidas* se achava aquela cidade igualmente capital de distrito, sede episcopal, aquartelamento de dois regimentos e centro de uma vasta região de grandes aptidões agrícolas e minerais *inhibida de gosar tão importante systema de locomoção e tão rapido meio de transporte*, rogando que se construísse *a linha de Foz-Tua em prolongamento de Mirandella a esta cidade e a do Pocinho a Miranda do Douro, bifurcando-se para esta cidade nas proximidades de Vimioso* (DG 1890a), petição de igual teor que repete a 10 do mesmo mês e ano (DG 1890c).

Somente 9 anos após estas iniciativas, com a carta de lei de 14.VII.1899, numa reorganização do CF do Estado e com a criação do supracitado Fundo Especial, é o Governo autorizado a construir, por etapas, a cargo da CNCF⁵¹⁶, a linha de Mirandela a

⁵¹⁶ Empresa esta com estatutos aprovados desde 23.I.1885 (GEPB 1976, 609-610).

Bragança, cujo concurso o conselho de ministros resolve abrir já no novo século (4.VI.1901) mas que tem de aguardar mais um ano para que possa ser realizado (14.II.1902) devido à burocracia. Foi João Lopes da Cruz o único concorrente mas complicações suscitadas por Leon Cohen procurador da firma Zagury obrigam a novas formalidades legais e conseqüentemente novo concurso, realizado a 15.IV.1902⁵¹⁷, sendo a adjudicação feita àquele empreiteiro com a garantia de 4,5% em relação ao custo por km de 25:990\$000 réis, contrato este definitivamente aprovado por carta de lei de 24 de Outubro desse mesmo ano e cujo trespasse de concessão para a CNCF uma portaria de 30.VI.1903 autoriza (CP 2002; ALVES 1975-1990, IX, 226-227; CRUZ 1906).

Foi este trespasse inevitável por não ter J. L. da Cruz conseguido os recursos financeiros suficientes para iniciar a obra no prazo contratual de 3 meses, prazo este prorrogado por outro tanto tempo (despacho de 7.I.1903) e novamente por mais 6 meses (20.III.1903); o termo público desse trespasse data de 23 de Setembro seguinte, ficando ele com a empreitada geral cujos trabalhos foram dirigidos pelo eng.º Manuel Francisco da Costa Serrão, ambos financeiramente arruinados no final da obra (ALVES 1975-1990, IX, 229).

São estes trabalhos de construção finalmente e solenemente inaugurados a 20.VII.1903 na cidade de Bragança, no *campo de Santo Antonio e no local previamente designado para a estação do caminho de ferro a terminar n'esta cidade*, no qual compareceram as autoridades locais e regionais e muito povo, segundo a acta lavrada para o efeito (SALES 1983, 112-116). É o projecto para a construção dos edifícios da estação da capital do Distrito apresentado pela CNCF, aprovado por portaria de 25.II.1905, após a declaração de utilidade pública na expropriação urgente de várias parcelas de propriedades sitas na freguesia da Sé (CP 2002; DG 1904c).

E a via-férrea avança em direcção a Bragança⁵¹⁸, sucedendo-se as inaugurações. Em 02.VIII.1905 procede-se à abertura da exploração do troço entre Mirandela e Romeu e a 15.X.1905 o mesmo acontece com o de Romeu a Macedo de Cavaleiros.

⁵¹⁷ Mas os cépticos brigantinos porque fartos de promessas, protestam a 24 desse mesmo mês num comício realizado no Teatro Camões, a CM reúne em sessão extraordinária e solicita a intervenção do rei e demais autoridades e o governador civil Abílio Beça desloca-se a Lisboa resolvido a demitir-se; conseguem assim a aprovação do contrato provisório de adjudicação pela Câmara dos Deputados logo a 28 e pela Câmara dos Pares a 2 de Maio (ALVES 1975-1990, IX, 228).

⁵¹⁸ Não obstante prosseguirem as obras a bom ritmo, alguns acidentes de percurso se registaram, como por exemplo o relatado pelo Jornal de Mirandela e ocorrido a 18.XII.1903 na trincheira ao km 10, com 2 feridos que deram entrada no Hospital da Misericórdia de Mirandela (TQ 2003b), não tendo certamente ficado por aqui este tipo de ocorrências.

E no dia seguinte a vila de Macedo de Cavaleiros assiste à *Inauguração da linha de Mirandella a Macedo*, acontecimento noticiado na edição do *Primeiro de Janeiro* de 17.X.1905: *...partindo o primeiro comboio para Mirandella às 8 horas da manhã. N'um comboio de serviço, chegado às 6 da manhã, vieram 150 pessoas de Mirandella, que depois partiram no comboio inaugural. Á partida d'este, houve musica, foguetes e numerosos vivas, estando mais de 3:000 pessoas no recinto da estação, que estava vistosamente ornamentada e embandeirada.*

O comboio de Mirandella chegou às 7 da noite, estando mais de 5:000 pessoas no recinto da estação, brilhantemente illuminada, e assistindo todas as senhoras da villa.

A musica tocou o himno nacional; queimaram-se muitas girandolas de foguetes e levantaram-se entusiasticos vivas a todos os promotores do caminho de ferro, á empreza Lopes da Cruz, á Companhia Nacional, ao distintissimo engenheiro sr. Serrão, e aos srs. Azevedo, Verissimo, etc.

Á noite a villa esteve brilhantemente illuminada, distinguindo-se pelo seu belo effeito, a secretaria da construcção e a torre da igreja.

A estação é insignificante para o movimento que deve ter (PJ 1905a).

Entretanto, sabemos que a edilidade brigantina deliberara *pedir ao governo que, pelo fundo das receitas destinadas a obras de caminhos de ferro, faça construir uma avenida paralela á rua do conde de Ferreira, que ligue esta cidade com o caminho de ferro agora em construcção*, considerando-a de grande utilidade (PJ 1905b, 3).

E os carris aproximam-se do objectivo, abrindo à exploração pública o lanço compreendido entre Macedo e Sendas a 18.XII.1905, o mesmo acontecendo entre Sendas e Rossas a 14 de Agosto do ano seguinte, não olvidando que neste interim (12.V.1906) se inaugurou a Linha da Régua a Vila Real cujas obras seguiam paralelamente (CP 2002).

Ouviu-se o silvo da locomotiva na cidade de Bragança⁵¹⁹, pela primeira vez, na tarde do dia 26.XI.1906 (PJ 1906, 3), mas só ao meio-dia e meia do 1.º de Dezembro desse mesmo ano chegou à cidade *o primeiro combóio inaugural, recebido com delirante entusiasmo*, cinquenta anos depois de ter apitado em Lisboa, como recordou o Abade de Baçal (ALVES 1975-1990, IX, 229).

⁵¹⁹ Existiam de Mirandela para cima, as seguintes estações e apeadeiros: S. Sebastião, Carvalhais, Vilar de Ledra, Avantos, Romeu, Cortiços, Grijó de Valbemfeito, Macedo de Cavaleiros, Castelãos, Azibo, Salselas, Valdrez, Sendas, Vila Franca, Chãos, Fermentões, Salsas, Santa Comba de Rossas, Sortes, Remisquedo, Rebordões, Mosca e Bragança (MCLT 2008); registando no percurso 4 túneis, 2 pontões e 5 pontes. Da estação de Mirandela, ascendiam as composições 641,06m até atingirem a de Santa Comba de Rossas, descendo depois 179,55m até à cota de 60,12m em Bragança (MATTOS 1909a, 166).

Compreendia a estação de Mirandela, da Companhia Nacional, um conjunto de *officinas de construção e reparação de carruagens e “wagons”*, possuindo em inícios de 1909 o material circulante seguinte (MATTOS 1909a):

- 10 locomotivas *“tenders” com tres eixos conjugados e um livre á frente, timbradas a 11 atmosferas com 99^{m2},36 de superficie de aquecimento, 32 toneladas de peso em marcha que se distribuia em 25 nos eixos motores e 7 no eixo livre e com uma potencia de 350 HP;*

- 26 carruagens, *que se distribuem por um salão de luxo, uma primeira classe com “coupé” leito, duas primeiras classes com 28 logares cada uma, tres mixtas de 1.^a e 2.^a classe sobre “bogies” com lavatorio e W.C., outra mixta de 1.^a e 2.^a classe com 32 logares, 5 de segunda classe e 13 de terceira classe, seis das quaes construidas nas officinas de Mirandella;*

- e 105 wagons e fourgons.

Transportara de mercadorias no primeiro ano de exploração na totalidade da via, em grande velocidade, 1.351 toneladas, valor que subiu para 1.463 no ano seguinte e, em pequena velocidade, 57.290 e 50.543 respectivamente. No que a passageiros respeita, o número transportado em 1907 fora de 94.175 e de 97.564 no seguinte, registando assim um aumento de 3,5% mas com mais 3% de km percorridos (MATTOS 1909a).

D – A actuação da cidade de Bragança no processo ferroviário

Como vimos, desde o início da construção da via desde Foz Tua a Mirandela que se previa a sua continuação para a capital do distrito e daí para a fronteira onde deveria entroncar na de Zamora, com a contradição evidente de se defender aquela linha como de via estreita. Aliás, uma portaria de 1887 determinava que a estação ferroviária de Bragança fosse concebida de maneira a permitir essa ligação assim como para Miranda.

Tiveram os trabalhos de construção da via de Mirandela até Bragança continuidade em 1903, sendo inaugurados precisamente nesta cidade, no Campo de Santo António, i. e., no local escolhido para a localização da estação, cujo projecto de edificação foi aprovado em inícios de 1905.

Após a inauguração dos referidos trabalhos (20.VII.1903) aprovou a vereação por unanimidade *um voto de congratulação e agradecimento em homenagem aos que mais activa e efficazmente promoveram aquelle vital melhoramento que de per si ha de garantir*

o futuro e prosperidade da cidade de Bragança e da região que tem o seu nome cujas entidades são Suas Magestades El-Rei o Senhor Dom [186v] Carlos e a Rainha a Senhora Dona Amelia, os Ex.mos Conselheiros Hintze Ribeiro, presidente do conselho de Ministros, Manoel Francisco Vargas, Conde de Paço Vieira, Emygdio Julio Navarro, Elvino de Brito embora fallecido, engenheiro Fernando de Sousa, sendo estes dois ultimos os que ellaboraram no projecto de lei de 14 de julho de 1899, fazendo approvar pelo parlamento, por mercê de que este caminho de ferro é agora construido primeiro que outros assaz recomendados, embora com somenos [?] direitos; proponho mais que se consigne mais um voto de especial gratidão e funda saudade pelo fallecido e mallogrado José Antonio Ferro de Madureira Beça, o incansavel obreiro que com tanto ardor se devotou á consecução d'esse importante melhoramento, a cuja realização consagrou durante dois annos a sua actividade, sacrificando a propria saude a ponto de perecer a sua prestimosa existencia, pelo que proponho que seja dado o seu nome que é o do engenheiro José Beça á rua d'Alfandega d'esta cidade onde se acha a casa por elle habitada desde a infancia até ir cursar na Universidade, proponho ainda um voto de sympathia ao intiligente e arrojado transmontano João Lopes da Cruz pello denodo com que se houve na lucta que tem por epilogo a realização da obra de que é empreiteiro geral, sendo muito cuadejuvado pelo distinctissimo engenheiro e director tecnico da linha Snr. Costa Serrão; por ultimo lembraria á Camara o nome do mais infatigavel propugnador d'aquelle assignalado melhoramento obstando contra tudo e contra todos a prorogação necessaria para estes trabalhos terem começo no memoravel dia 20 de julho de 1903. É ao Conselheiro Abilio Beça a quem sinceramente me venho referindo a cujo empreendimento deve para sempre ficar ligado o seu nome (ADBç 1901-1903).

Mas depois da festa vem o trabalho e as dores de cabeça quando se percebe nem sempre ser fácil conciliar todos os interesses.

Com efeito, vários são os conflitos entre a edilidade e a CNCF ao longo da execução dos trabalhos ferroviários, sendo o mais importante o motivado pelo pagamento (ou falta dele) da indemnização devida à CM, assunto somente solucionado em 29.XII.1910, ou seja, 4 anos para além da inauguração da via férrea.

Sobretudo através do conteúdo das actas das sessões da vereação se percebe que a autarquia:

i) – defende a *construcção d’uma avenida que ligue esta cidade com a estação do caminho de ferro no sitio do campo de S. Antonio* (ADBç 1905-1908), paralela à rua do conde de Ferreira, com os fundos governamentais destinados às obras do CF (PJ 1905b, 3);

ii) – defere (25.V.1906) o pedido de concessão de um terreno baldio localizado na margem direita do ribeiro de Vale de Álvaro para a exploração de água e construção de um poço para abastecimento de água à estação, à Companhia concessionária do CF de Mirandela a Bragança, *com a condição de que o terreno e agua a explorar para junto da estação do caminho de ferro sirva igualmente para o publico e pessoal do mesmo caminho de ferro, devendo para isso ser collocado um marco fontenario fora da estação, porque no caso contrario terá de se indemnizar a Camara na forma legal*, vindo posteriormente com a palavra atrás argumentando *pelo receio que ha que a agua falte no tanque publico*, levando o Ministro do Reino a revogar tal recusa (ADBç 1905-1908, 46-46v/54v); a verdade é que tempos volvidos a CNCF ainda não havia colocado o *marco fontenario para abastecimento do publico e do pessoal do mesmo caminho de ferro, e não tendo ate hoje aquella companhia satisfeito a condição que lhe foi imposta, pro-* [219] *punha que se officiasse ao representante da referida Companhia n’esta cidade, lembrando o cumprimento da mesma condição para assim attender ás justas reclamações do publico* (ADBç 1905-1908);

iii) – fosse o empreiteiro das obras João Lopes da Cruz, *demandado judicialmente pela indemnisação devida pela perda do terreno municipal* (logradouro) utilizado para a construção da estação e respectivo obradoiro, destinado ao local da feira do gado bovino realizada a 3 e 21 de cada mês (ADBç 1905-1908, 47),

a) situação que motivou um ofício do director da CNCF lembrando não ter havido expropriação por ser terreno baldio para além da antiga promessa de cedência gratuita por parte da CM, disponibilizando-se todavia para tudo regularizar (ADBç 1905-1908, 59),

b) ao que *A Camara resolveu que se declarasse n’esta acta de sessão que nunca ella prometeu a ninguem a cedencia de parte do terreno destinado ao campo da feira do gado bovino d’esta cidade, para n’ela se construir a estação do caminho de ferro d’esta cidade, porque nenhuma das suas actas de sessão acusa tal cedencia, antes pelo contrario se resolveu na primeira sessão que esta vereação celebrou, reclamar e logo pedir indemnisação pelo terreno occupado pela respectiva empresa com applicação á construção da dita estação* (ADBç 1905-1908, 95v),

c) a 17.VI.1910 (cerca de 4 anos após a inauguração da via) ainda esta questão se encontrava por resolver, pois a Câmara notifica o director da Companhia nesse sentido para além de o questionar se considerava como propriedade da empresa *o espaço de terreno contiguo a entrada para mesma estação e que dá acesso do caes de mercadoria para os carros e outros meios de transporte* (ADBç 1910-1911, 30),

d) à qual aquele responsável responde que a 28 de Fevereiro desse ano havia comunicado à autarquia a decisão de a indemnizar em 200.000 réis com a condição precisamente de lhe serem entregues os aludidos terrenos,

e) a Câmara contra propõe aceitando o valor mas com a condição de não ter que alienar os terrenos adjacentes à estação e ameaçou com uma acção judicial (ADBç 1910-1911, 30v),

f) na sessão de 6.X.1910, em que curiosamente não há referências à revolta republicana dos dias anteriores em Lisboa, é apreciada uma carta da CNCF onde se percebe que o advogado da autarquia já se havia reunido com a sua direcção por razões do assunto pendente da indemnização (ADBç 1910-1911, 53v),

g) por proposta de um dos vogais da vereação se deliberou aceitar o valor de 175.000 réis proposto pela Companhia *pela occupação do terreno occupado por ella para a contrucção da estação do caminho de ferro d'esta cidade e mais edificações d'ella dependentes por se reconhecer que seria dispendiosissimo um pleito judicial no sentido de reivindicar maior quantia do que a fixada pela direcção n'aquella cifra* (ADBç 1910-1911, 89v),

h) a *Commissão Municipal Republicana do Concelho de Bragança*, dá conta (29.XII.1910) de ter recebido do Chefe da Exploração daquela Linha, Veríssimo de Sá Correia, procurador da companhia, aquela quantia supra referenciada (ADBç 1910-1911, 112);

iv) – atendendo a uma exposição de 2 habitantes de Sortes que numa atitude cívica denunciaram a *inutilisação d'uma fonte publica effectuada recentemente pela empreza da construcção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança no sitio da Bica, limite da dita povoação de Sortes (...), resolveu tentar acção judicial contra a empreza constructora do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, caso ella até ao dia 8 de agosto proximo futuro não vier entender-se pelos meios legais com este corpo administrativo* (ADBç 1905-1908, 52-53v);

v) – decidiu (4.IV.1907) oficiar ao representante da CNCF para que o caminho que ligava Donai e outras povoações à cidade na zona da estação ferroviária *não fique com largura inferior a 6 metros, reservando-se esta Câmara o direito de o conseguir pelos meios legais, quando amigavelmente o não obtenha* (ADBç 1905-1908, 107); a resposta, argumentada, vem no sentido de pedir a dispensa de tal exigência, decidindo a Câmara estudar o assunto para sobre ele se pronunciar futuramente (ADBç 1905-1908, 125);

vi) – por esta altura *adjudicou a camara por maioria e pela quantia de 2:500\$000 reis o fornecimento de energia eléctrica para a iluminação pública da cidade (...) segundo as condições superiormente aprovadas e que constam do Diário do Governo de 19 de Novembro de 1907*; 4 vereadores votaram contra a adjudicação por considerarem não estarem as finanças municipais habilitadas a fazer frente aos encargos resultantes desse melhoramento (ADBç 1905-1908, 125/218v);

vii) – deliberou a 3.X.1910 sobre o melhor modo de receber n’esta cidade no dia nove do mez corrente a pessoa de Sua Magestade El-Rei o Senhor D. Manoel 2.º (ADBç 1910-1911, 52v) visita esta que, está bom de ver, se não chegou a realizar.

Com a aprovação dos novos estatutos da CP em 1947⁵²⁰ e no âmbito de um processo de unificação da exploração da rede ferroviária nacional, passa a Linha do Tua para aquela empresa (CP 2006). E as locomotivas a vapor continuam pachorrentamente percorrendo a via entre o Douro e Bragança sem os sobressaltos que a 2.ª República lhe havia de imprimir.

Mas os econometristas começam a clamar prejuízos, por eles criados como sabemos, através da conhecida “política da morte lenta” e eis que na noite de 17.XII.1991⁵²¹ repentinamente cancelam o tráfego no troço Mirandela – Bragança (80km), permanecendo abertos os restantes 54km (Tua – Mirandela) com o mesmo destino marcado para daí a um ano (FERNANDES 1991; FERNANDES 1992), decisão entretanto alterada (ou provisoriamente adiada) pela influência política exercida pelo principal edil mirandelense de então.

⁵²⁰ Decreto-lei n.º 36.445, 31.VI.1947.

⁵²¹ Decisão apoiada pelo Governo da República numa desprezível atitude para com os transmontanos, pois o Conselho de Administração da CP anunciara apenas uma breve suspensão do tráfego por razões de manutenção da via [*indispensável substituição de 65 quilómetros de carris* (GONÇALVES 2006) uma vez que não efectuara qualquer obra de reparação desde 1985 (FERNANDES 1991)]; na madrugada de 13.X.1992 foi o material circulante operacional retirado da estação de Bragança por estrada, após fortes protestos e tumultos ocorridos ao longo do ano.

Aos 54km de via que permaneceu aberta ao tráfego, com a inauguração do *Metro de Mirandela* em 29.VII.1995 a operar entre esta cidade e Carvalhais, foram-lhe acrescentados mais 4,1km⁵²² (CONDE 2006), nos quais passaram a circular 4 automotoras Duro Daković fabricadas na Jugoslávia (Croácia) em 1963-1969 e agora para o efeito remodeladas e pintadas de verde-alface, automotoras estas que em 21.X.2001, com a saída de circulação das locomotivas *Alsthom* e carruagens “napolitanas”, passaram também a circular em toda a via entre o Tua e Carvalhais (GARDÉ 2004), agora explorada pela empresa municipal comparticipada pela CP, *Metro de Mirandela, EP* (CONDE 2007).

E em 24.I.2004 são as instalações da estação ferroviária de Bragança alvo de outra inauguração (conforme aí se pode ler numa placa de bronze), porquanto, após a sua adaptação, passam a servir como estação rodoviária (do mal o menos!)

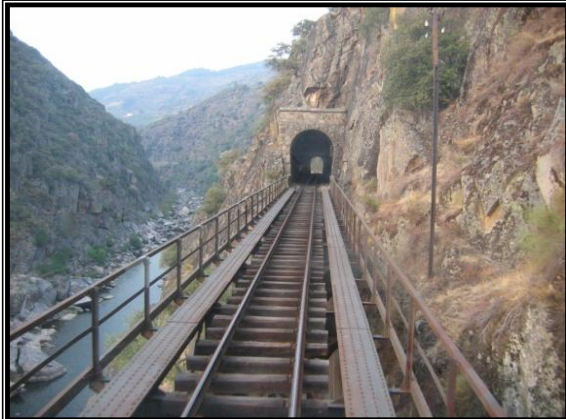
Também a CP aí criou uma Secção Museológica mas que se encontra encerrada ao público, trocando a CM de Bragança e aquela empresa pública, entre si acusações de responsabilidade por tal facto (GONÇALVES 2005).

Mas a malfadada História não fica por aqui, pois assistimos agora a uma outra ameaça, a da sua submersão pelas águas do Tua através da construção de uma presa pelos barragistas da EDP com a conivência da inescrupulosa classe política regional e nacional que não merece ser considerada herdeira daqueloutra que no século XIX tanto lutou por estes melhoramentos que mantêm actualidade, uma vez que a região continua deficitária em termos de acessibilidades.



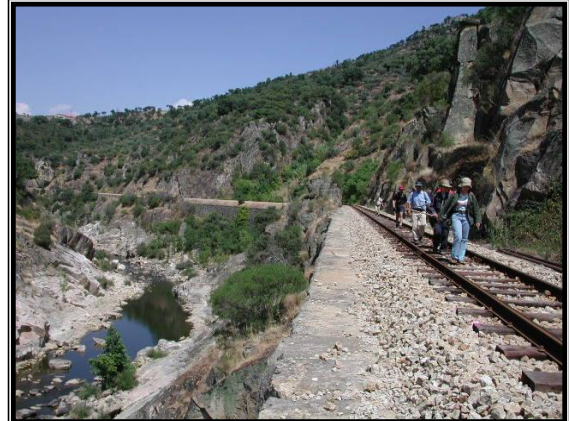
⁵²² Neste percurso, foram criadas até ao apeadeiro de S. Sebastião, as “estações” de Tarana e Jacques Delors e, entre S. Sebastião e Carvalhais, a de Jean Monet.

Fotografia da ponte e túnel das Presas



(ABREU 2005b)

Fotografia do troço entre o S. Lourenço e o Tua



(ABREU 2003e)

Fotografia da ponte de Abreiro



(BIEL...)

Fotografia da ponte do Vieiro



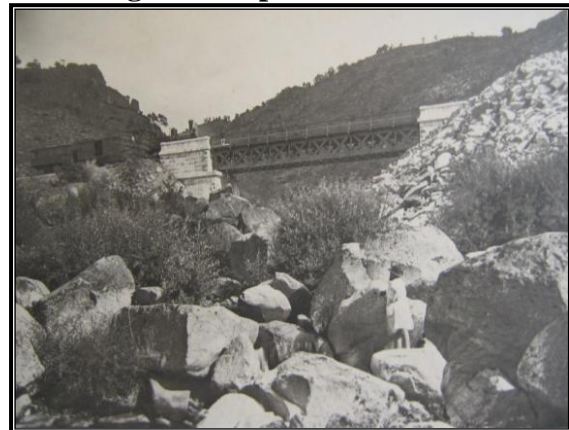
(ABREU 2005b)

Fotografias de 2 automotoras em Abreiro



(ABREU 2005b)

Fotografia da ponte da Cabreira



(BIEL...)

Fotografia do viaduto do Romeu visto da EN 15



(MACHADO 2007b)

Fotografia de 1 composição no viaduto do Carrasqueiro



(MARISTANY 1972, 185)

Fotografia de 1 trecho da Linha do Tua



(ABREU 2005b)

Fotografia entre o Tua e Santa Luzia



(ABREU 2003e)

Fotografia antiga da estação de Mirandela



(BIEL...)

Fotografia da chegada da automotora a Mirandela



(ABREU 2005b)

Fotografia da abandonada estação ferroviária de Macedo de Cavaleiros



(ABREU 2005b)

Fotografias da antiga estação ferroviária de Bragança (reutilizada para apoio às carreiras rodoviárias)



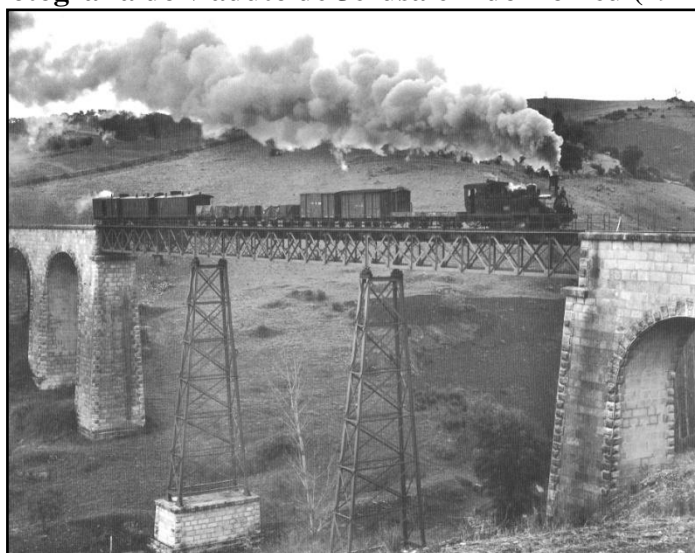
(MACHADO 2007a)

Fotografia da estação de Mirandela (1972)



(MARISTANY 2000, 180)

Fotografia do viaduto de Jerusalém do Romeu (1971)



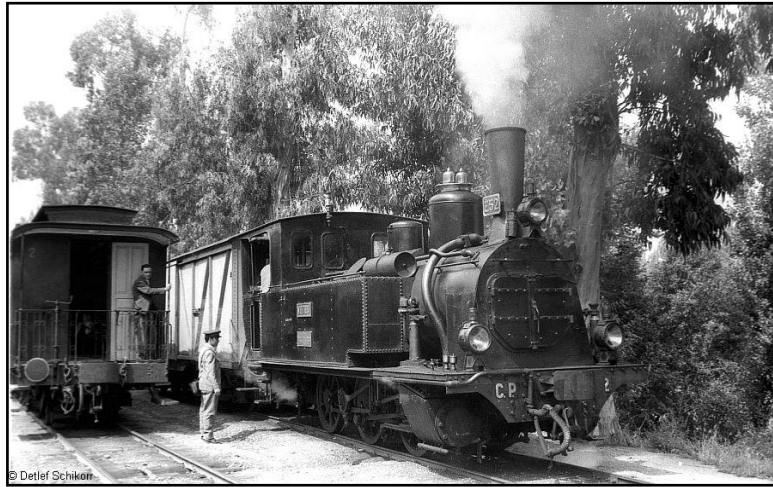
(MARISTANY 2000, 182)

Fotografia da estação de Bragança (1971)



(MARISTANY 2000, 188)

Fotografia antiga do cruzamento de 2 composições na estação de Vilarinho das Azenhas (E 52, Kessler 2346/1889)



(SCHIKORR 1971a)

Fotografia antiga de locomotiva a abastecer de água na estação dos Cortiços (E 81, Kessler 2189/1886)



(SCHIKORR 1971a)

Fotografia antiga da estação do Tua (zona da via estreita)



(SCHIKORR 1971a)

4.3. – A Linha do Corgo

A – Prelúdio

Pretendeu-se nesta região estabelecer uma linha-férrea “americana” entre Vila Real e Viseu, concessionada a Maximiliano Scherck através do decreto de 16.XII.1873, organizando-se para o efeito a Companhia Transmontana (com estatutos aprovados em 4.V.1874 e capital de 200 contos) com o fito de a vir a explorar, cuja autorização para o trespasse obteve por portaria de 16 do mesmo mês, adquirindo-a por 57 contos de réis, sendo a escritura notarial aprovada por decreto do dia 20 seguinte (QUEIRÓS 1941).

Principiou o assentamento dos carris entre o Peso da Régua e Vila Real em Abril de 1875, vindo a autorizar-se a sua abertura à exploração pela portaria de 15.IX.1875, numa extensão de 26km, parecendo-nos no entanto que tal facto só terá ocorrido no ano civil seguinte, com mulos para tracção dos carros de passageiros e bois para os de mercadorias, possuindo também máquinas a vapor do sistema *Wintertur* que depressa se revelaram ineficazes devido às fortes pendentes⁵²³. Durou até 1878 (LEAL 1876-1886, 482).

Em Outubro de 1877 os directores da Companhia do CFPPF (privada)⁵²⁴ -com a primeira secção já em exploração-, sugerem ao Governo que lhes permitisse construir a partir daquele *terminus* uma ligação a Vila Pouca de Aguiar com bifurcação para a Régua e Chaves, proposta esta bem acolhida e remetida para a Junta de OP que em 24.XI.1877 a aprova na generalidade através de um relatório do eng.º J.J. de Mattos (SILVA & DUARTE 1878, 1).

Entretanto o deputado Antunes Guerreiro defende a ideia pressionando o Executivo. Uma via-férrea com bitola de 900mm que partindo de VN de Famalicão passasse por Guimarães, Fafe, Arco de Baúlhe e Vidago e aí bifurcasse para Chaves e Peso da Régua (por Vila Real) era o desejo (MACHADO 2006d, 379).

⁵²³ Nessa “linha americana” circulavam veículos carrilados com bitola de 900mm que utilizavam o eixo da estrada por Santa Marta de Penaguião. As máquinas a vapor, também conhecidas por “vagão a vapor”, foram adquiridas na Suíça –sendo na realidade um conjunto articulado de 2 locomotivas e uma plataforma de carga- e aí realizaram testes entre 1877 e 1878 (Expresso 2006, 20).

⁵²⁴ Com o seguinte itinerário, após a sua conclusão: Porto <> S.^{1a} da Hora <> Custóias <> Crestins <> P. Rubras <> V. Pinheiro <> Modivas <> Mindelo <> Azurara <> V. Conde <> Póvoa <> Amorim <> Laundos <> Rates <> Fontainhas <> Gondifelos <> Outiz <> Famalicão. Tinha também um serviço de *tramways* entre o Porto e a Póvoa do Varzim o qual fazia ainda paragem em Matalto (entre a S.^{1a} da Hora e Crestins). Desta Linha derivava o ramal de Leixões (CFPPF 1907, 5/15/23/27/81). Esta ferrovia nunca prosseguiu para além de Fafe, sendo encerrado o seu último troço em 1986 (CÂNDIDO 2005; Vialivre...d).

Animados aqueles empresários com o favorável acolhimento da sua proposta -que foi conquistando adeptos na região-, elaboram pela mão do eng.º António Vasco da Gama Fernandes um ante-projecto que enviam ao MOPCI em 12.II.1878 (SILVA & DUARTE 1878, 2).

Face às propostas rivais surgidas durante a “discussão pública” e da qual resultaram outras ideias e respectivos ante-projectos para essa ligação ferroviária entre as províncias de TAD e Minho, como sendo uma via directa de Braga a Chaves⁵²⁵ ou, um traçado desde a Linha do Douro no Marco de Canaveses pelo Vale do Tâmega até Chaves, veêm-se aqueles empresários na necessidade de “defender a sua dama”, tentando provar as dificuldades na construção da primeira, com argumentos de ordem orográfica (vales do Cávado e Tâmega), demográfica e de distância relativamente ao Porto a partir de Chaves, onerada em 33km (SILVA & DUARTE 1878, 2).

O que fazem através de nova memória que enviam ao MOPCI em 4.XII.1878 e na qual acrescentam à rede por si projectada, uma nova via, também a partir do entroncamento de Vila Pouca, que enlaçaria com a Linha do Douro, ou através do vale do Tâmega ao Marco, ou de Margaride a Caíde, conforme relatório do eng.º conselheiro João Crysostomo de Abreu e Souza (de 25 de Maio)⁵²⁶, em parte secundado por um outro de uma comissão *ad hoc* remetido em 4 de Agosto à AECF (SILVA & DUARTE 1878, 3).

Nesse entretempo, como em II - 6.1. se abordou, uma portaria publicada em 12.VI.1878, incumbe o eng.º Francisco Maria de Sousa Brandão de estudar os CF de via reduzida a N do Douro. Este, depois de se haver debruçado sobre todas as propostas que para o caso importam, como sejam da Régua ao Seixo (e daí a Chaves), de Mirandela a Valpaços e Chaves, Marco de Canaveses e Chaves, ribeira de Oura, Seixo, colo de Lagarelhos e Chaves, de Montalegre ou Morgade a Chaves, conclui que se deveriam construir as ferrovias seguintes (BRANDÃO 1880, 158/162/164/167/168/171/180):

- do Tâmega, i. e., de Marco de Canaveses ou de VN de Famalicão por Guimarães e Confurco até Cavez e daqui devendo continuar até Chaves;

⁵²⁵ Por finais de 1873, numa altura em que a execução do ramal de Braga (a partir da Linha do Minho) se encontrava numa fase avançada, surge uma proposta privada de continuar o CF desta cidade para Chaves e daí para Bragança e Espanha, sem subsídio estatal obrigando-se a *conduzir gratuitamente os passageiros do estado, tropas e malas de correio*, conforme notícia o “Commercio do Minho” de 20.XII.1873, voltando à liça esta proposta em 1890 e agora defendida pelos políticos regionais (cit. p/ GOMES 2002, 53/56).

⁵²⁶ Onde defende entre as linhas de 2.ª ordem, um *ramal do Peso-da-Regoa a Chaves por Villa Real, e se for possível ligando-o a oeste com os caminhos de ferro do Minho por terras de Basto, ou de qualquer outra forma* (SILVA & DUARTE 1878, 4). Por essa altura a CM de Vila Real através de uma representação solicita a construção de uma via-férrea entre Chaves e a Linha do Douro, passando por Vila Real (NEVES 2004).

- do Corgo, ou seja, do Peso da Régua a Vila Real para mais tarde seguir até Vila Pouca de Aguiar, conectar-se no Seixo com a Linha do Tâmega e seguir até Chaves;
- o ramal de Chaves pelas alturas do Barroso, figurando este em último lugar no rol das prioridades.

Terá conhecido esta futura ferrovia um projecto em 1887 que impunha um raio de 150m para as curvas, o que encarecia sobremaneira a obra no percurso entre o Douro na Régua e o limite S do vale de Vila Pouca devido à difícil orografia, pelo que foi substituído por um outro em 1897⁵²⁷ que reduzia esse valor para os 60m -o equivalente a cerca de 18 contos/km (SOUSA 1907)-, entre a Régua e Vila Real, sendo concedida provisoriamente, por decreto, a sua construção em leito próprio ou no terreno das estradas, com bitola métrica da Régua a Chaves e à fronteira⁵²⁸ deixando-se para ulterior fixação os limites das curvas e das inclinações, a 1 de Abril desse mesmo ano, a Alberto da Cunha Leão e António Júlio Pereira Cabral, sem encargos para o Estado (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 144).

Cedo se revelou este aspecto extemporâneo porquanto, os concessionários não reuniram as condições para dispensarem o auxílio estatal, pelo que foram os termos daquela adjudicação revistos por outra licença provisória atribuída através do decreto de 1.IV.1897, outorgando-lhes diversas vantagens através da isenção de impostos⁵²⁹ (GCF 1903a, 3).

Mas eis que surge a proposta de lei de 12.VII.1897 prevendo o arrendamento das linhas do Estado e construção das linhas suplementares com garantia de juro. De nada adiantou ter sido a concessão provisória confirmada pela carta de lei de 27.VII.1898,

⁵²⁷ Este projecto previa um leito próprio para o seu traçado, exceptuando o troço entre a estação da Régua e a margem esquerda do rio Corgo (na foz), onde *seguia no interior da linha do Douro* para aproveitar a ponte aí existente da Linha do Douro (SOUSA 1907). Esta solução de “via algaliada” prevaleceu na execução do projecto final, sendo hoje em dia a única existente no País, segundo informação de um ferroviário na estação da Régua (12.IV.2008).

⁵²⁸ Eusebio Page, eng.º-chefe espanhol nas comissões mistas nomeadas em 1864 e 1875, para estudar e propor as linhas de mais reconhecida importância que deviam atravessar a fronteira portuguesa e, fixar os enlances, respectivamente, considera que, tendo em conta a grande extensão de linha de fronteira entre as projectadas ligações ferroviárias internacionais de BA – LF e Tuy – Valença, essa situação *reclamaria sem duvida um caminho de ferro, que por entre Chaves e Verin permittisse ligar todo o rico districto de Trás os Montes com Galiza e as Castellas*”, *mas considerando o seu custo, remetia essa justificada ligação para o “plano geral de caminhos de ferro económicos* (PAGE 1877b, 429-430).

⁵²⁹ Concessão pelo período de 99 anos isenta de qualquer imposto especial sobre CF, isenta nos primeiros 24 anos de contribuições gerais, distritais, municipais ou paroquiais, de direitos alfandegários para o material importado e do imposto de trânsito enquanto a via não atingisse Chaves. Foi o percurso dividido em 3 secções a saber: Régua a Vila Real, desta a Chaves e daqui à fronteira (QUEIRÓS 1941).

autorizando o Governo a tornar definitiva a licença e a alargar o prazo de isenção de impostos (para 35 anos), uma vez que ninguém se empenhou na sua execução⁵³⁰.

Só com a lei de 14.VII.1899, que reorganizou a administração da rede de CF do Estado e criou o *fundo especial*⁵³¹, se abriu um novo período para a viação acelerada, vindo o alvará da concessão da linha férrea aqui em estudo, a ser expedido a 10.X.1901 (GCF 1903a, 3).

B – De Peso da Régua a Vila Real

Foi em Março de 1902 *lavrada a concessão* de um CF entre a Régua e Chaves, mercê da influência política do ministro então da Marinha, Teixeira de Sousa⁵³² e do deputado Filipe Barros de Moura (MACHADO 2006d, 379), sancionada pela carta de lei de 24.V.1902 que autoriza a abertura do concurso para a construção dessa ferrovia até à fronteira, mediante concurso, com garantia de juro de 4,5 % sobre o custo de 26 contos de réis por km e a revogação da adjudicação anterior, com a restituição do depósito aos concessionários. Este diploma legal aprova ainda o contrato para a construção da via-férrea de Mirandela a Bragança, como se viu (SOUSA 1907).

Dividiu-se para o efeito em 5 secções, a saber: da Régua a Vila Real, desta cidade a Vila Pouca de Aguiar, daqui a Chaves e da antiga Aquæ Flaviæ à raia. Previa-se que a construção desta 5.ª secção fosse realizada até *um ponto tão proximo da fronteira quanto o Governo julgasse conveniente, para não prejudicar a escolha do local de passagem na mesma fronteira* (QUEIRÓS 1941).

Aberto o concurso, foram recepcionadas quatro propostas sem que alguma delas cumprisse com os parâmetros legais, pelo que se repetiu o acto, desta feita sobre a base da oferta julgada mais favorável e por conseguinte, foi o montante do depósito elevado, reduzido o limite do raio das curvas para 60m, elevado a 23kg o peso por metro dos carris, exigidas velocidades comerciais iguais às praticadas pelos comboios congéneres da região e eliminada a base de licitação (GCF 1903a, 7).

⁵³⁰ Concessionários que só em Outubro de 1901 conseguiram realizar o depósito de 10.000\$000 exigidos no contrato (SOUSA 1907).

⁵³¹ ... *destinado a prover aos encargos da contrucção de linhas complementares, de obras novas nas linhas em exploração e de aquisição de material circulante* (DG 1904a, 947).

⁵³² António Teixeira de Sousa, médico termalista transmontano, director das termas de Pedras Salgadas, accionista da Empresa das Águas de Vidago, escritor, político e presidiu ao último Governo da Monarquia.

Prorrogou-se o prazo deste concurso a pedido de um interessado, surgindo apenas uma proposta *eivada de palpáveis nulidades*, pelo que o MOP decidiu-se pela sua construção por administração directa, promulgando para o efeito a necessária legislação no sentido de que fossem efectuados os trabalhos preparatórios até 31 de Março seguinte. Tomou por base o projecto de 1897 entre a Régua e Vila Real que mandou rever com urgência, procurando aumentar o raio das curvas sem agravamento notável do custo (GCF 1903a, 7).

Assim, determinou a portaria de 25.II.1903 que a Direcção do Minho e Douro procedesse à elaboração do projecto das secções de Vila Real a Chaves e daqui à fronteira, *logo que estejam terminados os trabalhos preparatorios de construcção da 1.ª secção* – assegurando-lhe também *os recursos necessarios para a [sua] construcção* (DG 1903a), de cujos estudos de Villa Real para Chaves *vae ser encarregado o sr. José Antonio Moraes Sarmiento, actualmente encarregado dos da 1.ª secção da linha do Sado* (GCF 1903).

Dois meses após é aprovado o projecto revisto da 1.ª secção dessa infra-estrutura ferroviária, ou seja, da Régua a Vila Real (SOUSA 1907).

Decorrendo o *concurso publico para a adjudicação de duas empreitadas de construcção do caminho de ferro da Regua a Chaves, secção da Regua a Villa Real*, na estação de Campanhã (Porto) a 10.VI.1903, local onde os licitantes poderiam examinar as *condições de arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos projectos* (DG 1903c).

Considerando que o fundo especial dos CF do Estado registara *um rapido crescimento das receitas* é o Governo autorizado por carta de lei de 1.VII.1903 a construir as linhas férreas de Vila Real a Chaves, do Pocinho a Miranda, da Livração a Cavez, da Régua a VFN, ao N, e as do Sado e seu ramal de Sines, de Estremoz a Vila Viçosa, de Ponte de Sôr e outras, ao S (DG 1904a, 947).

Foram as obras da primeira empreitada dos trabalhos de construção do CF do Vale do Corgo inauguradas em 24.VIII.1903⁵³³, dia em que é autorizada a passagem através da ponte metálica de Vila Real -que se encontrava em construção e cuja abertura somente seria autorizada em Maio do ano seguinte (NEVES 2004)-, ao cortejo que se dirigiu do centro da então Vila ao sítio da Raposeira, local onde o facto foi festejado *com todo o*

⁵³³ 30 anos após terem começado a ser planeadas as vias férreas na região, como nas primícias deste item vimos.

brilho e esplendor, dia em a gente dos partidos políticos esqueceu as diferenças (Povo 1903a), lavrando-se para o efeito o respectivo Auto (ADVR 1903).

Após o Conselho de Administração dos CF do Estado ter realizado os estudos preparatórios da execução do plano delineado e haver proposto as operações de crédito possíveis e convenientes, a pedido do Governo, este decide dar primazia à construção do prolongamento do Barreiro a Cacilhas, de Faro a Vila Real de S.^{to} António, de Estremoz a Vila Viçosa, e às linhas do Sado e Ponte de Sôr, da Régua a Chaves, do Pocinho a Miranda, da Régua a VFN, de Livração a Cavez e da circunvalação do Porto. *Seriam umas concluidas, e outras construída a extensão compatível com os recursos disponíveis* (DG 1904a, 947).

Por conseguinte, não fora a necessidade de ligar uma capital de Distrito (Vila Real) com a rede ferroviária nacional, o Governo daria prioridade à Linha do Tâmega por a considerar *uma das mais importantes que ao norte do Mondego urge construir, e deveria ter sobre todas a precedência*, dedicando para estudos e construção da *Linha da Regua por Villa Real a Chaves*, 240.000\$000, quantia somente igualada pelo prolongamento de Faro a Vila Real de S.^{to} António (DG 1904a, 948).

Enumera ainda, por cumprimento das obrigações legais, o estado da questão relativamente a este CF (e a outros). Assim, naquele momento, estavam adjudicadas e em construção as terraplanagens e obras de arte, entre a Régua e Vila Real (24km), divididas em seis empreitadas, somando 175.910 contos de réis. Iriam ser adquiridos os carris bem como o material circulante indispensável, estando as travessas já contratadas. Aprazava a conclusão das obras e conseqüentemente a abertura da via à exploração, para daí a um ano, com um custo previsto que não deveria exceder os 400 contos de réis (1904a, 949).

Verba essa que somente foi cabimentada (com aquela mesma dotação de 400 contos) em 27.XII.1904, pelo MOP Eduardo José Coelho (MACHADO 2006d, 379), abrindo-se de seguida o concurso para a erecção da estação ferroviária de Vila Real, classificada como de 1.^a classe *e que deveria ser semelhante à de Setúbal* (NEVES 2006, 88).

Um decreto real de 6.VII.1905 aprova o projecto e respectivo orçamento de 2.000\$000 réis elaborado pela Direcção do Minho e Douro *para reforçamento da ponte do Corgo, a fim de adaptá-la á passagem da linha de via reduzida do caminho de ferro da Regua a Villa Real* (DG 1905d).

E a inauguração dessa 1.^a secção da via-férrea ocorrerá a 1.IV.1906⁵³⁴, com a entrada triunfal do trem através das alas da multidão desde o Penedo até à gare embandeirada, pelas *11 horas precisas quando entrou nas agulhas da estação* (Progresso 1906), sendo a exploração aberta em 12 de Maio seguinte, por autorização superior através dum diploma legal de 10 de Maio, após parecer da *comissão encarregada de examinar o troço* (GCF 1906).

Para esta via foram encomendados⁵³⁵, através de concurso, à *Société Anonyme de Ateliers Germais*, Monceau sur Sambre, Bélgica, material circulante composto por 3 salões, 4 carruagens mistas de 1.^o e 2.^a classes, 6 de 2.^a classe e 4 furgões que entraram pela BA, via CF, em Fevereiro de 1906 (NEVES 1981).

C – De Vila Real a Chaves

O comboio, após ter chegado pela 1.^a vez a Vila Real, demorou-se inesperadamente nas Pedras Salgadas depois de aí ter arribado em 15.VII.1907 e para cuja inauguração foi autorizado pela portaria de 12 desse mesmo mês, contando com a presença d'el rei D. Carlos que aproveitou para ir a banhos às caldas já suas conhecidas (Occidente 1907), apesar da confusão vivida durante a passagem do comboio pela estação de Vila Real (e outras antes desta), onde ruidosas e nutridas manifestações contra o ditador João Franco, chefe do Governo e também presente, se fizeram ouvir (Povo 1907).

Aportou a Vidago em 20.III.1910, autorizado pela portaria de 12 desse mês, chegando para o acto a ser anunciada a presença de D. Manuel II que a adiou para 5 de Outubro seguinte por ocasião da inauguração do Vidago Hotel-Palace (NEVES 1981), aproveitando por fazer um périplo pela região -Bragança também o aguardava por essa altura (ADBç 1910-1911, 52v)-, périplo esse que imperativos históricos impediriam. Só com a lei de 3.IV.1913 -que dotou este lanço com 300 contos- prosseguiram as obras (QUEIRÓS 1941).

⁵³⁴ E constituiu *um acontecimento ímpar na vida da região porque representava um passo decisivo no caminho do progresso, tantas vezes sonhado, tantas vezes prometido, tão lentamente realizado*, no dizer do deputado por Vila Real Daniel Bastos, em 1981 (BASTOS 1983, 33).

⁵³⁵ Aprovados ainda por portarias de 5 de Abril e 11.V.1904 (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 151). A aquisição dos aludidos salões circulantes, de luxo, compostos por 2 compartimentos, possuindo o salão propriamente dito 6 lugares fixos, 4 poltronas móveis, mesa ao centro e 3 pequenas mesas de dobradiça, mais a retrete e 1 vestíbulo, baseou-se na informação da CRCFP que previa uma grande afluência de aquistas abastados (NEVES 1981) que iriam a banhos às Pedras Salgadas e Vidago, centros termais e de vilegiatura.

Em Vidago voltou a atrasar-se, alcançando Moure em 1916 e aí ficou retido até que se resolveu a questão da localização da estação de Chaves na margem direita do Tâmega.

O primeiro projecto entre Moure e Chaves, aprovado pela portaria de 17.IV.1915, apresentava a directriz a correr ao longo da margem esquerda do rio Tâmega mas, a polémica que envolveu o caso levou à sua anulação e manutenção da paralisação, agravada pela Grande Guerra. Recomeçaram os trabalhos (portaria de 2.VIII.1918) que depois de terem andado pela banda direita, voltaram ao traçado do projecto inicial mas não se quedaram por aqui, porquanto a portaria de 14.VI.1919 anulou a determinação anterior e determinou o percurso pela orla ocidental, *numa contra-dança que durou cerca de cinco anos*. Chegaram efectivamente as locomotivas ao Tâmega a 20.VII. 1919 (QUEIRÓS 1941).

Esta opção impôs a construção de uma ponte em 1920 junto da aldeia de Curalha, fazendo as máquinas a sua aparição no sítio da Fonte Nova (Santo Amaro, arredores da cidade) em 28.VIII.1921 e activando-se a edificação da estação *terminus* passados 3 anos (MACHADO 2006d, 380; Vialivre...a).

Autorizou a portaria de 4.VII.1922 a abertura da ferrovia entre Santo Amaro e a cidade de Chaves propriamente dita, a partir do dia 8 seguinte (QUEIRÓS 1941). Haviam decorrido 19 anos desde que se começaram a executar os 96,168km desta linha-férrea.

No Contrato celebrado em 11.III.1927 entre o Governo e a CCFP -Sociedade Anónima com estatutos de 30.XI.1894- no qual esta arrenda a exploração das vias-férreas do Minho e Douro e Sul e Sueste, está previsto o traspasse de direitos e obrigações, solicitando a Companhia, ao seu abrigo, autorização para o poder fazer relativamente às linhas de Livração a Amarante, da Régua a Chaves, do Pocinho a MD e da Régua a VFN (esta em construção do Douro para Lamego sem que se tenha concluído) e seus eventuais prolongamentos e afluentes. A primeira das linhas para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (CCFNP) e as três últimas para a CNCF. A aludida autorização foi concedida através do decreto n.º 14.612, de 19.XI.1927 (DG 1927).

Razão pela qual se vem a firmar um contrato em 27.I.1928 entre o Governo, a CCFP (posteriormente CP) e a CNCF no sentido de trespassar para esta a adjudicação da exploração das linhas da Régua a Chaves e do Pocinho a Carviçais, *bem como todas as linhas actualmente em construção, afluentes das referidas linhas* (CCFP 1928).

Uma portaria do MCC João Antunes Guimarães de 14.VI.1930 constitui uma comissão para proceder a um detalhado inquérito no sentido de averiguar as possibilidades de se fazer uma exploração mais económica das linhas do Corgo e do Sabor (DG 1930).

São anuladas pela portaria de 27.V.1936 as tabelas para percursos de 300km, ou pagando como tal, em vigor nas linhas do Vale do Corgo e do Sabor, propostas pela CNCF (FERNANDES 1996a, 376).

A Linha do Corgo no horário de 1929 possuía as seguintes estações e apeadeiros (ap.): Régua < > Tanha (ap.) < > Alvações < > Povoação (ap.) < > Carrazedo < > Aveledas (ap.) < > Vila Real < > Abambres < > Fortunho < > Samardã (ap.) < > Tourencinho < > Zimão < > Parada de Aguiar (ap.) < > Vila Pouca de Aguiar < > Nuzedo (ap.) < > Pedras Salgadas < > Sabroso < > Loivos (ap.) < > Salus < > Vidago < > Paraneiras (ap.) < > Moure (ap.) < > Tâmega < > Chaves.

Enquanto que no horário de 1978: se suprimiu o ap. de Aveledas e criou-se o do Cruzeiro; foi criada a paragem (par.) de Cigarrosa entre a estação de Abambres e o ap. de Fortunho; os ap. de Tourencinho e de Nuzedo passaram a par.; abriu-se o ap. de Oura entre os ap. de Loivos e Salus, bem como o ap. de Campilho entre a estação de Vidago e o ap. de Paraneiras; suprimiu-se o ap. de Moure entre o ap. de Paraneiras e a estação do Tâmega e criados a par. de Peneda e o ap. de Vilela do Tâmega; constituiu-se a par. de Fonte Nova entre as estações do Tâmega e Chaves. Situação que se mantém no horário de 1989 (Corgo...).

No dizer de um ilustre flaviense, foi este CF desde *muito cedo confrontado com várias carreiras de camionagem que depressa o suplantaram, até completo declínio na década de 1970* (MACHADO 2006d, 380).

75 anos após a inauguração deste CF (1981), um deputado à Assembleia da República pelo círculo de Vila Real informava que recentemente o serviço naquela via férrea havia melhorado com a introdução de locomotivas *diesel* só que as carruagens continuavam a ser as antigas com mais de sessenta anos *-permeáveis à situação do estado do tempo, obrigando, algumas vezes à utilização de guarda-chuva pelos seus utentes quando a inclemência se manifesta-*, para além da via não permitir velocidades superiores a 30km/h (BASTOS 1983, 33).

A inauguração da tracção a *diesel* na Linha do Corgo ocorrerá a 19.I.1978⁵³⁶, com uma viagem numa composição especial a Chaves e regresso numa circulação do horário vigente, integrada por individualidades locais, regionais, do Conselho de Gerências da CP e pelo director-geral dos Transportes Terrestres em representação do secretário de Estado dos Transportes e Comunicações, em cujo nome afirmou ser *intenção do Ministério dos Transportes e Comunicações dedicar toda a atenção possível aos mais graves problemas do interior do país, como era [o] caso daquela região* (CP 1978).

Previa o Governo de então entregar ainda nesse ano a esta Linha, a primeira unidade automotora a gasóleo, que fazia parte de uma encomenda de *20 unidades diesel duplas de via estreita* que tencionava repartir pelas linhas ao N do Douro, ao longo de 1979 (CP 1978).

Quedou-se no entanto a cidade de Chaves sem ligação ferroviária até Vila Real em 1.I.1990 (na extensão de cerca de 71km), data em que também foi enclausurado o troço entre Amarante e o Arco de Baúlhe na Linha do Tâmega⁵³⁷ (GARCIAS 2000).

Subsiste o serviço ferroviário entre a Linha do Douro e Vila Real, num percurso de cerca de 26km, trajecto em que vence um desnível de 370m através de 8 pontes e viadutos⁵³⁸ uma longa curva ao km 6,00 pouco antes da estação de Alvações, as estações de Povoação ao km 12,40, Carrazedo ao km 14,30 e Cruzeiro ao km 18,00 (MARTINS & SILVA 2004; Guia 2006, 20/22).

Entretanto em 2001 iniciaram-se as viagens turísticas entre a Régua e Vila Real realizadas por uma antiga máquina a vapor que pertencera a esta Linha (Henschel & Sohn, da série 2000, fabricada na Alemanha nos inícios do século XX) e que fora para o efeito recuperada, rebocando 3 carruagens de madeira, contando com tripulação em traje da época (DN 2001).

Recuperou a CM de Chaves o espaço da antiga estação, modificando toda a sua envolvente, instalando na estação propriamente dita o Departamento Sócio-Cultural e no antigo cais de mercadorias vários outros serviços, culturais, educativos, turísticos, para a

⁵³⁶ Nos 4 meses seguintes à introdução deste tipo de tracção, passou esta Linha a contar com 4 locomotivas a gasóleo e 1 a vapor, esta circulando somente entre a Régua e Vila Real, prevendo-se a sua substituição no final desse período (CP 1978), parecendo-nos todavia que tal só terá vindo a acontecer em 1981 (DN 2001).

⁵³⁷ Viu esta ferrovia inaugurado o seu primeiro troço entre Livração e Amarante em 20.III.1909 mas o comboio só chegou ao Arco de Baúlhe em 15.I.1949 (Vialivre...b).

⁵³⁸ Designados do Tanha ao km 3,519 (metálica), de Carrazedo ao km 14, 84380 (em alvenaria), de Vila Real ao km 24,78020 (metálica), de Abambres ao km 29,41085 (metálica), de Tourencinho ao km 44,85170 (metálica), de Parada ao km 50,61360 (metálica), de Vidago ao km 77,12247 (metálica) e do Tâmega ao km 88, 94950 (em alvenaria), numa extensão total de 243,30m (QUEIRÓS 1941).

juventude, transfronteiriços e uma Sala Multiusos com 110 lugares, tendo a CP por seu turno criado na antiga cocheira uma Secção Museológica (PASSOS & SILVA 2006, 3; CP 2005).

Na passagem dos 100 anos da Linha do Vale do Corgo, a CM de Chaves comemorou o acontecimento através de uma exposição fotográfica de Dario Silva realizada no seu Centro Cultural entre 7-23.III.2006 (SILVA 2006), gesto repetido pela CM de Vila Real através de um concerto de música realizado em 1.IV.2006 no grande auditório do Teatro de Vila Real e oferecido pela Orquestra do Norte (Teatro 2006)⁵³⁹.



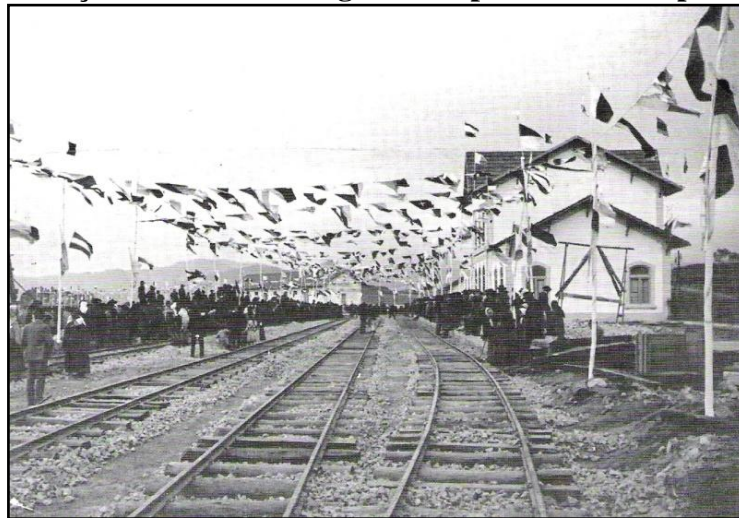
⁵³⁹ Para além da publicação de um opúsculo com documentação bibliográfica e iconográfica relativa ao 75.º aniversário da *Chegada do 1.º Comboio a Vila Real e da Inauguração da Linha do Vale do Corgo* (NEVES 1981).

Fotografia do cortejo cívico que do centro de Vila Real se deslocou ao local de inauguração dos trabalhos de construção da ferrovia



(ALMEIDA 1903)

Fotografia da estação de Vila Real engalanada para receber o primeiro comboio



(PINHEIRO 1906a)

Fotografia da viagem inaugural da Linha do Vale do Corgo na estação de Vila Real



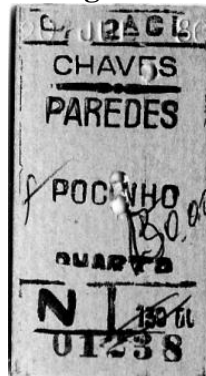
(PINHEIRO 1906b)

Fotografia do misto Chaves – Régua na estação de Pedras Salgadas (1972)



(MARISTANY 2000)

Bilhete da CP do tipo Edmondson de viagem entre Chaves e o Pocinho (20.VII.1986)



(CP 1986a)

Bilhete da CP manuscrito de viagem entre Chaves e o Pocinho (20.VII.1986)

		Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.		Comboio [categoria]	(a) Qualidade	
De <u>CHAVES</u>		Classe <u>2ª</u>		Km		
A	Só ida	Nº <u>125172</u>		Série <u>1</u>		
	Ida/Volta					
Via		Válido até <u>1</u> / <u>19</u>				
Documentos apresentados } ou motivo de redução						
Quant. passag	COBRANÇAS				PREÇO	
1.ª	2.ª					
	Viagem				<u>50,00</u>	\$
	Complemento (comboio categoria)					\$
	(b)					\$
Partida em <u>20/7/86</u>		Regresso		(Carimbo da estação)	em <u>1</u> / <u>19</u>	
(a) N-Normal; R-Rápido; T-Tranvia; N/R-normal e rápido, etc.				REVISÃO		
(b) Marcação de lugar, mudança de via ou classe, excesso de percurso, etc.				à ida	à volta	TOTAL <u>50,00</u>

(CP 1986b)

Fotografia de um comboio misto na estação de Chaves (1973)



(Anónimo 1973)

Fotografia da antiga estação ferroviária de Chaves, agora com outros usos



(ABREU 2010c)

4.4. – A Linha do Sabor

A – Os proémios

Em 8.VII.1873 iniciam-se os trabalhos de construção da Linha do Douro, como vimos.

Na discussão acerca do plano para a nova rede ferroviária ocorrida na AECF em 1877, a comissão encarregada de formular as propostas, previa que a linha do Douro estancasse no Tua e daí bifurcasse, com um ramal a ligar a VFN entroncando na linha da Beira Alta e, seguir o outro ramal por Mirandela para o planalto de MD, indo à fronteira nas proximidades de Alcañices para obter ligação com a rede espanhola (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 123).

Todavia aquela comissão -não tanto pela proverbial fertilidade do vale da Vilariça que não contestava mas considerava de pouca extensão para poder *pressuppor a possibilidade da construção de um caminho de ferro para tal fim-*, mas pela existência e importância dos jazigos de ferro naquelas vizinhanças, aconselhava que, *mais cedo ou mais tarde se faça um prolongamento ao caminho de ferro do Douro em condições essencialmente económicas e industriais* (GUERREIRO 1877, 25).

Por portaria de 12.VI.1878, o MOPCI Lourenço António de Carvalho, incumbiu o eng.º Francisco Maria de Sousa Brandão⁵⁴⁰ de estudar as futuras linhas ferroviárias ao N do Douro que ligassem o interior das províncias com os CF principais do Minho e Douro. Dos estudos elaborados e respeitantes à região cujo estudo nos interessa neste momento, considerou como linhas principais entre os vários ante-projectos elaborados, uma de Foz Tua a Bragança, outra do Pocinho a Miranda do Douro -com ligação a Zamora- e uma outra da Régua a Chaves, prevendo ainda várias ramificações mormente na linha de Foz Tua a Bragança (BRANDÃO 1880, 145/160), como anteriormente ficou dito (II, 6.1.).

A ideia de lançar estas três vias *obedecia à regra tão geralmente seguida e racional de collocar os caminhos ao longo dos rios principaes ou dos seus grandes afluentes* mas, relativamente ao Sabor e passando este rio por Bragança (ou nas suas imediações) e apesar do seu sinuoso percurso, mesmo assim ainda pensou num trajecto desde *o Pocinho pelo valle da Vilariça, subindo a portella de Bornes, para descer a Castellões* [Castelãos],

⁵⁴⁰ Eleito presidente da direcção da AECF na sessão realizada a 4.I.1879 (AECF 1879, 43).

proximo de Macedo de Cavaleiros e, não obstante concluir que esta ligação teria a mesma extensão que a de Bragança por Mirandela a partir da Foz do Tua, como esse trajecto obrigaria à abertura de um túnel de 8km de comprimento, considerava este obstáculo motivo para inviabilizar a evolução do estudo nesse sentido (BRANDÃO 1880, 155/174).

Optou então por propor uma ligação do Pocinho a MD que dividia em duas secções, sendo que a primeira, de difícil execução, se justificava porque atravessaria o jazigo ferrífero de TM (25km) e, a segunda (93km)⁵⁴¹, já no planalto, *recommendada pela facilidade e barateza da sua construção*, acrescentando a esta circunstância o facto de entrar na província de Zamora, *communicando-a quasi toda, pela linha mais curta, com o Porto, que lhe fica sendo o porto mais proximo e com o qual fará o seu commercio marítimo (...) o unico dos que traçámos a que se possa dar o título de internacional, porque não haverá duvida em ser prolongado além da Senhora da Luz, que forma o limite da fronteira commum* (BRANDÃO 1880, 156-157/178).

Contabilizava a distância desta ferrovia, em via reduzida, em 118km (Pocinho – fronteira zamorana) e, em via larga, 172km (Porto – Pocinho) e conseqüentemente 290km no total, cujo trajecto, aplicando-lhe as velocidades respectivas de 16 e 24km/hora, seria de 14 a 15h. Supunha ainda que no futuro teria esta linha ligações ao CF da Beira Alta no entroncamento de VFN e, ao de Mirandela a Bragança, com entroncamentos em Vale da Porca e num local próximo de Mogadouro. Justifica estas opções por se posicionar esta linha num ângulo superior a 45° relativamente à ligação até BA – Salamanca, demonstrando assim que cada uma delas tinha a sua própria zona de influência, o mesmo acontecendo com a da Foz do Tua a Bragança por lhe correr paralelamente sem recear que disputassem competências entre si (BRANDÃO 1880, 157).

Foram estes estudos recepcionados pelo MOPCI, propondo o mesmo ministro no ano seguinte (7.II.1879) a construção, entre outras, de uma ferrovia da Foz do Tua a Bragança por Mirandela e Macedo de Cavaleiros (de 1.ª ordem) e de duas outras (estas de 2.ª), ambas a partir de Mirandela, uma para Vinhais por Torre de D. Chama e outra à linha do Pocinho a MD, na zona de Mogadouro (ALVES 1975-1990, IX, 224-225).

Recordemos que chega o comboio à Régua em 15.VII.1879, ao Pinhão em 1.VI.1880 e à margem direita da foz do rio Tua em 1.IX.1883.

⁵⁴¹ Numa apresentação que anteriormente fizera na sessão da AECP realizada a 1.III.1879 indicara 21km para a primeira secção e 93 para a segunda (AECP 1879, 376).

Através duma portaria de 10.VI.1887 (DG 1877a) determina-se ao *director da 2.^a direcção de estudos de caminhos de ferro ao norte do Mondego* que:

a) se projectasse a estação de Bragança de forma que a via-férrea pudesse futuramente continuar-se tanto para Espanha como para MD, *a ligar com o do Pocinho*;

b) a partir de Travanca *o caminho de ferro do Pocinho a Miranda* se aproximasse o mais possível das pedreiras de Santo Adrião (Vimioso), *isto sem prejuizo do traçado geral do mesmo caminho de ferro; e em todo o caso, que se torne possivel e facil a construcção, por conta da respectiva companhia, de um ramal que ligasse os aludidos jazigos*;

Estava pois explícita a intenção de se construir uma ligação entre o Pocinho e MD, aduzindo-se como razões, mais uma vez, as potencialidades geológicas, mineiras e agrícolas da região para que a zona mais oriental da província dispusesse de viação acelerada.

Recorde-se que a construção dos CF nesta zona do País, regista ao longo deste ano de 1887, na Linha do Douro, várias inaugurações, como a abertura à exploração pública dos troços sucessivos entre o Tua e o Pocinho, do Pocinho ao Côa, do Côa à BA, de Lumbrals à BA, a conclusão da ponte internacional sobre o Águeda e a própria Linha na sua totalidade, i. e., entre o Porto e Salamanca, chegando ainda o comboio a Mirandela.

Entrou esta linha-férrea também no plano das linhas complementares ao N do Mondego do MOPCI apresentado ao Parlamento pelo conselheiro Emídio Navarro, então titular da pasta, como projecto-lei em 1.VI.1888 mas foi rejeitado pela oposição que o alcunhou (ao plano) de *novelo*, tendo sido o seu estudo como de via larga dirigido pelo Eng.º Luciano Simões de Carvalho, sendo que Costa Serrão trabalhou a 1.^a secção (ALVES 1975-1990, IX, 226/230; PAÇÔ-VIEIRA 1905, 124; SERRÃO 1890).

Ainda durante este mesmo mês, a CM de MD numa exposição ao Parlamento, queixa-se do abandono a que a região vinha sendo votada porquanto a *viação n'este concelho está mais descurada do que o esteve ha cem ou duzentos anos*, sobretudo se considerassem que do outro lado da fronteira viam *a 2 e 3 kilometros de distancia a estrada real hespanhola de Alcaniças a Zamora, e n'esta a menos de 40 kilometros de nós, a linha ferrea, que já bem ha espera a linha portugueza, a que tem de se ligar*, concluindo que se limitavam *apenas a repetir mais uma vez a urgentissima necessidade de se mandar proceder desde já á construcção do ramal do caminho de ferro do Douro, por mais de uma vez estudado, que partindo do Pocinho á fronteira, atravessa os riquissimos concelhos de*

Moncorvo, Mogadouro e Miranda, o mais proximo d'esta cidade, indo a final entroncar com Zamora (DG 1888b).

Mas outras edilidades prosseguem nesta senda, clamando desesperadamente junto do poder político de Lisboa no sentido de verem realizado o sonho da viação acelerada na região. Desta feita, Bragança, como capital distrital sobressai, escrevendo amiudadas vezes aos deputados nacionais, repetindo até o teor dos ofícios, onde solicita *a construcção dos caminhos de ferro que fazem parte da rede do norte do Mondego, que dizem respeito e interessam a esta região, como é a linha de Foz-Tua em prolongamento de Mirandella a esta cidade e a do Pocinho a Miranda do Douro, bifurcando-se para esta cidade nas proximidades de Vimioso (DG 1890a; DG 1890c).*

Com a recomposição ministerial de 1889 o novo MOP Eduardo José Coelho, apresentou um outro projecto, na verdade o desdobramento do anterior, pois aqui foram feitas várias propostas de lei que abrangiam todas as linhas tributárias ao N do Mondego, para serem discutidas e votadas separadamente, mas foi igualmente rejeitada (ALVES 1975-1990, IX, 226).

A comissão técnica do Conselho de OP em 1898 também propõe a bitola de 1.668mm para esta linha mas a Comissão Superior de Guerra discordou da criação de novas vias largas transfronteiriças, razão pela qual procurou o Conselho conciliar os interesses nacionais ao nível da segurança e a necessidade futura de exploração mineira em larga escala, considerando que fosse então de via estreita, construindo-se no entanto uma via larga entre o Pocinho e as minas do Reboredo por razão dos minérios a transportar, vindo essa resolução a servir de base ao plano de classificação da ferrovia⁵⁴², aprovado por decreto de 15.II.1900 (DG 1903g; PAÇÔ-VIEIRA 1905, 125).

Naturalmente que para se avançar com uma linha-férrea a partir da estação da Linha do Douro no Pocinho, bem como dar continuidade à ER 9 para N, era necessário prover à transposição do Rio através de uma ponte a levantar nessa zona. Esse desiderato vinha sendo pensado desde a primeira hora, realizando-se as expropriações para a ER 9 entre 1886 e 1901 (DG 1886c; DG 1887b; DG 1887c; DG 1901p) e iniciando-se a sua construção em 1903 (DG 1903f) com um lanço em direcção ao sítio destinado para a

⁵⁴² Decisão que não deixa de nos intrigar, uma vez que se poderia ter optado então por construir essa Linha com bitolas diferentes nas suas extremidades (via larga até Carviçais e de via reduzida daí *p'ra riba*)! A menos que nesta história os militares estivessem também a “camuflar” outros interesses, nomeadamente os dos políticos? Ocorre-nos neste momento que a decisão de 1898/1900 pudesse ter sido tomada para servir de manobra de diversão no sentido dos governantes de Lisboa (ontem assim como hoje) se furtarem ao cumprimento das promessas sem perderem a face (deles e dos seus correligionários regionais e locais).

erecção da ponte, ponte esta pensada para ter função mista, i. e., servir o trânsito ferroviário e rodoviário (DG 1901a; DG 1901g).

Após várias delongas e concursos que ficaram desertos para a sua adjudicação, começou a ponte a levantar-se em 1904, concluindo-se em 1909⁵⁴³ (ALVES 1975-1990, IX, 232), como no item abaixo se verá mais pormenorizadamente.

Quando em 24.III.1903 o ministro conde de Paçô-Vieira apresenta o projecto-lei para a construção das linhas complementares e consequentemente do CF do Pocinho a MD⁵⁴⁴, as municipalidades da região não perdem tempo, porquanto no mês seguinte dirigem representações à Câmara dos Deputados no sentido de a pressionarem para que naquela mesma sessão legislativa se discutisse e aprovasse (*quer por conta do Estado quer por concessão em concurso com garantia de juro*) o referido projecto, comprometendo-se até a concorrer para o referido melhoramento⁵⁴⁵, nomeadamente (entre outras certamente), de Vimioso, MD, Mogadouro e TM; no caso do concelho de MD, também as Juntas de Paróquia de Vila Chã, Picote, Sendim, Palaçoulo, S. Pedro da Silva e Duas Igrejas (zona S, colectivamente) e de Ifanes, Paradela, Cicouro, S. Martinho, Póvoa, Malhadas e Genízio (zona N, também em grupo), juntaram a sua voz ao apelo (DG 1903d; PEREIRA 1908, 267-272).

Foi o aludido projecto transformado em carta de lei a 1 de Julho desse mesmo ano (DG 1903e), estando assim autorizada a sua construção com subsídio estatal e em lanços sucessivos (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 135).

Todavia, através de decreto de 15 desse mesmo mês de Julho e no qual se discorre sobre a bitola da futura via, porquanto no plano aprovado pelo supracitado decreto de 15.II.1900 se previam duas linhas-férreas a partir do Pocinho, uma métrica até MD e outra

⁵⁴³ *Mas a ponte, objecto de critérios técnicos contrários e até confusos, só foi acabada em Julho de 1909* (OLIVEIRA 1964, 14-15).

⁵⁴⁴ *Cujo projecto mandara elaborar como via reduzida de cerca de 120km, por portaria de 9.III.1903, admitindo as mesmas condições técnicas que para a linha do Corgo, ou seja, curvas de 75m e rampas de 0,025m, com concessão de um complemento de rendimento liquido annual até 5 ½ % [+ 1% que nas linhas de Mirandela-Bragança e Régua-Chaves] em relação ao custo kilometrico da linha, estipulado no contracto, com exclusão do material circulante, à empresa que adjudicasse a sua construção e exploração, sendo a linha dividida em 4 secções (Pocinho-Carviçais, Carviçais-Mogadouro, de Mogadouro às proximidades de MD e, de MD à fronteira), cuja conclusão se previa para daí a seis anos (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 131-132). Do estudo relativo à 1.ª secção fora encarregado o Eng.º Themudo sob a direcção do respectivo chefe sr. Affonso Cabral (GCF 1903).*

⁵⁴⁵ *Como a lei de 14.VII.1889 autorizava as câmaras municipais a aplicar o seu fundo de viação em expropriações, estas disponibilizariam determinadas quantias monetárias e cederiam gratuitamente os baldios que viessem a ser necessários; no caso de TM propunha-se mesmo *contrahir empréstimos municipais no Credito Predial para a construção dos troços da linha que mais interessassem ao concelho, sendo as respectivas annuidades pagas pelo fundo especial, e finalmente a aconselhar os proprietários a receberem a importância das expropriações em obrigações* (DG 1903d). Assumia-se assim o projecto como colectivo!*

de 1668mm com *terminus* nas minas do Reboredo evitando-se assim a baldeação dos minérios, mas como a difícil orografia *tornaria sobremodo dispendioso* esse duplo traçado (até TM) para além de não impedir o problema dos transbordos uma vez que essa via larga não poderia servir todas as explorações mineiras, obrigando a construir linhas de serviço entre ela e as minas⁵⁴⁶, impedia ainda que se avançasse de imediato com a construção da linha até MD *com prejuizo da região que é destinada servir* (DG 1903g).

É verosímil depreender que os homens da governança local confrontados com esta situação e há muito ansiando pelas locomotivas e nas quais alguns haviam apostado as suas carreiras, não tenham hesitado em pressionar os políticos da capital do Reino para que se levasse por diante a construção duma linha, de via reduzida que fosse, sem medir as consequências para o futuro, de tal acto...

Assim, argumentando ainda o Governo que a *linha de 1 metro, com curvas de pequeno raio, pode ramificar-se na zona mineira e servir directamente os diversos jazigos, evitando-se ali baldeações que são transferidas para perto do Douro e realizando-se enorme economia na construcção, o que permite empreendê-la desde já*, decide “dar luz verde” á construção da linha, de via reduzida, até MD (DG 1903g). No despacho de promulgação do referido diploma legal⁵⁴⁷, o Rei assim o determina, considerando ainda que se devia *proceder sem perda de tempo á construcção da respectiva ponte, nos termos da portaria de 1 de dezembro de 1902* (DG 1903g).

O acto oficial para *inaugurar solemnemente os trabalhos de construcção do CF do Pocinho a Miranda*⁵⁴⁸, foi protagonizado pelo ministro conde de Paçô-Vieira que de comboio se deslocou ao local em 15.XI.1903, sendo estusiasmaticamente saudado ao longo da

⁵⁴⁶ Esta era uma falsa questão como no futuro se provou, pois julgamos que nunca terá havido necessidade de ramificar a Linha para as minas porquanto o minério chegava ao comboio através dum teleférico.

⁵⁴⁷ Datado de 15.VII.1903 (DG 1903g). Por decreto de 21.X.1903 foi fixada uma dotação orçamental para o início da sua construção (DG 1904b). Esta decisão terá sido certamente tomada tendo em consideração o estudo levado a efeito pelo eng.º e conselheiro Fernando de Sousa, oficialmente encarregado da tarefa, porquanto alude o MOP que *É tempo de perdermos illusões ácerca de intensas correntes de trafego internacional pellos nossos caminhos de ferro. Hajam vista os desoladores dados estatísticos relativos ás ligações existentes (...)* além do mais a ligação em Espanha só teria interesse *se a linha que a effectuasse se prolongasse de Toro a Valladolid a encontrar ahí as de Irun a Zaragoza. Não é de esperar a construcção desses troços em Hespanha. Apenas vae agora figurar no plano da sua rede secundaria uma linha de via reduzida, de Zamora a Fermoselle, na fronteira, em frente de Sendim. Mas outras razões havia nomeadamente o desinteresse recorrente do poder central pela região que considerava dispensavel o caminho de ferro n'aquelle planalto, reputando excessivo o encargo, em relação ao valor da região, quanto maior seria julgada essa desproporção, se o capital immobilizado na construcção da linha fosse avolumado pellas difficuldades inherentes a um traçado de via larga!* (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 126-127).

⁵⁴⁸ E concomitantemente para a início dos trabalhos de construção da ponte.

Linha do Douro⁵⁴⁹ e sobretudo no Pocinho, onde simbolicamente procedeu a essa inauguração (JN 1903; LOPES 1903; OLIVEIRA 1964, 14-15; PAÇÔ-VIEIRA 1905, 139). A CM de TM deliberara por unanimidade em sessão de 7 desse mês, assistir à inauguração desses trabalhos *afim de receber condignamente o MOP e nomear uma comissão composta por 7 cavalheiros da Vila, militantes progressistas e regeneradores, a qual organizará os festejos de regosijo publico que mais se ordenarem com tão importante melhoramento para este Concelho e ainda pedir aos habitantes d'esta villa que illuminem as suas casas nas noites de 14 e 15 do corrente mes [e] comparecerem na referida estação no dia da inauguração* (AHMTM 1903)⁵⁵⁰.

Dois dias antes desta deslocação ministerial ao Douro (e quatro da sua promulgação), publicara-se no DG a decisão de construir o tabuleiro metálico da ponte do Pocinho *nas condições de resistencia, correspondentes á via larga, sendo embora a linha construida para via reduzida, e que a estação do Pocinho seja projectada em condições de nella ser feito, com rapidez, commmodidade e economia, o transbordo das mercadorias e, especialmente, dos minerios, marmores e alabastros, sem onus suplementar para o trafego* (DG 1903h).

O ante-projecto dessa adaptação da estação ferroviária fora apresentado ao Chefe do Estado a 3 de Outubro desse ano (DG 1903h), achando nós que essa necessidade não dizia respeito ao edifício principal⁵⁵¹ mas sim à construção de outras estruturas arquitectónicas de apoio bem como à instalação dum maior número de carris, de bitola distinta, para receber o futuro tráfego da linha de MD, alguns dos quais paralelos mas desnivelados (ficando os da via estreita no plano mais elevado), por forma a permitir a baldeação da hematite por gravidade, operação essa de nossa lembrança e executada nas vias mais afastadas, em frente ao edifício principal.

Ora, a decisão tomada a 15.VII.1903 em iniciar a construção da Linha em via reduzida e prevendo deslocar a realização da transferência do minério da via estreita para a via larga, para uma zona mais próxima do rio Douro -sem que estivesse contudo definido o local, mas prevendo-o para a margem direita, como se poderá depreender pela leitura do diploma legal-, obrigou a que provisoriamente essa operação se fizesse na estação do

⁵⁴⁹ O Concelho de SJP, cuja vereação aguardava a comitiva na estação da Ferradosa, agradeceu ao ministro a verba que o Governo havia destinado para a construção da estrada de ligação do CF à Vila (JN 1903).

⁵⁵⁰ Para mais pormenores sobre essa inauguração veja-se o jornal "O Transmontano" de 1903, n.ºs 13, 14, 15, 16 (de 5, 12, 15 e 26 de Nov respectivamente) e 17 (de 3 de Dez).

⁵⁵¹ Que provavelmente se encontrava construído desde 1887, não excluindo embora a sua eventual ampliação; foi esse projecto aprovado por portaria de 1.IX.1906 (FERNANDES 1996a, 203).

Pocinho, com a diferença que o provisório se tornou definitivo, embora essa medida de construir a ponte com capacidade para via larga deixar em aberto a possibilidade de um dia, quer pelo incremento da exploração mineira quer por uma maior abertura dos militares às questões de desenvolvimento económico, poderem as grandes locomotivas cruzarem o Douro nessa zona.

B – A 1.ª secção (do Pocinho a Carviçais)

O relatório que em nome do Governo o conde de Paçô-Vieria envia à Câmara dos Deputados a 10.III.1904⁵⁵² informa que o fundo especial dos CF do Estado (criado por carta de lei de 14.VII.1899) *destinado a prover aos encargos da construção de linhas complementares, de obras novas nas linhas em exploração e de aquisição de material circulante*, havia registado um *rapido crescimento das receitas -mercê das operações de credito possiveis e convenientes-*, situação que levava o Governo a basear-se na previsão de poder construir *em período relativamente curto, não só as linhas autorizadas* como outras igualmente necessárias, tais como as *de Villa Real a Chaves, do Pocinho a MD, da Livração a Cavez, da Régua a Vila Franca das Naves, ao norte, e as do Sado e seu ramal de Sines, de Estremoz a Villa Viçosa, de Ponte de Sor e outras, ao sul* (DG 1904a, 947).

Das linhas a construir fora dada primazia ao prolongamento do Barreiro a Cacilhas, de Faro a Vila Real, de Estremoz a Vila Viçosa, às linhas do Sado e Ponte de Sor, da Régua a Chaves, do Pocinho a MD, da Régua a VFN, de Livração a Cavez⁵⁵³ e da circunvalação do Porto; que destas *Seriam umas construidas, e de outras construida a extensão compatível com os recursos disponíveis* (DG 1904a, 947).

Mas neste relatório, o ministro para além das explicações financeiras que incluem o contrato celebrado com a casa bancária Fonseca, Santos & Vianna no valor de 1.500 contos de réis, contrato que levava à rectificação do orçamento do fundo especial para o ano económico de 1903-1904, traz à colação o relatório anteriormente apresentado para justificar essa rectificação⁵⁵⁴ e nele somos informados que o Governo pretende, nos melhoramentos previstos, entre outros (DG 1904a, 948):

- i) - construir a ponte do Pinhão e as estradas de acesso às estações;

⁵⁵² O Parlamento autorizara-o por carta de lei de 1.VII.1903, a seu pedido, a construir *diversas linhas complementares e tributarias das do Estado e de lanços de estradas de acesso das estações* (DG 1904a).

⁵⁵³ Linha do Tâmega.

⁵⁵⁴ Relatório esse que precedera o decreto de 21.X.1903. O empréstimo de 1.500 contos dizia respeito à primeira de duas séries no valor total de 3.000 contos.

- ii) - adquirir locomotivas, fabricar carruagens e vagões e introduzir os freios automáticos⁵⁵⁵;
- iii) - fazer obras de abastecimento de águas para as caldeiras das máquinas;
- iv) - ampliar estações e levantar outras edificações e até passagens superiores;
- v) - construir as pontes do Pinhão e do Pocinho, *contratadas e em execução*, com a suficiente verba de 80 contos para esse ano económico;
- vi) - concluir a estação do Porto *cuja plataforma se concluiu ha pouco, e construir a estação de Contumil, subsidiaria da de Campanha*⁵⁵⁶;
- vii) - que a linha do Pocinho a MD fosse *construída sem demora em vista da sua benéfica função económica e de superiores considerações da justiça distributiva*;
- viii) - que se encontrasse assegurada a construção da ponte do Pocinho *que, além de ligar os dois troços da estrada real n.º 9, hoje separados pelo rio, é a primeira e mais importante obra da linha do Pocinho a Miranda, representa um passo decisivo para a sua realização*;
- ix) - que o estado adiantado em que se encontravam os estudos relativos à 1.ª secção daquele CF permitisse prever o começo dos trabalhos na margem direita ainda nesse presente ano económico.

Mas voltando ao relatório de 10.III.1904, ele revela-nos ainda acerca da evolução dos trabalhos entretanto levados a cabo nas várias ferrovias, interessando-nos para o caso em apreço aquilo que aí se diz sobre a linha do Pocinho a MD: *Deu-se começo á construção da ponte para estrada e caminho de ferro (...). Está quasi concluido o projecto do 1.º lanço da linha entre o Pocinho e Moncorvo, na extensão de 13 kilometros, cuja construcção será dentro em pouco iniciada, prosseguindo activamente os estudos. O 1.º lanço incluindo a ponte, deverá custar 400:000\$000 réis* (DG 1904a, 949).

Foi o projecto e respectivo orçamento desse 1.º lanço do CF do Pocinho a MD (Pocinho – TM na extensão de 12,240km), aprovado pela portaria de 20.VI.1904 que determinava ainda que se procedesse *sem demora á sua execução* (DG 1904b). Na verdade as expropriações na Quinta do Campo (margem direita)⁵⁵⁷ começaram logo de seguida,

⁵⁵⁵ A colocação de freios automáticos seria completada com a *collocação de aparelhos de rebate, com que vem já dotadas as novas carruagens e que permitem aos passageiros pedir socorro, fazendo parar o comboio* (DG 1904, 948).

⁵⁵⁶ Autorizada por decreto de 10.IX.1903.

⁵⁵⁷ A parcela expropriada corresponde à plataforma junto ao tabuleiro superior da ponte (encontro direito), onde se construiu para além da via-férrea, um comprido muro a separá-la da estrada e uma casa, numa primeira fase provavelmente para instalar um guarda.

com uma parcela de 25.617m² (DG 1904c), sendo também aprovado o projecto definitivo da ponte e respectivo orçamento, no valor de 196.601\$656 (DG 1904d), cujos trabalhos prosseguiam desde o princípio do ano sob a responsabilidade do eng.º Jorge Gavicho da Empresa Industrial Portuguesa (MATTOS 1909, 292).

Um ano após a aprovação do projecto e orçamento do 1.º lanço, eram aprovados os do 2.º⁵⁵⁸, compreendido ente TM e Carviçais, no valor de 151.289\$000 (DG 1905a). Esta porção da via-férrea entre o Pocinho e Carviçais compreendia a 1.ª secção (da Linha do Pocinho a MD), dividida em 2 lanços para efeitos da sua construção.

E as expropriações prosseguem, desta feita na outra extremidade do 1.º lanço, ou seja, na vila de TM e muito provavelmente já muito próximo donde se veio a localizar a estação, pois as duas parcelas em causa eram propriedade de Manuel Joaquim Rego e confrontavam ao nascente *com a canelha da Senhora da Eirinha*, ao poente com o D.º Bernardo Doutel de Figueiredo Sarmento e ao N e S com o expropriando (DG 1905b; DG 1906a), expropriações que nessa zona continuaram (DG 1905c; DG 1905e), pois agora era a vez do D.º António Joaquim Ferreira Margarido⁵⁵⁹ (com 738,50m²) e dos herdeiros dos viscondes de Marmeleiro (7,71m²), localizando-se o solar destes últimos (de S.º António) nas imediações das futuras instalações ferroviárias⁵⁶⁰.

Mas o Conselho de Administração dos CF do Estado continuava essa acção expropriativa junto a ambas as margens do Douro para prosseguir com a construção da linha-férrea nesse 1.º lanço (DG 1905c; DG 1905e).

Considerando o nome (da maioria) dos expropriados, quer-nos fazer crer que foram precisamente os grandes proprietários os mais inflexíveis em ceder terreno para essa obra (também os que tinham maior poder negocial), pois a publicação em DG para essas parcelas em concreto (e em vários casos mais que uma vez) indicia nesse sentido, ou seja, a

⁵⁵⁸ Por portaria de 15.IV.1905 (DG 1906c).

⁵⁵⁹ De TM (1842-1922), médico, procurador, 6 vezes governador civil de Bragança, deputado (SOUSA ET ALII 2005), provedor da Misericórdia de TM e chefe regional dos regeneradores, ou “Lazarões” (TQ 2003a). Proprietário de todo o quarteirão, hoje completamente urbanizado, compreendido entre as artérias com o seu nome (que então existia apenas no seu entroncamento com a Canelha da S.ª da Eirinha e designada por R. Coronel Pacheco e que hoje se chama toda ela R. D.º Margarido), o Largo Diogo de Sá, a R. Infante D. Henrique e o Grémio (ou de S. João). Vd “planta” no final.

⁵⁶⁰ Foi autor do projecto da R. da Estação (ferroviária) e da R. dos Combatentes da Grande Guerra, a ligar à referida estação, Acúrcio Joviniano Pinto e Couve, *condutor de obras públicas* (ANDRADE 1991, 30 (39)).

dificuldade na negociação da compra e venda levar ao recurso da figura jurídica da utilidade pública⁵⁶¹.

Entretanto o CF ia conquistando espaço, dele tomando posse através da mesma fórmula legal, para poder avançar até Carviçais e completar a 1.ª secção entre o Pocinho e MD⁵⁶², constituindo provavelmente a sua passagem pelos arrabaldes da Vila a maior dificuldade nessa aquisição (DG 1906c; DG 1906d; DG 1907a).

A adjudicação da construção do 1.º lanço da infra-estrutura, em três empreitadas⁵⁶³, no valor de 96 contos e 300 mil réis, foi levada a efeito já com o novo ministro Eduardo José Coelho que também aprovou o projecto do 2.º lanço (20,240m), importando este em 151,289 contos, com exclusão do material circulante, segundo informação do ex-MOP (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 142).

Mas este 1.º lanço foi dividido não em três, mas em *dois troços* iguais, como nos informa o órgão regional dos regeneradores⁵⁶⁴, *encontrando-se em construção adiantada o primeiro* (a partir do Douro), sendo que *o segundo, que se estende até esta villa, terminando no próprio local em que deve levantar-se a estação, foi arrematado por 40:800\$000 rs. pelos nossos amigos Adelino Meneres (sic) e o seu cunhado Flaviano de Souza, que tiveram a coragem de baixar 8 contos ao orçamento. Já iniciaram os trabalhos no dia 26 do mez passado [Abril], contando dar-lhes maior desenvolvimento nesta semana, em que se diz andarem empregados neste serviço mais de 200 homens* (Transmontano 1905)⁵⁶⁵.

Durante a construção desta secção e imediatamente após a sua inauguração, várias foram as questões levantadas pela CM de TM, entre elas:

- o problema do acesso da vila à estação, já recordada ao Estado em Agosto de 1906, a quem pedira auxílio (AHMTM 1908; AHMTM 1914, *Memoria*);

⁵⁶¹ Aliás, é o próprio MOP de então que afirmará mais tarde que *Surgiram, infelizmente, pretensões excessivas de expropriandos, a que tive de oppôr o recurso da expropriação judicial* (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 142). Constava ser o proprietário da Quinta do Campo *o mais exigente* (Transmontano 1904c).

⁵⁶² Atravessava para tal as Freguesias de TM, Larinho, Felgar e Carviçais.

⁵⁶³ Sendo que o anúncio do concurso público para a adjudicação das empreitadas B e C data de 14.II.1905, com a indicação de que se realizaria no dia 21 p.f., pelas 13h, na Estação de Campanhã (GCF 1905).

⁵⁶⁴ O informe de que foram duas as empreitadas é ainda reforçado pelo valor da segunda adjudicação, i. e., 40,800 contos (+ 8 contos = 48,800) o que equivale a metade do valor orçamentado para todo o lanço.

⁵⁶⁵ Adelino Augusto de Meneses e Flaviano Eduardo de Sousa (cunhados entre si), aquele proprietário da Horta da Vilariça e este comerciante em TM, casado com Rosa de Meneses, são familiares do Autor. Meneses era por esta altura -e até pelo menos 28.XI.1907-, Vereador da CM de TM (AHMTM 1907).

- a proposta ao ministro do Fomento *para que a exploração se iniciasse no dia 12 do corrente* [Agosto], *por ser feira annual e festejos da S.^{ra} da Assumpção* (AHMTM 1911a);

- o diferendo entre a CM de TM e a Direcção dos CF do Minho e Douro a propósito da exploração de água por parte do CF para abastecimento da estação da Vila, pois a captação estivera prevista para Lamelas (termo do Larinho) cedida pela edilidade (*acta da Comissão das Águas d'esta villa* de 28.VI.1909) mas, estamos em crer, a oposição dos larinhatos fizera recuar aquela entidade ferroviária nessa intenção, que se decidira por efectuar a captação no Soito Longo (Serra do Reboredo), de propriedade concelhia, à qual decisão se opôs a CM (AHMTM 1911 b);

- assunto este ainda por resolver mesmo depois da inauguração desta secção de via-férrea, uma vez que mais de um mês após esse acto, o Eng.^o Chefe do CF do Minho e Douro informa a CM de TM que brevemente começaria as obras para captação das águas em Lamelas, solicitando-lhe que colaborasse no sentido dos trabalhos não serem perturbados pelos larinhatos (AHMTM 1911e); temos aqui então indícios claros da oposição da freguesia do Larinho em ceder parte do seu manancial da serra à Vila, mesmo que para o CF, do qual também beneficiavam, sendo certo que possuíam um apeadeiro próprio⁵⁶⁶;

- o eco da reclamação dos comerciantes da Vila devido aos maus acessos à estação sobretudo para veículos carregados *pelo facto de serem as ruas muito ingremes e o seu calcetamento ser de pedra ferra*⁵⁶⁷ e por tanto *escorregadia*, a falta de capacidade de armazenamento das instalações ferroviárias e a deficiência em recursos humanos e *material circulante a ponto das mercadorias terem de ficar ali retardadas expostas ao tempo* (AHMTM 1911c);

- providenciando, nessa conformidade a autarquia local, o calcetamento de uma das artérias urbanas -Rua Garrett⁵⁶⁸ ou (antiga) Rua da Cal-, para provisoriamente servir de

⁵⁶⁶ Este diferendo terá sido solucionado através de um contrato *de cedencia da agua das nascentes de Lamellas*, celebrado em 18.IX.1913, entre a CM de TM e a Direcção do CF do Minho e Douro, no qual se estipulou que o CF: faria a captação; que conduziria cerca de 1/3 ao chafariz de Lamelas; o restante à canalização existente na Av. de S. João (TM); faria um ramal para o chafariz do Larinho; um outro para o abastecimento da estação do Larinho; da água conduzida para a vila a CM cederia 6m³ / dia ao Asilo (AHMTM 1913).

⁵⁶⁷ Ou seja, pepitas hematíticas abundantes na Serra, que se consideravam escorregadias para os animais de tracção em planos declivosos.

⁵⁶⁸ Também chamada do Cano, Central, de S.^{to} António e, hoje, do Visconde de Vila Maior.

acesso à estação, pedindo ao ministro do Fomento para que ordenasse a abertura da avenida projectada de acesso fácil ao comboio (AHMTM 1911c);

- que a companhia ferroviária convertesse os comboios de mercadorias, em mistos, nos dias de feira em TM e Carviçais (AHMTM 1911f), para facilitar a mobilidade dos tendeiros e feirantes em geral.

O referido *acesso fácil à estação*, deveria ligar a chamada Avenida de S. João à ER 9. Esta avenida resultou do arranjo, alargamento, rectificação, ampliação e “macadamização” do traçado existente que fazia a união entre o cimo da Vila (sítio do chafariz de Santo António / solar dos viscondes do Marmeleiro) e o belo edifício da ermida de S. João⁵⁶⁹, bifurcando agora após a “passagem de nível” para a estação ferroviária (actual Rua Luís de Camões).

Esse acesso à ER 9 fora projectado pelos Serviços de Construção da Direcção do Minho e Douro dos Caminhos de Ferro do Estado em meados de 1908 e *novamente apresentado com importantes modificações para atenuar o seu custo* (AHMTM 1914, *Memoria*) nos inícios de 1910⁵⁷⁰, prevendo-se na “planta parcelar” da zona em causa, o desvio da metade superior da Canelha da S.^{ra} da Eirinha (que aí havia sido atravessada pela via-férrea), passando agora a correr paralela à linha, do lado esquerdo no sentido Pocinho-TM (AHMTM 1910).

E entre os carris de ferro e este novo traçado da Canelha corria o projectado elo à ER 9 (AHMTM 1910), mas somente em meados da década de 1970 (setenta anos depois, se considerarmos a sua conclusão) pôde o tráfego rodoviário proveniente de S (Pocinho), com a abertura dessa via, aceder à estação sem que tivesse de dar a volta pelo centro da urbe; foi posteriormente denominada R. dos Combatentes da Grande Guerra.

E começaram os comboios oficialmente a silvar na vila de TM com a abertura à circulação da 1.^a secção da Linha do Pocinho a MD, ou seja, entre a estação do Pocinho na Linha do Douro e Carviçais⁵⁷¹ em 17.IX.1911 (CP 2007).

⁵⁶⁹ Alvo de um projecto de adaptação a hospital militar (AHM 1822), próximo do antigo convento de S. Francisco, em cujas redondezas e a meio caminho entre a ermida e o cenóbio se localiza uma pequeníssima capela da invocação da S.^{ra} da Eirinha, num largo, provavelmente antigas eiras a avaliar pelo topónimo (ABREU 2004c). Esta zona constituía a porta de entrada / saída da Vila para os moradores dos Povos de Trás-da-Serra (do Reboredo).

⁵⁷⁰ Voltou o projecto a ser orçamentado pela portaria de 11.XI.1915 [DG, II s, n.º 264, 13.XI.1915, 3432] (FERNANDES 1996a, 255).

⁵⁷¹ Na distância de 32,480km. A via-férrea desde a margem direita do Douro a TM não possui qualquer obra de arte porque contorna o perfil montanhoso, o que poderá revelar a decisão política do recurso à construção de baixo-custo, aliás perceptível no restante traçado.

C – A 2.^a secção (de Carviçais a Duas Igrejas)

Através duma portaria de 1.VIII.1906 é aprovado o projecto de uma variante entre Carviçais e Bruçó (FERNANDES 1996a, 203.), tendo sido o projecto desse 1.º lanço da 2.^a secção do CF do Pocinho a MD -na extensão de 26,780km-, elaborado pela Direcção do CF do Minho e Douro (1.VIII.1907) e aprovado pela portaria de 29.II.1908 (DG 1908).

E as rectificações prosseguem pois a 20.IX.1907 portarias aprovam os projectos de duas variantes para essa zona da linha do Pocinho – MD (FERNANDES 1996a, 203).

Mas no avanço dos carris de ferro em direcção a Carviçais e à medida em que se aproximavam dessa aldeia, iam atravessando o ponto nevrálgico da exploração do jazigo de ferro, como se pode verificar pela leva de expropriações realizadas pelos inícios de 1909 nessa freguesia, tanto para concluir o 2.º lanço da 1.^a secção como para continuar o 1.º lanço da 2.^a secção (DG 1909)⁵⁷².

É o projecto seguinte, correspondente ao 2.º lanço dessa 2.^a secção, entre as localidades de Bruçó e Brunhosinho, aprovado em 31.XII.1910 (ALVES 1975-1990, IX, 232).

E o comboio, esse apenas logrou alcançar Carviçais, depois da mudança de regime (OLIVEIRA 1964, 15), sem que a estação dispusesse de depósito de água, cujos trabalhos de canalização se previam começassem em breve, decorrendo já para o mesmo efeito na estação de TM (FERNANDES 1996a, 234).

Malgrado ter o trem chegado a Carviçais não podiam os habitantes de Mós tomarem-no perto de casa e dele usufruírem na sua totalidade aquando das suas deslocações à vila de TM porquanto, para além da sua aldeia se localizar entre o apeadeiro do Carvalhal e o então *terminus* da Linha (mas mais próximo desta), acrescia a este condicionalismo o facto dos habitantes de Mós e Carviçais andarem envolvidos em *continuas e velhas rixas*, razão pela qual três meses⁵⁷³ após a abertura ao tráfego da 1.^a secção da linha do Pocinho a MD, a Comissão Paroquial Republicana da Freguesia de Mós

⁵⁷² Não olvidar que a 14.VI.1909 é aberta a ponte do Pocinho ao trânsito público, facto que daria um *maior desenvolvimento aos trabalhos de construção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda* (FERNANDES 1996a, 216.).

⁵⁷³ Requerimento repetido 3 meses depois. As rixas entre estes dois Povos provinham das reformas administrativas liberais com a extinção do medieval Concelho de Mós (ao qual Carviçais pertencia) e reportavam-se a questões de limites e inclusive à posse da ermida de S. Pedro e respectiva imagem. A ligação viária moderna da aldeia à então designada EN 25-2.^a e conseqüentemente ao apeadeiro ferroviário, começou a ser possível mais de 30 anos após a passagem do comboio, como se percebe pela portaria de 30.X.1943 onde o Governo concede à Junta de Freguesia de Mós a quantia de 43.121\$00 como comparticipação para a construção do 1.º troço desse caminho vicinal, na extensão de 2.300m (DG 1943b).

solicita que os comboios fizessem paragem no sítio da Devesa Velha, reivindicação que vêm satisfeita a 3.XI.1912 (FERNANDES 1996a, 235/239).

Mas a aprovação dos projectos para a construção da ferrovia de Carviçais para montante não pressupõe a sua execução, como aqui se verificará, mercê talvez da mudança do regime político que se terá desinteressado por esta zona do País, quiçá por já então ser politicamente conservadora relativamente a Lisboa?⁵⁷⁴ A verdade é que, apesar de uma carta de lei de 3.IV.1913 ter autorizado o Governo a levantar *mediante a emissão dos necessários títulos da dívida pública, até 4 300 000 escudos* para a construção e realização de obras complementares em várias linhas de CF na zona N do País, dos quais até 720 contos para a *construção dos lanços de Carviçais a Miranda*, graças talvez às chamadas de atenção do Senado (nacional) quanto à *necessidade e urgência do caminho de ferro do Pocinho a Miranda* (FERNANDES 1996a, 240/242). Com o desbloqueamento destas verbas foram comprados diversos materiais para o prosseguimento das citadas obras mas aguardaram durante anos ao longo da via sem que tivessem sido utilizados, pois somente em 1922 seria o processo reactivado destinando-se dinheiro para o lanços de Carviçais a Bruçó e deste a Mogadouro (DG 1922).

Numa análise histórico-evolutiva deste malfadado CF do Pocinho a MD, verificamos ainda que é publicado em:

- 14.IV.1914 um édito para expropriações de terrenos nas freguesias de Carviçais e Fornos para a construção do lanço compreendido entre as respectivas sedes de freguesia [DG, III s, n.º 109, 12.V.1914, 1192-1194; DG, III s, n.º 110, 13.V.1914, 1208-1210] (FERNANDES 1996a, 249);

- 25.IX.1914 uma portaria aprovando o projecto da variante de um outro lanço [DG, II s, n.º 230, 1.X.1914, 3412] (FERNANDES 1996a, 250);

- 17.XII.1914 uma notícia do descontentamento e consequentes diligências feitas pelos *povos do centro do concelho e, principalmente, pelos habitantes da vila de Mogadouro* face ao traçado da via-férrea uma vez que passaria longe daquela vila, 9km (FERNANDES 1996a, 251);

⁵⁷⁴ A mudança de regime acima aludida respeita à implantação da República em 5.X.1910. Refira-se a acção de Paiva Couceiro na conspiração monárquica do Norte e incursões militares a partir de Espanha em 1911 e 1912, assim como no movimento que ficou conhecido como “Monarquia do Norte” em 1919.

- 8.VII.1919 um relatório do governador civil de Bragança sobre viação acelerada (CF) no distrito⁵⁷⁵ (FERNANDES 1996a, 273);
- 25.VIII.1922 uma lei (a n.º 1.327) que destina verbas para a construção de diversos CF, um pouco por todo o País mencionando, entre outros, as *Linha de Régua a Lamego* com uma dotação consignada de 3:700.000\$00 e a *Linha do Vale de Sabor* (lanços de Carviçais a Bruçô e desta localidade a Mogadouro) com 1:500.000\$00; no seu artigo 6.º autoriza o Governo a *contratar com a CNCF a construção e exploração do prolongamento da linha de via reduzida de Santa Comba Dão a Viseu, até encontrar a linha de Tua a Bragança, com garantia de juro não superior a 6% respeitante ao capital que tiver que se empregar nessa construção sob a fiscalização do Estado*⁵⁷⁶ (DG 1922);
- 22.VI.1923 uma portaria aprova o projecto do lanço entre Bruçô e Urrós [DG, II s, n.º 150, 30.VI.1923, 2243] (FERNANDES 1996a, 296), com uma variante (proposta em 1920), entre essas duas localidades;
- 7.X.1926 é *autorizado um comboio mercadorias para adubos, mas a população de Fornos reagiu a tiro, sinos a rebate e pedradas, obrigando a GNR a intervir, pois queriam incendiar os vagões*⁵⁷⁷;
- 26.II.1927 uma portaria aprova o projecto de uma variante entre os perfis 60 e 199 do lanço de Bruçó a Urrós [DG, II s, n.º 51, 9.III.1927, 713] (FERNANDES 1996a, 307), proposta em Agosto de 1925;
- 11.III.1927 é firmado um contrato entre o Governo e a CCFP que arrenda a esta a exploração das linhas-férreas do Minho e Douro e Sul e Sueste, nas quais se incluiu a linha do Pocinho e Carviçais (DG 1927);
- 23.III.1927 uma portaria aprova o projecto da variante de Mogadouro entre os perfis 502 e 722, elaborado pela Direcção de CF do Minho e Douro [DG, II s, n.º 68, 29.III.1927, 954] (FERNANDES 1996a, 307);
- 30.IV.1927 uma portaria nomeia uma comissão para proceder à vistoria do troço entre Carviçais e Lagoaça [DG, II s, n.º 96, 5.V.1927, 1429] (FERNANDES 1996a, 308);

⁵⁷⁵ António Carlos Alves, *Propaganda regional do distrito de Bragança*, Bragança, Tipografia Adriano Rodrigues, 1920, 14-17.

⁵⁷⁶ Parece-nos ser esta a primeira vez em que se designa a ferrovia como do “Vale do Sabor”, sendo que a partir de 23.III.1927 essa terminologia generaliza-se, se exceptuarmos a portaria de 15.I.1930 que ainda lhe chama do “Pocinho a Miranda”.

⁵⁷⁷ Esta (e outra) informação foi-nos transmitida pela Técnica Superior Rosa Gomes, do Gabinete de Museologia e História da CP/Porto (hoje Projectos Culturais) -que muito agradecemos- mas sem indicação bibliográfica, o mesmo acontecendo com aquelas outras a partir de 22.VI.1923 onde não seja apresentada a fonte (situações que ocorrem sobretudo no final de cada §).

- 13.V.1927 uma portaria autoriza a abertura do troço entre Carviçais e Lagoaça, que ocorrerá a 6 de Julho p.f.⁵⁷⁸, na extensão de 16km, 16 anos após a inauguração da chegada do comboio a Carviçais, apesar da orografia não apresentar aí qualquer dificuldade;

- 19.XI.1927 é publicado o decreto no qual o Governo autoriza a CCFP a traspasar para a CNCF a exploração da Linha do Sabor (DG 1927);

- Janeiro de 1928 são retirados 900 contos ao orçamento deste CF para a Linha de Tomar;

- 27.I.1928 é assinado o *Térmo de contrato de trespasse para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro das linhas do Vale do Corgo (Régua a Chaves), do Vale do Sabor (Pocinho a Miranda) e da Régua a Vila Franca das Naves (em construção)* (CCFP 1928)⁵⁷⁹; tendo direito de opção na arrematação de empreitadas- (DG 1930e), iniciando a exploração deste CF em 1 de Fevereiro seguinte (que chegava a Lagoaça);

- 26.IV.1928 uma portaria (a n.º 5348) eleva à categoria de estação o apeadeiro de FEC [DG 1928, I s, 97, 1083] (FERNANDES 1996a, 312-313);

- 15.I.1930 uma portaria aprova o projecto do lanço de Urrós a Duas Igrejas, na extensão de 17.405m (datado de 31.VIII.1929) e na importância de 4.375.000\$00 (DG 1930a),

- 12.VI.1930 uma portaria do Ministro do Comércio e Comunicações João Antunes Guimarães, nomeia uma comissão para proceder à vistoria do troço de Lagoaça a Mogadouro (DG 1930b);

- 14.VI.1930 idem, ibidem, constitui uma comissão para proceder a um *minucioso inquérito* averiguando das possibilidades de exploração mais económica das linhas do Corgo e do Sabor (DG 1930c);

- 25.VI.1930 idem, ibidem, manda abrir à exploração o troço de linha-férrea de Lagoaça a Mogadouro (DG 1930d), cuja inauguração ocorrerá a 1 de Julho próximo;

- 16.VII.1930 idem, ibidem, adjudica à Companhia Geral de Construções [concorrente da CNCF] a empreitada n.º 2 dessa Linha para a execução de terraplanagens, obras de arte corrente e serventias entre o perfil 107 da variante do Mogadouro e o perfil

⁵⁷⁸ Decorrido um ano após esta abertura ao tráfego, *impõe-se quanto antes a construção da estrada de Freixo de Espada-à-Cinta à estação do mesmo nome*, no dizer do governador civil de então (ALVES 1975-1990, VII, 196).

⁵⁷⁹ Num dos muitos aspectos de elevado interesse neste Contrato, chama-nos a atenção o bónus de 5% que o Governo concedia à CNCF, como estímulo ao *transporte de mercadorias pobres, mas de grande tonelagem (minérios, adubos, correctivos, etc.)* (CCFP 1928, 5).

1.138 do lanço de Bruçô a Urrós (fim do lanço), na extensão de 15,84021km, assentamento das segundas vias e linhas de topo para serviço de cais nos apeadeiros de Variz e Urrós, assim como as necessárias mudanças de via, e as respectivas edificações e linha telefónica (DG 1930e);

- 22.X.1930 idem, ibidem, determinando que o Director-Geral de Caminho de Ferro outorgue, em nome do ministro, no contrato a celebrar com a Companhia Geral de Construções para a execução da empreitada n.º 2 (DG 1930f);

- 13.I.1932 idem, ibidem, aprova o projecto de construção de um novo cais no terreno fronteiro ao edifício da estação de Mogadouro (DG 1932a)⁵⁸⁰;

- 10.V.1932 idem, ibidem, aprova o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 1 da linha do Vale do Sabor, adjudicada à CNCF (DG 1932b);

- 1933 inicia-se a construção do troço entre Mogadouro e Duas Igrejas⁵⁸¹;

- 6.X.1933 uma portaria do MOPC Duarte Pacheco, adjudica à CNCF a empreitada n.º 3, que inclui a execução de terraplanagens, obras de arte corrente e serventias entre o perfil 46 da variante de Urrós e o perfil 531 do lanço de Urrós a Duas Igrejas, na extensão de 16,567km, também esses mesmos aspectos relativos às estradas de acesso às estações de Sendim e Duas Igrejas, na extensão de, respectivamente, 103,50m e 251,50m, bem como a construção dos vários edifícios e até a linha telefónica, tudo na importância de 1.133.000\$00 (DG 1933);

- 16.I.1934 uma portaria determina que o director-geral de CF outorgue, em nome do ministro, no contrato a celebrar com a CNCF para execução daquela mesma empreitada, a n.º 3 (DG 1934a);

- 17.IV.1934 uma portaria que aprova o projecto de nova localização do apeadeiro de Variz (DG 1934b);

- 29.V.1934 uma portaria aprova o projecto de uma casa na estação de Mogadouro, destinada a habitação do chefe de secção de via e obras e instalação dos escritórios da secção de via e obras da CNCF, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 79.932\$71 (DG 1934c);

⁵⁸⁰ Por esta altura foi proposta (mas não concretizada) uma nova variante que afastava a Linha da cidade de MD, aprovando-se contudo a sua continuação até às pedreiras de Santo Adrião (Vimioso) e classificando-se a transversal de Chacim (informe de R. Gomes/CP), ou seja, a ligação entre as Linhas do Tua e do Sabor, proposta antiga e agora (aparentemente) retomada.

⁵⁸¹ Comentava o Abade de Baçal em Agosto de 1933 que então a ferrovia só chegava ao Mogadouro mas continuavam os trabalhos, *já muito adiantados*, em direcção a MD, comentando ainda que a *linha assim construída por troços vai levar um tempo imenso, e por isso muito tarde ouvirá Miranda o silvo da locomotiva* (ALVES 1975-1990, IX, 232).

- 21.VIII.1934 uma portaria aprova o projecto de modificação da EN 26-2.^a, em frente ao apeadeiro de Urrós e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 55.216\$03 (DG 1934d);

- 27.XI.1934 uma portaria autoriza a CNCF a deixar de aplicar as tabelas de preços para percursos desde 300km, ou pagando como tal, nas linhas do Vale do Corgo e do Sabor, aos transportes de centeio, milho e trigo (grão), de farinhas de centeio, milho e trigo e adubos compostos e outros análogos (DG 1934e);

- 22.X.1935 uma portaria aprova o projecto da estrada de acesso ao apeadeiro de Variz (DG 1935a);

- 2.XI.1935 uma portaria aprova o projecto da segunda variante de Sendim (DG 1935b);

- 16.XI.1935 uma portaria declara sobranse uma parcela de terreno com a área de 360m², dentro do recinto da estação de TM, entre os km 12,25180 e 12,28780 destinada à construção de um celeiro para a Federação Nacional dos Produtores de Trigo (DG 1935c);

- 27.V.1936 uma portaria aprova a anulação das tabelas para percursos de 300km, ou pagando como tal, em vigor nas linhas do Vale do Corgo e do Sabor, proposta pela CNCF (DG 1936a);

- 27.V.1936 uma portaria aprova o projecto da estrada de acesso à estação de Duas Igrejas e o respectivo orçamento, na importância de 31.162\$74 (DG 1936b);

- 9.XI.1936 uma portaria concede à Junta de Freguesia de Bemposta, o subsídio de 20.000\$00, como adiantamento, para a construção da estrada de ligação da povoação à estação de CF do mesmo nome (terraplanagens e obras de arte entre os perfis 0 e 30) (DG 1936bc);

- Novembro de 1936 é aprovada uma nova variante em Sendim;

- 4.X.1937 uma portaria aprova o processo de expropriação do terreno para construção de um triângulo de inversão de locomotivas, na estação de Carviçais (DG 1937a);

- 30.X.1937 uma portaria aprova o projecto de paragem de Fonte de Aldeia, entre os perfis 353 e 358 do lanço Urrós a Duas Igrejas e o respectivo orçamento, na importância de 15.746\$00 (DG 1937b);

- 24.III.1938 uma portaria concede à CM de MD a comparticipação do Estado em 42.527\$61 para a construção de um troço da EM de Palaçoulo à estação de Sendim (DG 1938a);

- 12.IV.1938 uma portaria nomeia uma comissão a fim de verificar se o troço entre Mogadouro e Duas Igrejas está em condições de ser aberto à exploração (DG 1938b);

- 10.V.1938 uma portaria manda abrir à exploração o troço entre as estações de Mogadouro e Duas Igrejas, na extensão de 32,65664km (DG 1938c), cuja inauguração acontece doze dias depois (ALVES 1975-1990, XI, 587);

- 25.VIII.1938 uma portaria determina que o director-geral de CF outorgue, em nome do ministro, no contrato a celebrar com José Teixeira de Magalhães (sic) para execução da empreitada n.º 4, de pavimentação do largo da estação de Variz (DG 1938d);

- 7.XII.1938 uma portaria declara sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 25m², situada à direita da linha férrea, entre os km 12,28865 e 12,29115, em TM, que é cedida para o estabelecimento de uma serventia para o celeiro da Federação Nacional dos Produtores de Trigo existente na estação de TM, aquisição declarada de interesse pública para os celeiros a construir pela Comissão Administrativa das Obras dos Celeiros (DG 1938e);

- 26.I.1939 uma portaria determina que um condutor de exploração de 2.ª classe da Direcção Geral de CF outorgue em nome do ministro na escritura de venda da referida parcela de terreno considerada sobrance e a celebrar com a Federação Nacional dos Produtores de Trigo (DG 1939a);

- 11.I.1940 uma portaria aprova o projecto para a expropriação de duas parcelas de terreno localizadas entre os km 105, 35100 e 105,43550 respectivamente com as superfícies de 77 e 920m², necessárias para a construção de um cais para despacho de cortiça na estação de Duas Igrejas (DG 1940a);

- 11.IV.1940 uma portaria aprova o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 4, de execução de pavimentação do largo da estação de Variz, de que é adjudicatário José Teixeira de Magalhães (DG 1940b);

- 13.VII.1940 uma portaria declara sobranteras duas parcelas de terreno com as superfícies respectivamente de 77 e 261m², a primeira entre os km 14,41060 e 14,43660 e a segunda entre os km 33,413 e 33,513, nas freguesias de TM e Carviçais, cedidas à JAE (DG 1940c);

- 13.III.1942 uma portaria concede à CM de TM a comparticipação de 93.670\$00, pelo *Fundo de Desemprêgo*, para alargamentos, construção de um colector, muros de suporte, calcetamento e plantações, no Bairro da Estação, em TM (DG 1942a);

- 6.VI.1942 uma portaria concede à CM de Mogadouro a comparticipação do Estado de 37.232\$00 para a construção da estrada de ligação de Bemposta à sua estação de CF e EN 26-2.^a, na extensão de 2.624,5m (DG 1942b);

- 10.VIII.1943 uma portaria concede à Junta de Freguesia do Larinho, a comparticipação do Estado de 38.253\$00 para a construção de um caminho vicinal da aldeia à estação de CF, na extensão de 1.448m (DG 1943a);

- em 1956 noticiava um jornal regional que a *estação dos Caminhos de Ferro do lugar do Carvalhal* (minas de ferro), apesar de ser já considerada a de *maior rendimento na província de Trás-os-Montes* continuava sem uma casa digna para o chefe, sem casa para o factor -sem sala de espera- e sem uma gare onde os passageiros se pudessem resguardar/acolher, *Se não fosse a boa vontade do chefe da estação, que permite, quando chove, acolherem-se alguns passageiros no seu pequeníssimo gabinete, não sei que seria. Mesmo assim a maior parte dos passageiros tem de ficar na rua à chuva, vento, sol...* (MB 1956);

Deixou a Linha do Sabor⁵⁸² de transportar passageiros nas velhas e já desconfortáveis carruagens de dois eixos e plataformas abertas, rebocadas por locomotivas a vapor, em data anterior a 29.IX.1979⁵⁸³, continuando contudo a realizar esse serviço nas desengonçadas automotoras azuis⁵⁸⁴ complementado por autocarros da CP, num prenúncio claro dos objectivos em vista, pois em breve os veículos rodoviários as substituiriam na totalidade, como veio a ocorrer, ou a 17 de Abril ou a 17.V.1981, quando a última automotora deixou de estar apta para o serviço (GOMES 2005b, 13; GARCIA 2000).

Numa primeira fase, sucediam a estes autocarros, com intervalos de poucos minutos, outros de uma empresa privada que ainda hoje opera na região, uma vez que o número reduzido daqueles era insuficiente para a demanda mas, pouco depois, estes

⁵⁸² Estações desta Linha: Pocinho ↔ TM ↔ Larinho (apeadeiro) ↔ Carvalhal (ap.) ↔ Felgar (ap.) ↔ Mós (ap.) ↔ Fonte do Prado (ap.) ↔ Carviçais ↔ Macieirinha (ap.) ↔ FEC ↔ Fornos (ap.) ↔ Lagoaça ↔ Bruçó ↔ Vilar de Rei (ap.) ↔ Mogadouro ↔ Variz ↔ Sanhoane (ap.) ↔ Urrós (ap.) ↔ Sendim ↔ Fonte da Aldeia (ap.) ↔ Duas Igrejas (MD).

⁵⁸³ Data de entrada em vigor do horário da via (infra apresentado), onde já não constam os comboios mas somente as automotoras com serviço complementado por autocarros da CP. Aliás, estava nos planos desta empresa pública já em inícios de 1978, a *completa substituição da tracção a vapor pela diesel*, prevendo lançar ao longo de 1979 vinte automotoras duplas a gasóleo de via estreita, nas linhas ao N do Douro (CP 1978). Com a ameaça do encerramento da Linha levantou-se o Povo revoltado através de várias acções de protesto, como relata, por exemplo, “O Primeiro de Janeiro” na sua edição de 28.IX.1979 (GOMES 2005b, 12).

⁵⁸⁴ Conhecidas por “Automotoras Nacionais”, construídas nas Oficinas Gerais de Santa Apolónia em 1943 e que aqui vieram terminar a sua vida activa (Forum...). Utilizadas com alguma frequência pelo Autor.

ultrapassaram (literalmente) os da CP, até que o Conselho de Administração da CP se viu livre de tal encargo entre 29 de Maio e 25.IX.1988⁵⁸⁵.

Subsistiram todavia as antigas locomotivas a vapor, dos inícios do século XX, a rebocar alguns vagões de mercadorias até 5.I.1989 (GARCÍAS 2000), data em que esta ferrovia foi definitivamente desactivada sem que se tivesse executado na totalidade o projecto de a levar pelo menos até à cidade de MD, já que razões de defesa nacional impediram que transpusesse a fronteira, como inicialmente esteve previsto.

Foi o seu Património votado ao abandono, sendo pelo ano de 1999 os carris levantados porque vendidos a um sucateiro, sucedendo até ter o Povo de uma freguesia de lhe comprar o depósito metálico (da água) com o dístico “CARVIÇAIS” para que não fosse levado (para o ferro-velho). O traçado da via, nos sítios de atravessamento dos aglomerados urbanos bem como nas zonas de cultivo, brevemente desaparecerá como nos é dado constatar, por exemplo, nessa mesma aldeia e no planalto de MD. No concelho de TM tem sido aproveitado para uma conduta de água e mais recentemente, entre a Vila e o Larinho, para uma muito propalada “via verde” ou “ecopista” (!?)⁵⁸⁶, precisamente por aqueles que nada fizeram para contrariar os intentos da CP, querendo talvez assim justificar o encerramento da ferrovia.

No que respeita ao seu património edificado, exceptuando a estação de TM que foi arrendada à CM para estaleiro logo no início da desactivação, todas as demais foram desprezadas, vandalizadas e rapidamente entraram em ruína. A de Lagoaça, foi a única recuperada e entregue à freguesia, servindo de restaurante, graças às influências de um político nacional daí oriundo. A Associação de Apicultores do Douro Internacional há muito que deseja instalar-se no outrora belo edifício da estação de Mogadouro (em Santiago) mas a REFER (herdeira da infra-estrutura e da teimosia) não negocia. Outras situações muito pontuais de pequenos edifícios de antigos apeadeiros, vêm sendo negociadas pelas Autarquias Locais, com vista à sua recuperação agora que a ruína é total.

⁵⁸⁵ O último horário da Linha do Sabor (apenas com serviço de camionagem) entrou em vigor em 29.V.1988. O horário seguinte da CP -de 25 de Setembro desse ano- já não faz referência a esta linha-férrea, segundo amáveis informações remetidas por Rosa Gomes (Projectos Culturais/CP) que conosco colaborou no esclarecimento destes factos, o que uma vez mais agradecemos. Poderá considerar-se que o encerramento tenha ocorrido a 1.VIII.1988 (PINA 1976-1977, 114; CONDE 2007, *Actualidade.htm*)?

Estes autocarros faziam as seguintes paragens: Pocinho; TM; Carviçais; FEC; Lagoaça; Castelo Branco; Mogadouro; Variz; Sendim; Duas Igrejas; MD. Afinal a CP sempre levou os passageiros desde a Linha do Douro até à cidade de MD, mesmo que no ocaso da Linha do Sabor!

⁵⁸⁶ O Parque Natural do Douro Internacional criou um percurso pedestre ao longo da via entre FEC e Duas Igrejas (com indicação da distância em km entre cada estação): FEC 7 Lagoaça 9 Bruçó 10 Vilar de Rei 3 Mogadouro 6 Variz 10 Urrós 6 Sendim 11 Duas Igrejas (PNDI...).

Em Duas Igrejas um casal de anciãos (antigos ferroviários), vão por enquanto (GARCIA 2000, 85), voluntariamente, cuidando do que lhe é possível, tudo o mais são paredes esventradas, destroços, de silhares, de painéis de azulejos, de restos de carris, indícios de plataformas, tudo envolto pelos silveirais (e outra vegetação) que livremente ocupam o espaço que certamente outrora lhes pertenceu.



Na estação de comboio de Duas Igrejas

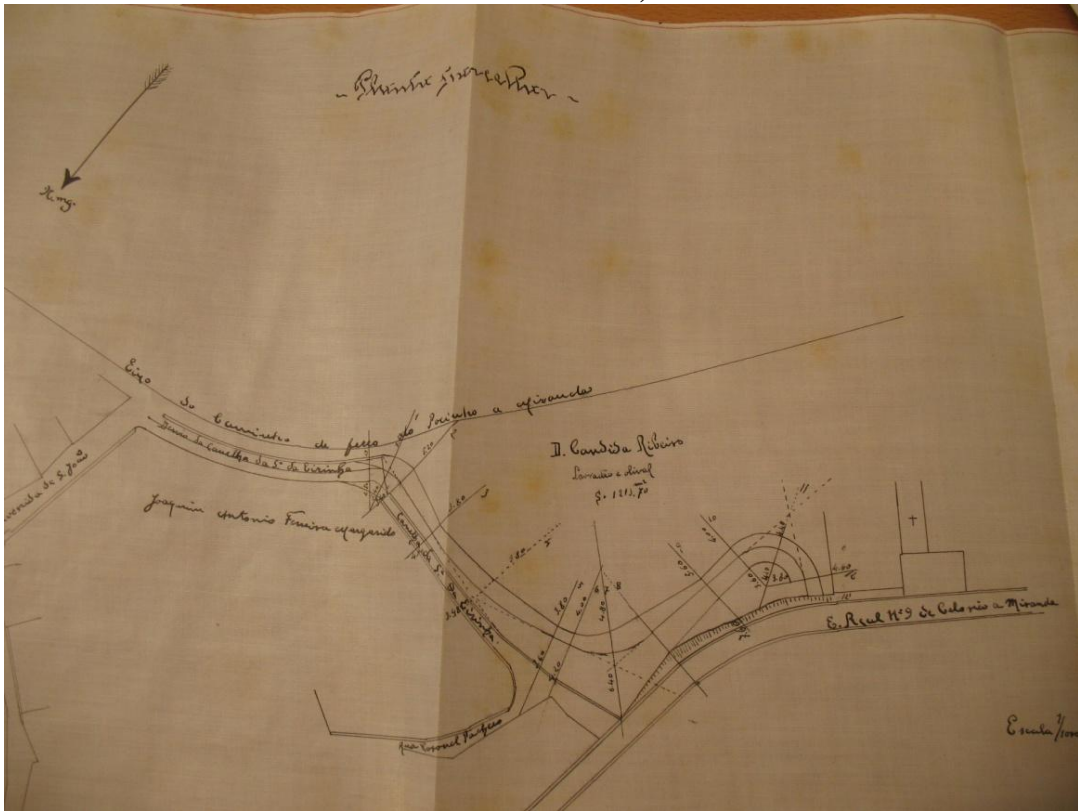
[...] Eili bien arrimado als carreiros andaba ua cousa negra, sudaba mais que un macho i bufava cumo un bui quando s'anraiba. De barriga de cuba i ruodras de l tamanho de las de l nuosso carro puxadas por uns cambiços i atadas cun uns trasgueiros. Palantre i para trás de çofineira de chicharra, cumo quien nun se habie recolhido essa nuite, l chapéu de l chupon nun paraba queto anquanto de la chamineia salie ua nubre de fumo ambuolta de bafo, tapando las purmeiras raiadas oufrecidas nessa manhana pul criador.

Anton quedei a saber que aqueilho era la máquina de l comboio. Sien bacas nien béstias, nien burros pa la puxar. Alhá andaba eilha nun bou-me, bengo, toda ancarbonada cumo malhadores apuis dun die de frauga.

Ambaçbacado i tolhido assi quedei até que aquel monstro negro asparcido a un scarabeilho gigante, agarrado a uas bagonetas, botou dous silbos i sues ruodras galopórun sobre las lhinhas de fierro a caras al sul [...]

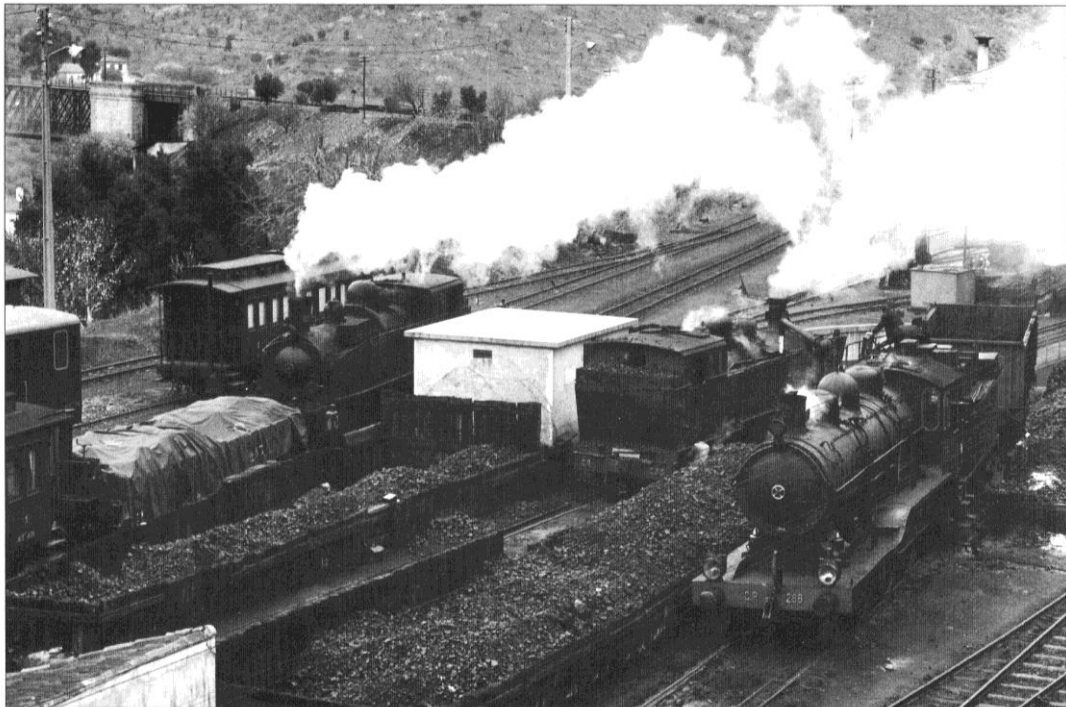
(Faustino ANTÃO 2008)

Planta parcelar do projecto (com 1.^a versão em 1908) dos acessos à estação ferroviária da vila de Torre de Moncorvo (R. Combatentes da Grande Guerra, concluída na década de 1970)



(AHMTM 1910)

Fotografia da fervilhante estação do Pocinho (1971)



(MARISTANY 2000, 190)

Fotografias das automotoras da Linha do Sabor, no Pocinho (1971)



(SCHIKORR 1971b)



(SCHIKORR 1971b)

Fotografias da estação de Torre de Moncorvo na década de 1980 e na actualidade



(PEIXE...)



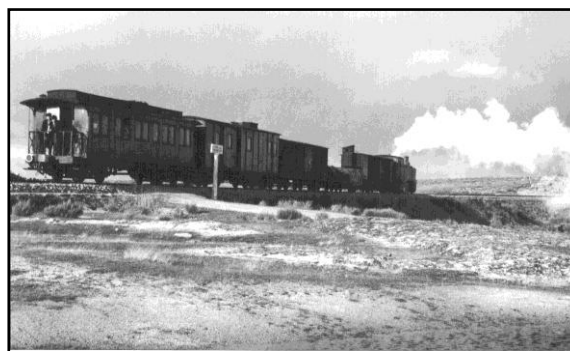
(ABREU 2007f)

Fotografia da locomotiva CP E 216 em Carviçais (1971)



(SCHIKORR 1971b)

Fotografia de um misto no Planalto Mirandês (1972)



(MARISTANY 2000, 199)

Fotografia da antiga estação de Mogadouro



(ABREU 2006a)

Fotografias da estação e placa giratória de Duas Igrejas



(CARABIAS 2005)

Fotografias de pormenores da mesma estação



(RIVAS 2008)

Um dos últimos horários da Linha do Sabor



Caminhos de Ferro Portugueses

Pocinho



**Duas Igrejas
Miranda do Douro**

Horário em vigor desde 29 de Setembro de 1979

Horário ferroviário						Horário rodoviário						
Automotora N.º 26521 1-2	Automotora N.º 26623 1-2	Estações	Automotora N.º 26620 1-2	Automotora N.º 26622 1-2		(b)	(c)	(d)	Localidades	(e)	(f)	(g)
12 35	20 30	Pocinho	12 00	17 55		12 05	18 11	20 20	Pocinho	7 57	11 42	16 27
13 05	20 51	Moncorvo	11 38	17 33		12 23	15 29	20 38	Torre de Moncorvo	7 40	11 25	16 10
13 15	21 01	Larinho (sp.)	11 20	17 24		12 48	15 54	21 03	Carviçais	7 15	11 00	15 45
13 30	21 16	Carvalhal (sp.)	11 16	17 11		13 04	16 10	21 19	Freixo de Espada à Cinta	6 59	10 44	15 29
13 35	21 22	Felgar (sp.)	11 10	17 05		13 13	16 19	21 28	Lagoaça	6 50	10 35	15 20
a13 45	a21 32	Mós (sp.)	a10 59	a16 54		13 25	16 31	21 35	Castelo Branco	6 25	10 13	14 58
a13 51	a21 37	Fonte do Prado	a10 55	a16 50		13 53	16 59	22 08	Mogadouro	6 10	9 55	14 40
13 53	21 39	Carvalhal (sp.)	10 53	16 48		14 11	17 17	22 25	Vairiz	5 52	9 37	14 22
a14 03	a21 49	Macedieira (sp.)	a10 43	a16 38		14 35	17 41	22 50	Senedim	5 28	9 13	13 58
14 10	21 56	Freixo de Espada à Cinta (sp.)	10 38	16 33		14 53	17 59	23 08	Duas Igrejas	5 10	8 55	13 40
a14 19	a22 05	Fornos Sabor (gar.)	a10 29	a16 24		15 05	18 11	23 20	Miranda do Douro	4 57	8 42	13 27
14 24	22 10	Lagoaça (sp.)	10 25	16 20								
14 39	22 25	Broco (sp.)	10 09	16 03								
14 55	22 42	Vilar do Rei (sp.)	9 52	15 47								
15 03	22 50	Mogadouro	9 40	15 40								
	a23 05	Vairiz (sp.)	9 35									
	a23 17	Senedim	a 9 29									
	a23 25	Urrós (sp.)	9 18									
	a23 35	Senedim	a 9 09									
	a23 44	Fonte da Aldeia (sp.)	a 8 59									
		Duas Igrejas-Miranda	8 50									

OBSERVAÇÕES:
 1.ª - 1.ª e 2.ª classes.
 2.ª - Se efectos passarem quando haja passageiros para embarcar ou desembarcar devendo, neste caso, ser previamente prevenido o revisor.
 3.ª - Recebe ligação do comboio n.º 6011 (directo), com partida de Porto (S. Bento) às 7-45 e chegada a Pocinho às 12-03 horas.
 4.ª - Recebe ligação do comboio n.º 6012/6022 (semidirecto), com partida de Porto (S. Bento) às 9-25 e chegada a Pocinho às 15-10 horas.
 5.ª - Recebe ligação do comboio n.º 6015 (semidirecto), com partida de Porto (S. Bento) às 14-20 e chegada a Pocinho às 20-13 horas.
 6.ª - Durante o período de renovação da linha do Douro, dá ligação aos rãbados, domingos e dias feriados ao comboio n.º 6010 (semidirecto), com partida de Pocinho às 8-31 e chegada a Porto (S. Bento) às 13-35 horas.
 7.ª - Dá ligação ao comboio n.º 6222/6012 (semidirecto), com partida de Pocinho às 12-38 e chegada a Porto (S. Bento) às 18-30 horas.
 8.ª - Dá ligação ao comboio n.º 6014 (directo), com partida de Pocinho às 18-08 e chegada a Porto (S. Bento) às 22-32 horas.

(CP 1979b)

Fotografia do antigo apeadeiro de Mós

Bilhete da CP do tipo *Edmondson* de viagem entre o Pocinho e Moncorvo (24.VII.1979)



(CP 1979a)



(SAMBADÉ...)

4.5. – A construção da ponte ferro(-rodo)viária do Pocinho

A história da técnica de construção de pontes está relacionada não só com as matérias-primas disponíveis, mas também com a evolução tecnológica e as formas estruturais desenvolvidas e utilizadas em cada época.

O surto de sucessivos inventos ao longo da segunda metade do século XIX, sobretudo em Inglaterra, beneficiou várias áreas da indústria, entre elas a siderúrgica e a dos transportes.

A abundância de minérios de ferro, o seu alto teor e redutibilidade, a sua grande resistência e diversidade de propriedades que podem ser obtidas por liga, farão doravante deste metal o material mais usado pela engenharia (COTTREL 1993, 186), substituindo a madeira e a pedra na construção de obras destinadas a dar continuidade às vias de comunicação através da transposição de depressões de terreno.

Foi a primeira ponte metálica construída em Coalbrookdale sobre o rio Severn, (Shropshire - Inglaterra), na década de 70 do século XVIII (ASHTON 1977, 202), em ferro fundido; contudo este material não permitia outra tipologia estrutural que não fosse o arco trabalhando em compressão (MARTINS ET ALII 1998, 22).

A evolução tecnológica da metalurgia do ferro, possibilitou a criação através de processos químicos para obtenção de metais de melhor qualidade, dos chamados *aços-carbono*, superiores a qualquer um dos materiais anteriores relativamente à combinação de dureza, resistência e tenacidade (COTTREL 1993, 199), promovendo o desenvolvimento da viação pela consequente construção de numerosas pontes, agora de arcos triangulados ou de vigas rectas.

Em Portugal, o desenvolvimento da viação é incrementado com a criação em 1852, do MOPCI e do Conselho Superior de Obras Públicas, tendo como objectivo o cumprimento de um desiderato nacional: conquistar o progresso e a civilização.

O País não estava ligado entre si por vias de comunicação capazes (ABREU 2003a), mas o debate instalou-se e, lentamente, as coisas começaram a mudar, ocorrendo o desenvolvimento da itinação (rodo e ferroviária) paralelamente ao de outras obras públicas. Todavia por finais da centúria ainda havia muito por fazer e alguém informado se

queixava de que *O atrazo da viação municipal do nosso paiz é espantoso* (NAVARRO 1887, 113).

Ora para o desenvolvimento da viação, era necessário construir pontes e outras obras de arte e o ferro e/ou aço colaboraram de forma importante nessa empresa como vimos, ajudando conseqüentemente, pelo menos numa segunda fase, também ao incremento da industria nacional, destacando-se em determinado momento a Companhia Aliança do Porto -que construiu a Ponte do Pinhão (DG 1903a) desde o início associada à do Pocinho- e a Empresa Industrial Portuguesa (MATOS 1998), construtora da “nossa” Ponte.

A Ponte do Pocinho foi desde a primeira hora pensava para ter uma dupla função, i. e., a de servir a estrada e o CF. Inicialmente a solução da sobreposição de tabuleiros não foi equacionada (DG 1901a; DG 1901g) -pois pensara-se nas duas vias a correrem paralelamente e ao mesmo nível-, apesar de em Portugal já se terem construído anteriormente duas pontes metálicas dessa tipologia, a de Viana do Castelo (1878) e a internacional de Valença – Tui (1886) (MARTINS ET ALII 1998, 32).

A - Diacronia do processo legal para a sua construção

Em 1876 é nomeada no âmbito da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses uma Comissão *para estudar a melhor maneira de terminar a discussão sobre a rede geral dos caminhos de ferro* (AECP 1879, 43), comissão que discutirá com acuidade o assunto mormente até 1878 (SOUSA 1927, 106), ano em que é cometida, por Portaria de 12 de Junho, ao Eng.º Sousa Brandão *a missão de estudar os caminhos de ferro ao norte do Douro, que pozessem em comunicação o interior das provincias do Minho e Traz os Montes com os caminhos de ferro principaes do Douro e Minho*, trabalho no final do qual apresenta vários ante-projectos para os caminhos-de-ferro de via reduzida, entre eles três linhas principais para a província transmontano-duriense, contemplando uma delas o trajecto entre o Pocinho e a fronteira com Zamora (BRANDÃO 1880, 155-157).

Recorde-se que os trabalhos para a construção da Linha do Douro já se haviam iniciado em 1873 e enquanto essa discussão decorria as obras avançavam para montante, pois as locomotivas chegam à Régua em 1879 (CP 2002).

Por Portaria do MOPCI/DGOMP de 8.X.1886, é aprovado o projecto e respectivo orçamento (na importância de 839\$000) -elaborados pela Direcção da Construção dos

Caminhos de Ferro do Minho e Douro- para a construção do ramal da ER n.º 9 (entre Celorico da Beira e MD) à estação do Pocinho no Caminho de Ferro do Douro, na extensão de 178,39m, determinando-se que o Director das OP do Distrito da Guarda *faça proceder, com urgencia, á execução dos trabalhos do referido ramal* (DG 1886b).

Declara ainda o Ministro Emídio Navarro, de utilidade pública as expropriações *de tres parcelas de terreno pertencentes a D. Josefa de Seixas, João Antonio de Campos e Bernardo Doutel, situadas a primeira no sitio da Tritana, a segunda no sitio da Pedrella e a terceira no sitio das Avelleiras, todas na freguezia e concelho de Moncorvo*, propostas com carácter de urgência pelo Director das OP do Distrito de Bragança, com vista à construção do lanço da ER n.º 9 compreendido entre o Pocinho e a vila de TM (DG 1886c).

Refira-se que em 10.I.1887 é aberto à exploração pública o troço ferroviário da Linha do Douro entre o Tua e o Pocinho (CP 2002).

Através de duas portarias da mesma entidade, ambas de 1887 (11 de Julho e 11 de Agosto), prosseguem as expropriações para a estrada no mesmo lanço, desta vez de duas parcelas situadas no lugar do Campo (TM), uma de monte com árvores pertencente a Luís Augusto Salgado e a outra, de terreno lavradio e de monte com árvores a D. Maria de Sá (DG 1887b); a segunda das expropriações volta a ser motivo de Portaria, com data rectificada de 11 de Agosto e a considerar a parcela de terreno como apenas de lavradio e com monte (DG 1887c).

A 2 de Dezembro desse ano, é ordenada a abertura *á circulação publica para passageiros e mercadorias no dia 9 do corrente até á Barca de Alva*, após *cumpridas as prescripções constantes do parecer da comissão encarregada de proceder às provas dos taboleiros metallicos das pontes e viaductos* da 11.ª secção do Caminho de Ferro do Douro; na mesma data é repetido o procedimento relativo à ponte internacional sobre o rio Águeda, depois de efectuada a vistoria dos engenheiros portugueses e espanhóis nomeados pelos Governos dos dois Países (DG 1887d). Com efeito, nesse dia 9 de Dezembro, sobre essa mesma ponte, ocorrem, não uma mas quatro inaugurações, porquanto se davam por concluídas as obras da ponte sobre o Águeda, dos troços entre o Côa e a BA (ABREU 2004), entre Lumbrales e a BA (CASARES 1973, 431) e conseqüentemente, as da via férrea que ligava as cidades do Porto e Salamanca (COSTA 1888, 21).

Em 31.VII.1889 é apresentado um ante-projecto para uma ponte sobre o Douro na zona do Pocinho (DG 1901a), local onde desde a Idade Média existia um importante porto e barca para vadear o rio Douro.

E porque os povos da região também anseiam pelo seu quinhão de progresso, reclamam-no junto das instâncias nacionais até verem realizadas (algumas das) promessas (DG 1882r; DG 1882t; DG 1882v; DG 1882w; DG 1888b; DG 1890a; DG 1890c).

Entretanto abria ao público em 1895 o serviço telegráfico da estação ferroviária do Pocinho (DG 1895).

Estavam pois dados todos os passos para a irreversibilidade de se construir futuramente uma ponte no Pocinho, como aliás atrás se viu, percebendo-se desde logo que o projecto forçosamente a indicaria como mista, pois por aqui estavam delineadas como já sabemos duas vias de comunicação terrestre, uma estrada e um CF.

E a população veio ao Pocinho no dia 15.VIII.1899 -alguns deslocando-se do N do distrito de Bragança (OLIVEIRA 1964, 14-15)-, para acompanhar a visita que o MOP Elvino de Brito aí efectuou no sentido de dar um novo alento à região já cansada de vãs promessas (CASTRO 1975, 11).

Mas a verdade é que logo por Portaria de 30 de Setembro seguinte e em conformidade com uma outra de 23.VIII.1898 que manifestava a necessidade de uma *conveniente ligação dos centros de população e produção agrícola e industrial do paiz com as estações das vias ferreas em exploração*, decide que fosse elaborado *com a possivel urgencia, o projecto do programma para a construcção, por concurso publico... de uma ponte sobre o rio Douro, na estrada real n.º 9, nas proximidades da estação do Pocinho*, tomando nesse mesmo dia igual deliberação para uma ponte no Pinhão (DG 1899e).

Todavia a decisão de se abrir concurso público perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, *para a construcção e exploração durante dez annos, de duas pontes sobre o rio Douro, no Pocinho e no Pinhão*, sendo que a do Pocinho, *alem de ligar entre si os dois troços da estrada real n.º 9, será construida de modo que possa ser aproveitada para o caminho de ferro do Pocinho a Miranda*, ocorre apenas através do decreto de 21.II.1901 (DG 1901a).

Tanto as *Bases para a elaboração do programma e do caderno de encargos do concurso para a construcção e exploração de duas pontes sobre o rio Douro*, como o próprio programa de concurso, definem entre vários outros aspectos que a ponte do

Pocinho será projectada com a largura sufficiente para comportar, em vias independentes e ao mesmo nível, o caminho de ferro e a estrada ordinaria, significando que a solução da sobreposição de tabuleiros ainda não tinha sido equacionada (DG 1901a; DG 1901g), apesar de em Portugal já existirem duas pontes metálicas dessa tipologia, como se viu (MARTINS ET ALII 1998, 32).

A abertura desse concurso é publicada no DG de 17.IV.1901 (DG 1901b) e repetida a 30 de Julho do mesmo ano (DG 1903b).

Entretanto continuavam a decorrer as expropriações na margem direita do Douro, desta feita de uma parcela de 1.202,62m² de um *terreno bravio com amendoeiras* ao proprietário da Quinta do Campo, *entre os perfis 0 a 8 do projecto do lanço comprehendido entre o Pocinho e esta villa de Moncorvo, para a construcção da estrada real n.º 9, naquelle ponto, sendo o preço da expropriação... 65\$000 réis* (DG 1901p).

Mas porque as condições e cadernos de encargo para os contratos não satisfaziam as empresas, não houve concorrentes (ALVES 1975-1990, IX, 231), voltando a publicar-se o concurso na folha oficial a 17.II.1902 após ligeira revisão das *Condições e cadernos de encargos* (DG 1902a; GCF 1902), e outra vez a 30 de Maio surgindo aqui uma proposta mas de seguida julgada inaceitável (DG 1902b; ALVES 1975-1990, IX, 231).

E porque nas disposições do programa do concurso o Estado através de uma cláusula havia salvaguardado os seus interesses de não ser obrigado a adjudicar qualquer proposta, determina o Ministro de então Manuel Francisco de Vargas, por Portaria de 14.VI.1902 e nos termos dessa mesma cláusula, *não fazer a adjudicação das respectivas empreitadas*, optando por abrir concursos separados para cada uma das pontes (DG 1902b).

Nesse mesmo diploma legal se determina ainda que pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado *seja mandado elaborar, sem perda de tempo, o projecto da Ponte do Pocinho, de modo que possam constituir objecto de empreitadas distinctas a construcção das avenidas e das alvenarias da ponte e o seu taboleiro metalico* (DG 1902b; GCF 1902b).

Ora, uma vez que se não obtivera resultado satisfatório nos concursos anteriores como acima se viu e, *attendendo á urgente necessidade da ponte sobre o Douro, no Pocinho, destinada á ligação dos dois troços da estrada real n.º 9, e construida por forma que possa mais tarde ser aproveitada para a linha ferrea do Pocinho a Miranda* e tendo em vista a *protecção que á industria nacional deve ser dispensado* conforme prescrito na

legislação, é autorizada -por portaria de 1.XII.1902 mas só publicada em DG a 4 de Março seguinte- a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a contratar a Empresa Industrial Portuguesa para construir a famigerada ponte, *segundo projecto que for por ella elaborado* mas obrigatoriamente aceite pelo Estado, com a condição, entre outras, de que *A ponte será de taboleiros sobrepostos, sendo o inferior destinado á estrada e o superior ao caminho de ferro de via larga, previsto no plano da rede complementar ao norte do Mondego... devendo-se construir desde já do taboleiro superior apenas a parte indispensavel para o contraventamento das vigas* (DG 1903b).

Verificamos agora que as pressões seriam muitas, pois o processo já se arrastava à demasiado tempo envergonhando os políticos, ao ponto do Governo admitir a sua urgente construção, desistindo por conseguinte do concurso público e contratando directamente uma empresa; a premência da decisão está também patente nas recomendações que da estrutura do tabuleiro superior se construísse apenas o necessário; o importante para a época parece ser que a ponte fosse atravessável se não já pelos comboios pelo menos pelos carros.

O conde de Paçô Vieira na pasta das OP imprime um novo dinamismo ás velhas aspirações dos povos da região relativamente à construção das infra-estruturas que consideram imprescindíveis para o seu desenvolvimento, apresentando às Côrtes um projecto de lei para a imediata construção do CF do Pocinho a MD por conta do Estado (DG 1903d).

Refira-se que Paçô Vieira possuía afinidades com as questões ferroviárias mesmo antes de ser Ministro das OP, pois era membro efectivo do Conselho de Administração da CDPCFP, para o qual fora nomeado em 19.VII.1901, pelo seu antecessor Manuel Francisco de Vargas (DG 1901n); esta Companhia, organizada em 1889 com o beneplácito do Governo Português, fazia a exploração comercial do porto de Leixões e da linha férrea de Salamanca à BA e a VF, substituindo-se ao Sindicato Portuense que acumulara passivos com a construção dessa ferrovia (ABREU 2004a).

E a autorização legislativa é concedida pela carta de lei de 1.VII.1903 (DG 1903e), tendo agora o estadista reunidas as condições para avançar com a obra, decidindo por decreto de 15 do mesmo mês e após discorrer sobre a bitola da futura via, que ela seria de largura reduzida apesar de no plano aprovado pelo decreto de 15.II.1900 se preverem duas

linhas a partir do Pocinho⁵⁸⁷, uma métrica até Miranda e outra de 1,67m até às minas do Reboredo para evitar as baldeações dos minérios (DG 1903g).

Apela então o ministro para que se procedesse *sem perda de tempo á construcção da respectiva ponte* no Pocinho (DG 1903e), pois já havia por portaria de 16.IV.1903 autorizado o Director das OP do Distrito de Bragança a *proceder á construcção do lanço do ramal para a margem direita do rio Douro, da estrada real n.º 9, comprehendido entre as proximidades do Areal Grande e a Canada das Canamelães, e autorizar o referido funcionario a despende, no corrente anno economico, com a execução d'estes trabalhos, a quantia de 1:000\$000 réis* (DG 1903f).

Por portaria de 11.XI.1903 e após vários considerandos essencialmente de ordem económica, determina-se *que o taboleiro metallico da ponte do Pocinho seja construido nas condições de resistencia, correspondentes á via larga, sendo embora a linha construida para via reduzida, e que a estação do Pocinho seja projectada em condições de nella ser feito, com rapidez, commodidade e economia, o transbordo das mercadorias e, especialmente, dos minérios, marmores e alabastros, sem onus suplementar para o trafego* (DG 1903h).

Somos assim informados de que pelo menos teoricamente, não foi completamente descurada a hipótese de no futuro o material circulante de via larga poder atravessar o Doiro a partir da estação do Pocinho, ao salvaguardarem-se as dimensões do tabuleiro. E a 15 desse mês e ano, realizou-se a inauguração dos trabalhos para a construção da ponte do Pocinho (ALVES 1975-1990, IX, 231; TQ 2003a), pelo MOPCI conde de Paçô Vieira, acompanhado de larga comitiva (OLIVEIRA 1964, 14-15), *sendo para isso apresentado ao exm.º ministro uma picareta com a qual elle picou o terreno no lugar onde tem de ser levantado o encontro da ponte do caminho de ferro, na margem esquerda daquelle rio, lançando a terra cavada para fóra do cavouco com uma pá que para esse fim também lhe foi apresentada. E sendo por este facto e fórma solemnemente inaugurada a construcção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda, conforme reza o Auto de inauguração dos trabalhos de construcção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda* (JN 1903; LOPES 1903).

Da leitura do relatório do Governo enviado à Câmara dos Deputados pelo mesmo ministro com data de 10.III.1904 e relativo à gestão do *fundo especial dos caminhos de*

⁵⁸⁷ Resolução tomada devido a *considerações de ordem militar* (DG 1903h), pois estes discordavam duma via larga prevista para ser transfronteiriça.

ferro do Estado, destinado a prover aos encargos da construção de linhas complementares, de obras novas nas linhas em exploração e de aquisição de material circulante, coligimos os aspectos que neste momento mais nos importam (DG 1904a, 947):

– ter sido dada primazia à construção das linhas da Régua a Chaves, do Pocinho a Miranda e da Régua a VFN, entre várias outras;

– que para a construção das pontes do Pinhão e do Pocinho *contratadas e em execução* a verba de 80.000\$000 réis era suficiente para esse ano económico;

– que a linha do Pocinho a Miranda *deve ser construída sem demora em vista da sua benéfica função económica e de superiores considerações da justiça distributiva* [o sublinhado é nosso];

– que *A construção já assegurada, da ponte do Pocinho sobre o Douro, que, além de ligar os dois troços da estrada real n.º 9, hoje separados pelo rio, é a primeira e a mais importante obra da linha do Pocinho a Miranda, representa um passo decisivo para a sua realização. O estado de adiantamento dos estudos da 1.ª secção permite prever o começo dos trabalhos na margem direita ainda no presente ano económico, para o que se destinou uma verba de 50:000\$000 réis, devendo-se dar á construção o conveniente incremento no ano próximo futuro;*

– que *deu-se começo á construção da ponte* [provavelmente na margem esquerda uma vez que no item anterior se refere que o início dos trabalhos na margem direita estavam previstos para esse ano] *para estrada e caminho de ferro, contratada nos termos do decreto de 5 de dezembro de 1901, em obediência ao § 2.º da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899;*

– que *Está quasi concluído o projecto do 1.º lanço da linha entre o Pocinho e Moncorvo, na extensão de 13 kilometros, cuja construção será dentro em pouco iniciada, prosseguindo activamente os estudos;*

– que se estimavam em 400.000\$000 réis os custos com esse primeiro lanço incluindo a ponte.

Por decisão tomada através da portaria de 20.IV.1904 é aprovado o projecto definitivo e respectivo orçamento, do 1.º lanço do CF para Miranda compreendido entre a estação do Pocinho e TM, na extensão de 12,240km, determinando-se que se procedesse sem demora à sua execução (DG 1904b).

Finalmente, a 8.X.1904, é aprovado o projecto definitivo (?) da ponte e respectivo orçamento na importância de 196.601\$656 réis (DG 1904d), com os trabalhos já iniciados

desde o princípio do ano e prosseguindo desde então, sob a responsabilidade do Eng.º Jorge Gavicho da Empresa Industrial Portuguesa (MATTOS 1909b, 292/294).

E por portaria de 17 desse mês inicia-se o processo de expropriações para a construção do 1.º lanço da ferrovia, com uma parcela da quinta do Campo (margem N) de 25.617 m² de área que confrontava a N com Adriana de Sá Margarido, a Nascente com a ER n.º 9, pelo S e Poente com o rio Douro; percebe-se sem grande margem para erro que a aludida parcela corresponde à relativamente extensa plataforma à entrada do tabuleiro superior da ponte (encontro direito), onde se construiu para além da via, um comprido muro a separá-la da estrada e uma casa com anexos para o guarda e respectiva família, edificações hoje arruinadas no meio da vegetação que invade o local (DG 1904c).

Mas para uma obra daquela envergadura (pelo menos para o tempo) é compreensível que o projecto não contemplasse desde o início solução para alguns aspectos técnicos, o que justificará a apresentação em Junho de 1906 por parte da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e por si elaborados, de dois projectos, acompanhados do devido parecer do Conselho Superior de OP e Minas e objecto de apreciação por parte do Governo em 1 de Agosto desse ano (DG 1906b): um da variante da linha-férrea do Pocinho a Miranda entre os perfis 29 e 43 do km 1 do primeiro lanço; o outro de ligação do encontro direito da ponte e a ER n.º 9. Aprovou-se o primeiro, determinando-se para o segundo que se estudasse nova ligação da ponte com a referida estrada, acrescentando-se àquela mais um tramo e modificando-se o traçado da avenida, por razões de custo. No projecto inicial em vez deste tramo independente, previa-se um encontro contínuo que abrangia o actual pilar-encontro e o encontro da margem direita (MATTOS 1909b, 294).

Assim se fez, tendo a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro aprontado o projecto da variante ao projecto da avenida direita da ponte e a Empresa Industrial Portuguesa o projecto do tabuleiro do vão suplementar da mesma ponte. Por portaria de 4 de Dezembro desse mesmo ano foram ambos aprovados, *em substituição da parte respectiva da variante entre perfis 29 e 43 do kilometro 1 da linha do Pocinho a Miranda* (DG 1906e).

Outras alterações se lhe seguiram, nomeadamente entre os perfis 15 e 26 da modificação ao projecto da avenida de ligação do tabuleiro inferior da ponte com a ER n.º 9, bem como entre os perfis 31 e 44 do km 1 da linha férrea, com orçamentos de 599\$000 e 2.956\$000 réis respectivamente (DG 1907b).

E por fim, após todas estas e outras vicissitudes de que a imprensa regional da época faz eco em abundância, *foi superiormente autorizado o transito publico pela ponte do Pocinho, abrindo hoje com uma pequena portagem* (PJ 1909); estávamos a 14.VI.1909 (FERNANDES 1996, 216), inaugurando-se no mês seguinte (OLIVEIRA 1964, 14-15), com um custo total de 223 contos de réis (ALVES 1975-1990, IX, 232) -mais 26.398\$344 do que inicialmente previsto (DG 1904d) se bem que aquando da conclusão das obras se julgasse que excederia os 280 contos de réis-, terminando assim a saga da construção de *uma das obras que mais honra a industria nacional e os engenheiros que cuidadosamente a delinearão e que proficientemente dirigiram os trabalhos* (MATTOS 1909b, 294).

A título de mera curiosidade mencione-se que foi a portagem abolida por Decreto de 4.XI.1911 (FERNANDES 1996, 232).

B – Sinopse desse processo

Quadro cronológico do processo de construção da ponte do Pocinho

1873	*início da construção da Linha do Douro
1878	*1.º estudo para o caminho-de-ferro do Pocinho a Miranda do Douro
1886	*construção do ramal da Estrada Real n.º 9 (Celorico – Miranda) até à Estação do Pocinho; *1.ªs expropriações c/ vista à construção do lanço dessa estrada entre o Pocinho e T. Moncorvo
1887	*inauguração do troço ferroviário entre o Tua e Pocinho
1889	*1.º ante-projecto para uma ponte no Pocinho
1895	*aberto ao público o serviço telegráfico da Estação do Pocinho
1899	*visita do ministro das Obras Públicas ao Pocinho com promessa de construção da ponte; *portaria determinando com carácter de urgência a elaboração do programa para a sua construção através de concurso público
1901	*programa de concurso prevê ponte com 1 tabuleiro que comportasse 2 vias independentes e ao mesmo nível (para comboio e estrada); *abertura do concurso público por 2 vezes nesse ano
1902	* repetição do concurso público mais 2 vezes *Governo autoriza Caminhos de Ferro do Estado a elaborar projecto para a sua construção
1903	*Caminhos de Ferro do Estado autorizados a contratar Empresa Industrial Portuguesa para elaborar o projecto e construir a ponte (com tabuleiros sobrepostos); *decisão de construir caminho-de-ferro para Miranda em via reduzida (anterior/ prevista via larga até Carviçais devido minérios), com tabuleiro superior a garantir passagem via larga no futuro;
15NOV	*inauguração dos trabalhos para a construção da ponte
1904 08OUT	*aprovado o projecto definitivo e respectivo orçamento, decorrendo os trabalhos desde os inícios do ano
1909 14JUN JULHO	*abertura ao público com portagem *inauguração oficial da ponte

C – Os estudos e os anteprojectos

Sabemos da existência de um ante-projecto para a construção de uma ponte no Pocinho, datado de 31.VII.1889 (DG 1901a, 502; DG 1901g, 1011), como atrás se menciona e adiante se voltará a referir.

A decisão do Governo (Decreto de 21.II.1901) em abrir concurso público nos inícios de 1901 perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para a construção e exploração, de duas pontes sobre o rio Douro, no Pocinho e no Pinhão, referia que a ponte do Pocinho para além de ligar entre si os dois troços da ER n.º 9, seria construída de modo a poder servir também o CF do Pocinho a Miranda (DG 1901a).

Publicava em anexo este diploma legal as *Bases para a elaboração do programma e do caderno de encargos do concurso para a construcção e exploração de duas pontes sobre o rio Douro*, nas quais se define entre outros aspectos que:

i) – o objecto do concurso era naturalmente a construção dessas duas pontes, com as respectivas avenidas de acesso, a sua conservação e exploração durante dez anos;

ii) – a ponte seria comum à estrada e ao CF de via reduzida mista e localizar-se-ia próximo da estação ferroviária do Pocinho *proximamente no local proposto no ante-projecto de 31 de julho de 1889, com o taboleiro de nivel em cota superior 5m á da estação*;

iii) – a ponte do Pocinho seria *projectada com a largura sufficiente para comportar, em vias independentes e ao mesmo nível, o caminho de ferro e a estrada ordinaria*;

iv) – a estrada teria uma *faixa de empedrado de 4 metros e um passeio de 1m,5*;

v) – a parte destinada ao CF teria a largura *sufficiente para a livre passagem do material circulante de via de 1 metro e terá um passeio de 1 metro de largura*;

vi) – as duas vias seriam separadas por um divisória de 1,5m de altura *pelo menos*;

vii) – a estrutura da parte do tabuleiro destinada à estrada seria projectada e calculada *de modo que se possa assentar na faixa do empedrado a via ferrea de 1 metro, utilizando-se a ponte simultaneamente para o caminho de ferro e para a viação ordinaria, emquanto não for estabelecida via privativa para aquela*;

viii) – os apoios de ambas as pontes seriam de alvenaria e cantaria;

ix) – na estrutura metálica poderia ser utilizado ferro ou aço;

x) – os cálculos obedeceriam às *prescrições do regulamento respectivo, aprovado por decreto de 1 de fevereiro de 1897*;

xi) – os concorrentes teriam a liberdade de escolher tanto a tipologia das pontes, sistema de fundações e processos de construção, como o número e abertura dos vãos *de modo porem que o talweg do rio fique ao centro de um dos vãos* e que a sua abertura não fosse inferior a 50m;

xii) – relativamente ao projecto da ponte do Pocinho seriam executados desde logo os apoios em toda a sua largura até ao nível da estiagem e, acima deste nível a parte dos apoios e do vigamento necessário para a estrada;

xiii) – os apoios e o vigamento seriam completados somente quando fosse necessária via independente para o CF;

xiv) – seria concedido transporte gratuito na Linha do Douro aos materiais necessários à construção;

xv) – a exploração das pontes seria de 10 anos a contar da data da abertura à circulação, mediante cobrança de portagem com limites *fixados na tabella anexa á carta de lei de 22 de junho de 1850*;

xvi) – seria concedida uma anuidade complementar para cada uma das pontes, durante o período de exploração, paga metade pelo *fundo especial do caminho de ferro e metade pela dotação orçamental para construção de estradas*;

xvii) – quando o Governo ou entidade concessionária, construísse a linha férrea do Pocinho, poderia utilizar o empedrado da ponte para assentar a via, assumindo metade das despesas com a manutenção da ponte;

xviii) – ficaria a seu cargo a despesa suplementar ocasionada pela guarda da ponte, estabelecimento de barreiras e outra sinalética;

xix) – se da exploração da ferrovia resultasse diminuição do rendimento da portagem em relação à média dos últimos 3 anos, o concessionário da linha indemnizaria o da ponte;

xx) – o concessionário da linha poderia concluir a ponte, segundo o projecto aprovado, para estabelecer via independente se isso lhe conviesse;

xxi) – poderia igualmente o Governo obrigá-lo a concluí-la quando entendesse que o aumento do tráfego (ferroviário) prejudicasse a viação ordinária;

xxii) – o prazo para a construção das pontes seria de 2 anos.

Agora, por decreto de 15.IV.1901 (DG 1901g), para além do Programa do Concurso, eram regulamentadas as *Condições e caderno de encargos para os contratos de construção e exploração das pontes sobre o rio Douro no Pinhão e no Pocinho*, das quais nos aspectos de interesse para a ponte objecto deste estudo se destaca que:

i) – teria aproximadamente o eixo do anteprojecto e o pavimento em patamar com uma cota superior de 5m ao nível dos carris na estação;

ii) – o raio da curva de ligação do seu alinhamento com o da estação não seria inferior a 200m;

iii) – seria projectada com a largura suficiente para receber a estrada ordinária com 4m de faixa empedrada e um passeio de 1,5m, separada do lado jusante por divisória de pelo menos 1,5m de altura, como a via férrea de 1000mm de bitola e um passeio de 1m de largura, de modo que a largura entre a divisória e a guarda não fosse inferior a 4,10m;

iv) – a estrutura da parte do tabuleiro destinada à estrada seria projectada e calculada por forma a poder-se assentar na faixa do empedrado a via férrea de 1m, utilizando-se a ponte simultaneamente para o CF e para a viação ordinária, enquanto não fosse estabelecida via privativa para aquela;

v) – os concorrentes definiriam a tipologia da ponte, o sistema de fundações e processos de construção, bem como o número e abertura dos vãos, salvaguardando-se todavia que o talvegue do rio ficasse ao centro de um dos vãos e que a sua abertura não fosse inferior a 50m;

vi) – entre os banzos superiores das vigas e o nível das máximas cheias deveria haver um espaço livre de 2m, no mínimo;

vii) - os apoios seriam de alvenaria e cantaria;

viii) - na estrutura metálica poderia empregar-se ferro ou aço;

ix) - foram definidos os coeficientes de resistência dos vários materiais (com explicação detalhada)

<u>Ferros e aços</u>	Resistência mínima à ruptura - kg	Alongamento mínimo de ruptura
Ferro laminado, no sentido da laminagem, e ferro forjado	34	12%
Ferro laminado, transversalmente	28	3,5%
Rebites de ferro	36	16%
Aço laminado (aço doce)	36	25%
Rebites de aço (aço extra-doce)	38	28%

Cantarias e alvenarias

10kg por cm² para a cantaria aparelhada; 8kg para a alvenaria de paramento; 6 para a de enchimento; 5 para o betão

Madeiras (os geralmente admitidos);

x) - foram definidos os limites máximos/mm² do trabalho do ferro ou aço (com explicação detalhada);

xi) - foram definidas as sobrecargas

O tabuleiro deveria ter as dimensões necessárias para suportar, nas condições de resistência indicada, a passagem de um comboio tipo em dupla tracção, cuja composição seja a seguinte:	máquinas	tenders	vagões
Número de eixos	4	2	2
Carga em cada eixo – toneladas	10	8	8
Distância entre os eixos – metros	1,0	2,5	3,0
Comprimento total – metros	8,8	6,5	6,0
Peso total – toneladas	40	16	16
(com explicação detalhada, concluindo que a altura total livre não seria inferior a 5m)			

xii) - na definição da pressão do vento, consideraram-se duas hipóteses (pressão de 170kg/m² estando um comboio sobre a ponte e pressão de 270kg/m² com a ponte livre);

xiii) - os projectos deveriam compreender uma memória descritiva e justificativa com os cálculos de resistência e estabilidade, medições de todas as partes das obras e orçamento;

xiv) - entre os vários prazos, estabeleciam-se 2 anos para a conclusão da obra;

xv) - havia referências à qualidade dos materiais a empregar; à fiscalização do Governo; à reforma das partes defeituosas da obra; às pinturas; à recepção da empreitada; às expropriações e indemnizações;

xvi) - do projecto seriam executados desde logo os apoios em toda a sua largura até ao nível da estiagem, e acima desse nível a parte dos apoios e do vigamento necessário para a estrada; os apoios e o vigamento seriam completados somente quando fosse necessária a via independente para o CF, a menos que o concessionário decidisse em contrário, ou o aumento do tráfego o exigisse;

xvii) - as taxas das portagens não poderiam exceder os limites fixados na Carta de Lei de 22.VII.1850

Passageiros a pé	5 réis
Passageiros a cavalo: - em cavalgadura maior - em cavalgadura menor	20 “ 10 “
Carga: - em cavalgadura maior - em cavalgadura menor	20 “ 10 “
Carros: - de um boi ou besta - de dois bois ou bestas - de quatro bois ou bestas - de seis ou mais bois ou bestas	40 “ 50 ” 60 ” 80 ”
Sege ou carrinho de duas rodas: - com uma besta - com duas bestas - com mudas	110 “ 120 “ 140 “
Carruagem de quatro rodas: - com duas bestas - com duas bestas com mudas - com quatro mudas - com quatro bestas com mudas	160 “ 290 “ 290 “ 330 “
Diligências	170 “
Manadas de gado vacum, cavalari ou muar por cabeça	4 réis

xviii) - estavam definidos os direitos de alfândega, dos empregados e operários, da residência do adjudicatário, os casos de força maior, os serviços sanitários e de assistência aos operários, a rescisão e multa, o prazo de garantia, a recepção definitiva e por fim as cláusulas e condições gerais de empreitadas.

O anúncio público do concurso foi publicado no mesmo DG de 17.IV.1901 (DG 1901g), mas como atrás se viu não teve concorrentes (ALVES 1975-1990, IX, 231), repetindo-se por isso a 17.II.1902 após ligeira revisão das *Condições e cadernos de encargos* nomeadamente aplicando-se ao transporte do material pela Linha do Douro uma taxa de 1 real por tonelada e km e, o pagamento por parte do futuro concessionário da linha para Miranda, após conclusão da ponte para servir esses fins, de 1/3 da quantia pela qual tivesse sido adjudicada a ponte, enquanto que anteriormente se estipulava apenas metade da despesa de conservação (DG 1901g; DG 1902a, 472).

Malogradas as várias tentativas de se adjudicar a obra e considerando-se urgente a sua construção e a defesa do princípio de defesa da indústria nacional, o Governo decide autorizar a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a contratar a Empresa Industrial Portuguesa para que construísse a ponte, esclarecendo-se desde logo que seria de tabuleiros sobrepostos, executando-se do tabuleiro superior apenas a parte

indispensável para o contraventamento das vigas (DG 1903b). Foi o projecto elaborado pelo Eng.º Estêvão Torres (GCF 1903).

Desiste-se entretanto da via larga até Carviçais, optando-se pela bitola métrica em toda a extensão da ferrovia mas salvaguarda-se a possibilidade de futuramente se poder alterar para material circulante de via larga, determinando-se por essa razão que a construção da ponte considerasse essa hipótese (DG 1903h).

Como corolário de todas estas indefinições, é o projecto definitivo e o respectivo orçamento oficialmente aprovado a 8.IX.1904 (DG 1904d), sofrendo posteriormente ligeiros acertos.

D - Arquitectura de engenheiros: o projecto da Companhia Industrial Portuguesa

A análise deste projecto e o estudo do monumento -sem contudo se confirmarem *in loco* as medidas e abstendo-nos de entrar em pormenores demasiado técnicos por não ser esta a nossa área de formação-, permite desde logo aferir da capacidade técnica da engenharia portuguesa da época como alguns entendidos tiveram então oportunidade de afirmar (MATTOS 1909b), pois o facto de se desejar uma ponte com dupla função, complicava à partida a solução já por si dificultada pela orografia, porquanto a estrada tanto para entrar como para sair da ponte é obrigada a descrever duas curvas de 1/4 de círculo, exigindo na margem direita a construção de uma série de lacetes (curvas e contracurvas) em rampa até atingir o lanço que já estava construído.

O traçado da via férrea, a pouca distância da estação do Pocinho -donde parte-, descreve uma curva de 250m de raio, subindo sempre em rampa de 1mm por metro até atingir o tabuleiro superior da ponte, encontrando-se à saída com outra curva de igual grandeza.

O estudo e a execução desta obra, deve-se essencialmente ao Eng.º Jorge Gavicho da Empresa Industrial Portuguesa -propriedade do importante homem de negócios Henri Burnay (MÓNICA 2003, 26)-, trabalhos que incluíram não só a construção metálica como as alvenarias e terraplanagens das avenidas e o pavimento do tabuleiro inferior.

É a ponte constituída por uma viga contínua de 4 tramos e um tramo suplementar independente, além de 2 pequenos tabuleiros de acesso para a via-férrea e passagens inferiores nos encontros e pilares, com as seguintes dimensões:

– - na viga contínua o comprimento de eixo a eixo dos apoios, é de 48m para os tramos marginais e de 60m para os centrais;

– - tem o tramo suplementar da margem direita 42m de extensão entre os montantes extremos;

– - incluindo os tabuleiros de acesso que totalizam ambos 57,66m, o comprimento total da obra metálica é de 315,66m.

Esta viga contínua assenta no encontro da margem esquerda, em três pilares e num pilar-encontro comum ao tramo independente.

Estes apoios foram construídos em granito proveniente das pedreiras da Ferradosa (21km para jusante) exploradas pela empresa construtora e transportadas por comboio.

O pilar mais elevado é o do centro, medindo 40,16m no total, 30,36m acima do embasamento e 9,80m de sóco.

Como os encontros e o pilar-encontro têm de dar passagem à estrada ordinária no tabuleiro inferior, elevam-se sobre eles e acima dos estribos, umas paredes laterais que servem de encontro a pequenos tabuleiros para passagem da ferrovia.

Quanto às fundações, não ofereceram as dos encontros, do pilar-encontro, bem como do primeiro pilar (margem esquerda), dificuldades na sua construção por assentarem na rocha; para as do terceiro pilar porque banhado pela água, já obrigou ao método da ensecadeira normal.

O mesmo se não pode dizer da fundação do pilar central pois, para além do recurso ao ar comprimido, complicou-se a construção devido ao facto dela coincidir a determinada profundidade com uma zona geológica constituída por rocha e sedimentos, situação que desaprumou o caixão durante o processo de cravamento, desviando-o do alinhamento. Sendo este o apoio mais elevado foi também o que criou maiores dificuldades técnicas.

No que respeita aos materiais utilizados:

i) - para as fundações a alvenaria hidráulica, o cimento *portland* e o granito; refira-se que se entende por alvenaria hidráulica, a alvenaria argamassada em que o aglutinante utilizado é cimento ou cal hidráulica, e que por cimento *portland*, o cimento obtido por moagem de *clinker portland* a que se junta pequena quantidade de gesso (LNEC...);

ii) - para os pilares, encontros e restantes trabalhos em elevação em geral, recorreu-se à alvenaria em fiadas sobrepostas, sendo as cantarias do revestimento aparelhadas a pico grosso.

As cantarias dos encontros e pilar-encontro foram objecto de cuidado especial pelo facto de terem de prolongar-se em duas paredes laterais, para darem passagem à estrada, sendo necessário contornar estas obras com os passeios da ponte formando avarandado sobre consolas chumbadas às cantarias; estas cantarias servem de encontro aos pequenos tabuleiros metálicos de aceso à via-férrea.

É uma ponte tubular, servindo o tabuleiro superior o CF e o inferior a estrada.

No cálculo do tabuleiro superior considerou-se a ulterior adaptação a via-férrea de bitola normal, resolução aplaudida na altura, porque serviu os governantes e manteve a expectativa dos governados.

Na constituição dos tabuleiros refira-se que, relativamente ao superior é constituído -como em todas as obras desta natureza-, por carlingas e longarinas, interpondo-se entre a armação e a via, travessas de madeira sobre as quais assentam os carris e para evitar que as cinzas e brasas das locomotivas caíssem para o tabuleiro inferior, assentou-se sobre as travessas um estrado de chapas estriadas, algumas delas hoje já retiradas ou fora de sítio; o inferior assenta sobre longarinas, cantoneiras e carlingas, armação sobre a qual assentam chapas de aço de 6mm de espessura embutidas de forma que apresentam dupla curvatura (chapas abauladas).

Sobre estas chapas espalhou-se uma camada de betão com 80mm de espessura, regularizado de maneira que apresentasse uma superfície cilíndrica; é sobre esta camada de formigão que assenta o pavimento de rolagem propriamente dito, formado por paralelepípedos de madeira de 200 x 120 x 80mm; para aguentar lateralmente o pavimento dispuseram-se a todo o comprimento da ponte 2 vigas guarda balastro, uma cantoneira inferior e outra superior, voltada para o exterior da ponte, de modo a aguentar uma peça de madeira de secção quadrada onde se pregaram os pranchões do passeio. Não permitindo este tipo de revestimento uma drenagem vulgar, adoptou-se um sistema de funis em ferro fundido que atravessa(va) a calçada de madeira (também há muito substituída ou coberta), o formigão e as chapas de aço, bem visíveis por debaixo do tabuleiro.

Externamente às vigas principais da ponte ficam os passeios com 1,25m de largura, assentes sobre consolas de aço, com pavimento inicialmente constituído por pranchões de madeira sobre vigamento também de madeira. Foi todo este material em madeira posteriormente substituído por uma laje em betão que ainda hoje conserva.

O contraventamento horizontal da ponte é, no plano inferior, constituído pelas próprias chapas do tabuleiro, enquanto que no superior se dispuseram cruces de Santo André cujas reacções se transmitem aos apoios por meio de montantes reforçados.

A viga contínua está amarrada no encontro da margem esquerda, cujo estribo é o mais baixo de todos; entre a viga e os demais apoios interpõem-se os rolos de dilatação. O tramo independente foi amarrado ao pilar-encontro e com livre dilatação na margem direita.

Estes rolos movem-se sobre chapas de ferro chumbadas às cantarias dos pilares ou dos encontros, achando-se sobre eles chapas de ferro que, por meio de cantoneiras e chapas reforçadas, convergem a um rolo único com 170mm de diâmetro que permite a flexão de todo o sistema; por meio de chapas e cantoneiras análogas às que vêm dos rolos inferiores, liga-se este sistema às vigas principais.

Na metodologia utilizada na execução dos trabalhos de montagem realçamos:

i) - o processo de *lançamento* para a viga contínua, depois de preparada a câmara de montagem na margem esquerda e á medida que se completava o trabalho de rebitagem;

ii) - para diminuir o vão em falso na *lançamento* para os vãos de 60m, armou-se na testa da ponte um *avanço* com 12m de extensão, equilibrando-se deste modo o vão intermédio com o da margem;

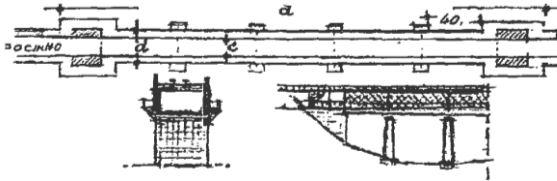
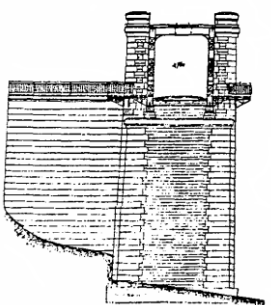
iii) - no tramo independente e porque o terreno o permitia, construiu-se uma ponte de serviço em madeira e aproveitou-se a grua volante para montagem das peças pesadas.

No final da obra nela se haviam empregado na sua parte metálica, cerca de 1.170ton de aço (MATTOS 1990b)!

E - Ficha técnica

Quadro da ficha técnica da ponte do Pocinho

Ponte do Pocinho (Mista)				
Localização:	Lugar Pocinho	Freguesia Açoreira	Concelho Torre de Moncorvo	Distrito Bragança
Lanço de estrada (classificação e designação):	*Estrada Real n.º 9 (Celorico da Beira – Miranda do Douro) ao km ____ *Estrada Nacional n.º 102 (Macedo de Cavaleiros – VN Foz Côa) ao km 68.729 *E N n.º 220 (Pocinho – Estação de Freixo de Espada à Cinta) ao km			
Projectistas:	Eng. ^{os} Estêvão Torres e Jorge Gavicho (este o responsável técnico pela execução da obra)		Construtor: Empresa Industrial Portuguesa	

Inauguração dos trabalhos para a construção: 15.XI.1903		Início da construção: princípio de 1904			Abertura ao público: 14.VI.1909
Características geométricas:	Comprimento total da ponte = 282,00m	Largura da plataforma / faixa de rodagem = 4,20m	Largura entre guardas = 7,80m	Número de vãos = 5	Extensão dos vãos = 40m / 47,1m / 57,2m / 56,3m / 44,5m
Capacidade de suporte: 72 toneladas					
Equipamento:	Aparelhos de apoio = rolos de dilatação (7 sobre os pilares e 5 nos encontros)	Guardas = Metálicas	Pavimento = paralelos de madeira com revestimento superficial betuminoso (vd s/ este assunto o item D supra)		Drenagens = funis em ferro fundido que atravessam o pavimento
Fundações e infra estruturas:		encontros e pilares de alvenaria de granito a 30,36m acima do nível de estiagem do Douro			
Superestrutura:	Tabuleiro metálico, com 5 vãos de 40m / 47,10m / 57,20m / 56,30m / 44,50m		Passeios exteriores e pavimento de paralelos de madeira com revestimento superficial betuminoso		
Esboço da Ponte (cortes e plantas):					
					

(DSP...; DR 1998; DG 1902a; GCF 1903; ALVES 1975-1990, IX, 231-232; MATTOS 1909a; MATTOS 1909b)

Como vimos, longa foi a duração da construção da Ponte do Pocinho, mas longuíssimo foi o processo para a decisão de a construir.

Por ela muito se esforçaram os povos e os governos da região, incluindo naturalmente o concelho de TM, para quem o reverso da medalha foi o agravamento dos problemas financeiros para a sua CM, pois sabemos que volvidos 3 meses *Reuniram os 40 maiores contribuintes para resolver sobre o aumento das contribuições camararias, attenta a falta de receita das barcas do Pocinho, que era importante. Votaram contra, mas resolveu-se que se fizesse já a cobrança das dividas ao municipio que andam por 5 ou 6 contos de reis...* (PJ 1909).

A última *Tarifa dos Direitos de Passagem nas Barcas do Pocinho e Bouça, Rio Douro e Mais Barcas do Concelho*, foi revista em sessão de CM a 8.XII.1894 e vigorava ainda a 1.I.1906, como acima se viu (AHMTM 1906).

Riu-se certamente o concelho de VNFC com as dificuldades do seu vizinho e sempre rival vencedor nos pleitos mulicentenários com quem se viu envolvido pela posse dessa mesma barca (ABREU & TORRES 1998).

Estamos assim em crer que a municipalidade torre-moncorvina terá contribuído de algum modo para que a portagem da ponte fosse abolida passados pouco mais de dois anos após a sua implementação (FERNANDES 1996, 232), uma vez que os réditos proporcionados por aquela travessia haviam mudado de mãos.

E serviu a ponte o trânsito rodoviário durante 70 anos⁵⁸⁸, até à conclusão da construção da Barragem Hidroeléctrica do Pocinho, cujo coroamento foi aproveitado para uma nova travessia do Douro, escassa centena de metros a montante.

É certo que a ponte já não satisfazia as exigências do moderno tráfego rodoviário, lembrámo-nos de ver autocarros e camiões atarracados à sua entrada ou saída, razão pela qual já nos últimos anos da sua actividade, foram picadas as suas esquinas, alteração que presenciámos. A rodovia que ela servia até à vila de Moncorvo, foi também já substituída nos inícios do presente ano de 2005 por uma variante rápida ao Itinerário Principal 2.

Quanto à sua função ferroviária, essa cessou praticamente a partir de 1979, pois a CP suprimiu os comboios de passageiros na Linha do Sabor, mantendo ainda durante algum tempo as velhas locomotivas a vapor para o serviço de mercadorias, na sua recorrente prática da “morte lenta”⁵⁸⁹.

A Ponte do Pocinho é seguramente aquela que mais vezes o autor utilizou ao longo da sua vida; fê-lo de comboio, de automotora, de automóvel, de autocarro, de bicicleta e a pé (por ambos os tabuleiros), pois desde cedo ela o ajudou a unir as duas margens pelas quais ainda hoje se encontra repartido. Agora apoquentá-lo a sua preservação, por registar o estado de completo abandono a que foi submetida, depois de ter perdido a sua função inicial, razão pela qual decidiu incorporar esse monumento da Arqueologia Industrial neste estudo na esperança dele poder vir a contribuir, mesmo que modestamente, para despertar algumas consciências, pois receamos pelo seu futuro, uma vez que os carris da antiga via férrea que servia já foram retirados por aquisição à CP/Refer e, agora, alertam-nos os

⁵⁸⁸ Embora o seu encerramento ao trânsito só se verificasse *por mera precaução* após o Programa de Inspeção de Pontes levado a cabo pelo Governo a seguir ao desastre de Entre-os-Rios (EG 2001).

⁵⁸⁹ Recorde-se que a linha-férrea foi encerrada em 1.VIII.1988.

Serviços de Estradas para o descalçamento dos pilares, problema agudizado pela proximidade das descargas do Aproveitamento Hidroeléctrico.

Percebemos assim que estas entidades públicas não estão sensibilizadas para a questão, caso contrário proporiam soluções; então é necessário todos nós -os filhos, os amigos e os autarcas da região- providenciarmos pela sua salvaguarda⁵⁹⁰.

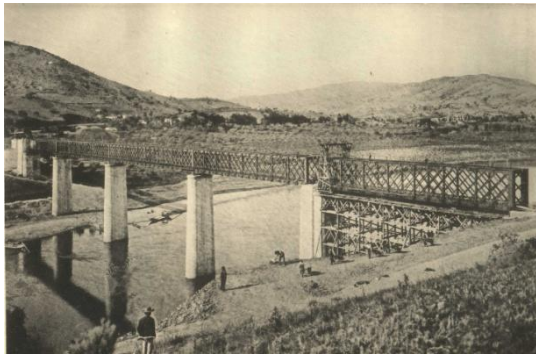
Haverá certamente soluções e mais condignas do que aquela a que nos é dado assistir neste momento. Paradoxal destino se nos não esquecermos que estamos perante uma obra pública, construída pelo MOP, entidade que publicou em 11.IV.1901 legislação com medidas concretas para a salvaguarda do Património Cultural que fosse detectado por parte dos seus funcionários (DG 1901e) mas tendo já anteriormente dado exemplos dessa preocupação tal é o caso da preservação das pinturas rupestres Pré-históricas do Cachão da Rapa.

Pela nossa parte disponibilizaremos a investigação e colaboraremos na organização do seu processo de classificação como bem cultural; aos autarcas caberá, quiçá no âmbito da Associação de Municípios do Douro Superior, a elaboração de um projecto de recuperação para fins turísticos a incluir no Plano de Desenvolvimento Turístico no Vale do Douro, por exemplo, como núcleo museológico da viação duriense (DR 2003a).

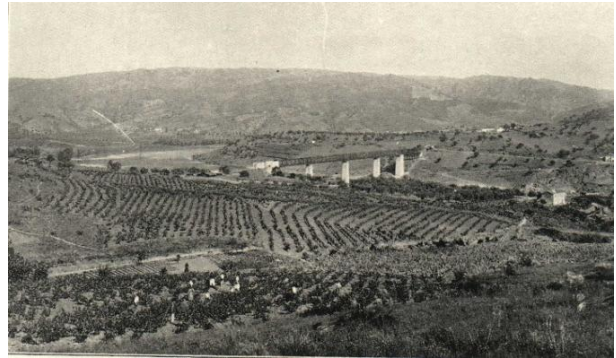


⁵⁹⁰ Partindo do pressuposto que a salvaguarda de um monumento é tanto mais viável se a ele se vincular um uso, num debate sobre o Património realizado em VNFC, chegámos a sugerir que nela, após as necessárias obras de reabilitação e adaptação, se construísse um restaurante panorâmico e/ou um “centro comercial” de produtos tradicionais regionais.

Fotografias de dois momentos da fase final da construção da ponte do Pocinho

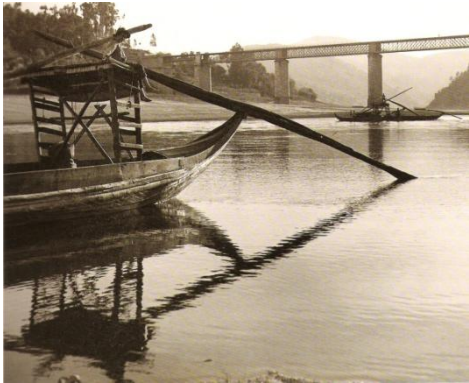


(MATTOS 1909b)



(MONTEIRO 1911)

Fotografia panorâmica da zona da ponte em 1940



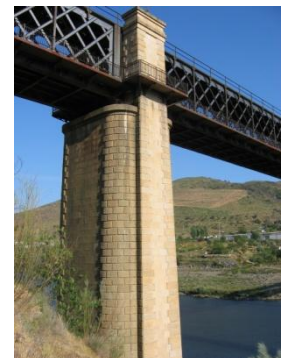
(ALVÃO 1940)

Fotografia de uma composição sobre a ponte em 1972



(MARISTANY 2000, 193)

Fotografias da desactivada ponte



(ABREU 2005a)

Fotografias da estação do Pocinho: paisagem industrial evolutiva



(SCHIKORR 1971b)



(ABREU 1999c)

Fotografia antiga do depósito de máquinas do Pocinho

Entre a locomotiva CP E 41 (de 1904) e as automotoras, encontra-se um dos vagões de transporte do minério de ferro do Carvalhal. Podem ver-se dois outros na primeira fotografia desta página, precisamente na zona onde ocorria a baldeação para a Linha do Douro.



(SCHIKORR 1971b)

4.5.1 – Ecos na imprensa regional em defesa da construção da ponte

Quisemos perceber como os povos da região, directamente ou através daqueles com mais possibilidades de se manifestarem, participaram na discussão em torno dos projectos de construção da ponte do Pocinho e do CF até MD. Para tal consultámos a imprensa regional da época, abundante de títulos. Desta, optámos por um jornal com sede em TM por dele dispormos da colecção completa, propriedade de um familiar, supondo constituir este periódico uma boa amostragem do que se publicava sobre o assunto, pois não raras vezes, como era apanágio da época, comentava artigos publicados pelos seus congéneres, o que concederá um certo crédito àquela nossa suspeita.

O periódico em causa, de periodicidade semanal, designado O Transmontano, publicou-se entre 07.VIII.1902 e 29.VI.1905. Foi nitidamente criado, por uma facção política local, para defender a construção dessa(s) infra-estrutura(s), que consideravam muito importante(s) para o progresso da(s) sua(s) terra(s), numa época de grande fervor político.

Foi extinto precisamente quando os seus mentores viram conquistado o seu grande objectivo, afirmado logo na primeira edição em artigo intitulado precisamente *Ponte do Pocinho*⁵⁹¹. Informam na edição de 11.V.1905 que os carris de ferro se aproximavam da vila de TM, pois os trabalhos do 2.º lanço (entre Pocinho e TM) tinham-se iniciado a 26 de Abril (Transmontano 1905, III, 142, 1). Ora, o jornal encerraria as portas no mês de Junho seguinte.

Passemos então em revista os artigos sobre o assunto:

i) –*Ponte do Pocinho*

O articulista, numa carta-aberta *Ao Snr. Presidente do Conselho*, considera que, quando está em causa um grande melhoramento para a região, nunca é demais clamar pela sua realização, afirmando que poria a política de lado e cumpriria com a sua parte.

⁵⁹¹ (...) *É este – a ponte do Pocinho – um dos assumptos de que mais insistentemente tratará o nosso jornal e aquelle para que mais vezes chamaremos a atenção dos dirigentes, a quem a politica da provincia só interessa quando o eleitor servil e agradecido se bate no mais accesso da lucta do sufragio. Os senhores sabem bem a historia d'esta velha aspiração dos povos do nosso districto; não ignoram as successivas promessas de differentes ministros de que se esperou a definitiva realisação...* (Transmontano 1902, I, 1, 2). Assunto que abordou ao longo de 45 edições, sempre em primeira página e às vezes também em outras.

Refere-se concretamente à questão da construção da ponte do Pocinho, tema recorrente na região, porque há muito prometida a sua construção pelos políticos de serviço nos sucessivos governos. Aliás, fariam dele (os responsáveis pelo jornal), o seu cavalo-de-batalha, como acima referimos.

Que sendo o distrito de Bragança rico em minérios e produtos agrícolas, era no entanto um distrito *sem instrução, sem estradas, sem caminhos de ferro*. Razão pela qual, tendo já sido concedido a Bragança um CF (*e, com inteira justiça*), pudesse agora caber ao concelho de TM alguma benesse que *fomentasse o comércio, a industria, ou a agricultura d'estes povos*, tanto mais que beneficiaria outros concelhos.

E como Hintze Ribeiro, o então chefe do governo, fora mais um dos que prometera -o que o articulista faz questão de lembrar-, seria justo e digno que cumprisse antes de *largar as cadeiras do poder* (TRANSMONTANO 1902, I, 1, 2).

ii) – *Ponte do Pocinho*

O mesmo colaborador, igualmente em forma de carta-aberta ao presidente do governo, e afirmando que por fidelidade à promessa que fizera, volta sobre o assunto a dizer de sua justiça.

É certo que fora aberto concurso para a construção da ponte, mas o seu prazo expirara sem que houvesse concorrentes. Abriu-se o segundo que ia pelo mesmo caminho e o mesmo aconteceria ao terceiro. Situação que considera insustentável e atribui à falta de vontade para que a obra se leve a cabo.

Questiona-se sobre as razões pelas quais os concorrentes fogem às condições do contrato. E responde: porque as suas cláusulas não são aceitáveis; se as condições fossem idênticas às do CF de Bragança, considera que não faltariam concorrentes.

Avisa que tanto o partido regenerador do concelho como o progressista, não se conformarão com a formalidade da publicação do concurso em Diário do Governo.

Faz um veemente apelo ao mesmo presidente, lembrando-lhe que, o que pedem, é uma ponte que liga duas províncias e *que será mais tarde o prologo d'essa phantastica linha para Zamora*.

E concluiu que ao levar *a cabo a obra mais grandiosa d'estes povos*, mais não fará que cumprir com o que prometera (TRANSMONTANO 1902, I, 3, 1).

iii) – *Caminho de ferro do Pocinho a Miranda*

Dá notícia da publicação de um opúsculo intitulado *A propaganda sobre o caminho de ferro do Pocinho a Miranda do Douro*⁵⁹², que reputa *de interessante leitura* e recomenda (TRANSMONTANO 1902, I, 3, 1).

iv) – *Caminho de ferro do Pocinho a Miranda*

Aproveita um artigo do correspondente do jornal *Districto de Bragança* em MD, em defesa deste CF, para se associar à causa, fazendo a apologia das riquezas e virtudes da região, propondo que se ponha *de parte a politica, esqueçam-se os despeitos e depois, unidos, façamos ouvir a nossa tão justa petição nos altos poderes* (TRANSMONTANO 1902, I, 4, 3).

v) – *Pelo districto*

Aqui o articulista, refere que *a questão tão debatida da Ponte do Pocinho está íntima e visceralmente ligada com o caminho de ferro até Miranda, uma vez que aquella ponte se destina á viação acelerada e ordinaria.*

Nele esgrime a argumentação de sempre, ou seja, a riqueza da região e a incapacidade de a escoar. *A bem elaborada representação* de seis edilidades, da Associação Industrial Portuense, ACP e *Centro Commercial* da mesma cidade, pugnando por esse melhoramento.

Cita ainda o opúsculo recém-publicado sobre o mesmo tema, exorta à união dos concelhos do distrito *para uma nova cruzada que precisamos encetar* e remata com palavras de esperança (TRANSMONTANO 1902, I, 5, 1).

vi) – *A Ponte*

Chamem-nos embora maçador e importuno, que preferimos o impropério a que se diga que não pugnamos pelos interesses do nosso concelho, introduz a notícia que quer transmitir, ou seja, que António Caetano d'Oliveira e Duarte Areosa se haviam deslocado à capital e conferenciaram com Lopes Navarro (torre-moncorvino deputado por Castelo Branco), o próprio Hintze Ribeiro (presidente do conselho) e Manuel Vargas (MOP), sobre a questão da Ponte do Pocinho.

Nessa reunião, A.C. d'Oliveira informou o ministro que, se estivesse *resolvido a abrir um novo concurso e entregar a sua construção a quem apresentasse proposta mais*

⁵⁹² Da leitura que até aqui fizemos deste jornal, pareceu-nos haver indícios deste opúsculo ser da autoria de Augusto Lima, chefe regenerador de MD.

favorável do que a anterior, ele disponibilizaria o seu capital para que houvesse concorrentes. Exalta o autor do artigo a probidade deste *opulento capitalista e abastado proprietário* que considera um amigo da terra por estar na política sem ambição pessoal alguma e a quem dá os parabéns (TRANSMONTANO 1902, I, 7, 1).

vii) – *Ponte do Pocinho*

Aqui dá conta da carta do ministro da Marinha Teixeira de Sousa⁵⁹³ a Ferreira Margarido, onde aquele comunica que conferenciara com o seu colega da pasta das OP, acerca da Ponte do Pocinho e que ficara assente que iria fazer-se sem demora um contrato particular para a sua construção. Promete desenvolver o assunto no número seguinte (TRANSMONTANO 1902, I, 8, 1).

viii) – *Ponte do Pocinho*

Porque o havia prometido, Acácio Lopes informa em simples nota os leitores deste periódico que, por não dispor ainda de informação suficiente relativamente à questão da ponte, que o fará logo que lhe seja possível (TRANSMONTANO 1902, I, 9, 1).

ix) – *A eterna ponte*

Com as dificuldades próprias de quem acha que deus é bom mas o diabo também não é mau, i. e., defende os interesses locais sem querer deixar de apoiar os seus correligionários, tenta o colunista explicar a notícia que não pode dar e que todos desejam, ou seja, a adjudicação da obra tão almejada (TRANSMONTANO 1902, I, 13, 1).

x) – *Ponte do Pocinho*

No mesmo número mas na segunda página, escreve-se à guisa de justificação que, a demora na apresentação da nova proposta por parte da fábrica de Massarelos se devia ao facto do director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro (Póvoas), não haver franqueado *o exame do projecto e mais elementos*, facto que motivou uma carta aos ministros da Marinha e OP, por parte de A.C. d'Oliveira e Ferreira Margarido, à qual Teixeira de Sousa já respondera, informando que M. Vargas *dera logo ordem ao conselheiro Povoas para de prompto ser facultado o dito exame*. Tal qual como hoje, desculpe-se o governo com os técnicos, mesmo que por si nomeados.

⁵⁹³ Havia sido investido pelo presidente do Conselho de Ministros, chefe do partido regenerador do distrito de Bragança.

Refere que à última hora, lhe havia constado que alguns engenheiros procediam no Pocinho a trabalhos de topografia *nos terrenos onde ha-de ser lançada a ponte* (TRANSMONTANO 1902, I, 13, 2).

xi) – *Á ultima hora. Ponte do Pocinho*

Em síntese empolgada escreve que de fonte insuspeita, acabara de saber, que o MOP declarara de forma determinada que por todo o mês seria adjudicada a construção da dita e também a do Pinhão, à Companhia Industrial Portuguesa. No próximo número daria notícias (TRANSMONTANO 1902, I, 14, 3).

xii) – *Podridões*

Em linguagem despudorada, chegara o momento dos regeneradores despejarem em cima dos adversários toda a jactância, agora que se aproximava o momento da certeza de que seria um seu governo a iniciar a construção da ponte e o CF até Bragança (TRANSMONTANO 1902, I, 17, 1).

Aliás, tal aguerrida verborreia, manifesta-se nas edições seguintes, sem que directamente se mencione a questão da ponte. Nitidamente, as tréguas, se é que as havia, tinham sido rompidas.

xiii) – *Ponte do Pocinho*

Laconicamente se informa não ser verdade já ter sido adjudicada a construção da estrutura sobre o Douro, justificando-se tal demora com alterações ao projecto e, quiçá, devido a doença do titular das OP. Assumiam no entanto que essa delonga os prejudicava.

Consideravam os regeneradores inacreditável *que principiem as obras do caminho de ferro para Bragança, de tanta importancia e dispendio, e que não tenham principiado os trabalhos d'esta ponte, obra de bem maior importancia e bem diminuta despeza* (TRANSMONTANO 1903, I, 23, 1).

xiv) – *Caminho de ferro de Bragança*

Com um misto de desilusão e talvez justificação para a falta de notícias concretas relativamente à ponte do Pocinho, se informa que o início dos trabalhos de construção da continuação da ferrovia de Mirandela a Bragança, havia sido prorrogado, o que levava os torre-moncorvinos, senão à descrença, pelo menos continuarem a viver de esperanças quanto à obra que lhes dizia directamente respeito (TRANSMONTANO 1903, I, 25, 2).

xv) – *Dr. Ferreira Margarido e a Ponte do Pocinho*

Aclara o autor que, apesar de *certos novelleiros* progressistas propalarem que o chefe político regenerador perdera o entusiasmo na defesa da ponte em troca da nomeação de seu irmão para governador de Gaza, a obra estava prestes a iniciar-se porquanto, as últimas notícias de que dispunha, afiançavam ter sido a obra adjudicada à Empresa Industrial Portuguesa, de Lisboa, mas devido a um indispensável projecto completo e respectivo orçamento, *que se está elaborando, e que poderá levar ainda um mez a concluir. Isto é negocio feito* (TRANSMONTANO 1903, I, 27, 1).

xvi) – *Ponte do Pocinho*

A notícia da construção da via-férrea da Régua a Chaves, se por um lado alegra os torre-moncorvinos, pois reforça a influência política de Teixeira de Sousa⁵⁹⁴, ministro transmuntano em quem depositam confiança para as suas aspirações, por outro, enche-os se não de revolta, pelo menos de desânimo pela injustiça.

Razão pela qual clama ao governante que os auxilie nas suas pretensões, em igualdade de circunstâncias e de razões (TRANSMONTANO 1903, I, 30, 1).

xvii) – *Caminho de Ferro de Miranda*

Outra vez esperançados. O CF para MD seria uma realidade, sendo que para o autor, depois da ponte do Pocinho, aquela era a obra de maior importância de quantas preocupavam os políticos do distrito (TRANSMONTANO 1903, I, 34, 1).

xviii) – *Caminho de Ferro de Bragança*

Por solidariedade e coerência, o jornal protesta contra o adiamento do prazo para a construção da via-férrea de Mirandela a Bragança (TRANSMONTANO 1903, I, 35, 1).

xix) – *Lisboa, 22 de março. A ponte do Pocinho já não é um mytho*

Dou-vos, meus amigos e patrícios, a grata notícia de que se espera em breve vêr o início da construcção de tão desejada, quanto importante e util obra. Assim se inicia o artigo, informando que a conclusão seria célere como convinha à Companhia Industrial Portuguesa.

⁵⁹⁴ Logo após, numa remodelação governamental, tocou-lhe a pasta da Fazenda.

Fora o ministro Vargas quem firmara o contrato antes de deixar o poder. Contrato provisório, é certo, por faltar completar-se o estudo do projecto e orçamento, contando no entanto que esses trabalhos estivessem concluídos até ao fim do ano (para o qual faltavam ainda quase 9 meses).

Era portanto ao eng.º Vargas enquanto MOP, a quem teriam de agradecer.

Estava também determinado que se realizassem com brevidade os estudos do CF, de via reduzida, do Pocinho a MD.

Afirma ainda que a referida via, se construiria *sem onerar o thesouro publico, porque toda a importancia sáe do fundo de reserva do rendimento dos caminhos de ferro, que foi talvez a unica obra boa que nos legou a administração do conselheiro Elvino de Brito, de triste memoria* (TRANSMONTANO 1903, I, 35, 1-2).

xx) – *Varias noticias. Obras publicas*

Entre outras, se confirma que a ferrovia do Pocinho a MD teria a bitola da rede subsidiária, i. e., 1.000mm (TRANSMONTANO 1903, I, 36, 2).

xxi) – *Ao correspondente de Fozcôa para a Epoca*

Insurge-se a redacção contra um artigo remetido por um foscoense para o jornal A Época, de Lisboa, tratando-o por demente, por aquele afirmar não acreditar que construíssem a ponte, uma vez que considerava que *nas altas regiões do Estado ninguem se interessa por estes sitios e ja porque não percebemos para que sirva uma ponte sem estradas competentes* (TRANSMONTANO 1903, I, 36, 2).

xxii) – *Caminho de ferro de Miranda*

Decidindo o novo MOP conde de Paçô-Vieira, a construção *d'uma nova rede de caminhos de ferro*, está certo A. Lopes que será dada primazia à ferrovia de MD, que para o efeito, como é seu timbre, faz a apologia das virtudes políticas do dito, a quem clama (TRANSMONTANO 1903, I, 37, 1).

xxiii) – *Ainda o caminho de ferro de Miranda*

Aqui é analisado o projecto do novo MOP relativo à rede ferroviária nacional, reputando como acto de justiça o facto de nele se encontrar incluída a via-férrea até MD (TRANSMONTANO 1903, I, 38, 1).

xxiv) – *Carta de Lisboa, 23 de maio. A Ponte do Pocinho*

Acácio Lopes após dizer que ainda não tinha sido essa semana que o projecto da ponte chegara a Lisboa, transcreve uma carta que um amigo lhe endereçara, onde se explicam as razões do atraso da conclusão do referido projecto.

Tais deviam-se ao facto do engenheiro por ele responsável não estar autorizado a trabalhar no assunto a tempo inteiro, mas que agora a situação se havia alterado. *Os desenhos, que são mais de 20, estão concluídos. A obra de alvenaria está já medida e orçada, estando agora a terminar a medição da obra de ferro.* E acreditava que dentro de 15 dias tudo estaria pronto.

A carta está datada de 19 de Abril e o artigo foi publicado a 28 de Maio, daí no início se afirmar que à capital ainda não tinha arribado o *encantado* projecto e orçamento.

Ameaça o redactor que se na semana seguinte o *status quo ante* se mantivesse, denunciaria as razões pelas quais os trabalhos estiveram praticamente paralisados (TRANSMONTANO 1903, I, 42, 2).

xxv) – *Caminho de ferro do Pocinho a Miranda*

Porque o consulado de Paçõ-Vieira imprimira uma nova dinâmica ao desenvolvimento da rede ferroviária através da construção da rede suplementar dos CF do Estado em cujo relatório a via para MD se impunha com grande importância -logo após o da circunvalação da cidade do Porto-, o jornal transcreve um excerto a ele respeitante (TRANSMONTANO 1903, I, 43, 2).

xxvi) – *A Ponte e o Caminho de Ferro*

Mais uma vez o exaltado defensor da construção da ponte e linha-férrea se empolga, ao receber uma carta dum amigo pela qual é informado que estariam para breve as supracitadas obras. Regressa ao sermão laudatório do costume, pondo nos “cornos da lua” os políticos de serviço e seus antecessores que promoveram tal sucesso, nos quais inclui Elvino de Brito, agora o *saudoso extinto*, e dois meses antes de *triste memoria* (TRANSMONTANO 1903, I, 44, 1).

xxvii) – *Ponte do Pocinho*

Mais boatos, diz o autor, davam a construção da ponte como eternamente adiada. Admitia que haviam surgido dificuldades na aprovação do projecto por parte do Conselho Superior de OP, devido ao facto do primeiro troço do CF ser de via larga e as curvas das

avenidas da ponte terem somente 150m de raio, dificuldades que brevemente seriam ultrapassadas, afiançava (TRANSMONTANO 1903, I, 49, 1).

xxviii) – *Caminho de ferro do Pocinho a Mirandella* (sic)

Por ter sido publicado em DG, já nessa quinzena, um decreto relativo a essa via-férrea, o autor aproveita o facto e transcreve-o, para dissipar dúvidas. Esquece-se porém de o comentar (ou não lhe interessa fazê-lo), pois aí se arranjam argumentos para que o troço mineiro de via larga fosse limitado á extensão absolutamente indispensavel para se poder transferir para local conveniente na margem direita do Douro, e o mais proximo possivel do rio, a baldeação economica dos minerios (TRANSMONTANO 1903, I, 50, 1).

Como já afirmámos anteriormente, os políticos locais haviam empenhado o escalpe neste projecto e, após tanta espera, calaram-se a estas alterações, que teriam negativas repercussões económicas futuras.

xxix) – *Ponte do Pocinho*

A partir dum telegrama remetido pelo MOP, para TM, ao deputado Ferreira Margarido, rejubila a redacção do periódico e dá a notícia de que havia sido assinado o contrato para a construção da ponte, apesar da missiva o não afirmar categoricamente (é publicado no final do texto), apenas que isso iria acontecer daí a uns dias.

Estamos, pois, digam o que disserem os detractores e scepticos em que, d'esta feita, a ponte se fará, tanto mais que esta é o primeiro passo para a construção do CF, conclui (TRANSMONTANO 1903, II, 1, 1).

xxx) – *Conde de Paçô-Vieira (Ministro das Obras Publicas)*

Acácio Lopes publica em primeira página a biografia deste político, o supremo herói do momento para os regeneradores locais (TRANSMONTANO 1903, II, 2, 1).

xxxii) – *Manifestação de regosijo!*

Na mesma página se noticia a realização pelos regeneradores, no dia 5.VIII.1903, de uma festa-comício na vila de TM, pelas razões que se conhecem. Os cabecilhas discursaram da janela do Café Moncorvense, fazendo-o por duas vezes Acácio Lopes, o mais cáustico de todos (TRANSMONTANO 1903, II, 2, 1).

xxxiii) – *Ponte do Pocinho*

Logo por baixo da publicação na íntegra da portaria que define as regras para o contrato e construção da ponte, tendo já sido também autorizada a construção da via-férea para MD (em artigo assinado por P.E.), lamenta o facto dos progressistas não se terem a eles associado na comemoração da conquista da obra. Lamenta sobretudo o seu cepticismo são-tomense (“ver para crer”), quando todos os habitantes deviam *in unum* aclamar *phreneticamente* o seu *venerando chefe* (TRANSMONTANO 1903, II, 2, 2).

xxxiii) – *Ponte do Pocinho – Á ultima hora*

Depois de lida a ultima portaria de 1 d’agosto, publicada no “Diario” de 5, n.º 171, ninguém de boa fé poderia duvidar que a ponte se construiria, afirma o cronista, mas a verdade é que se sente na obrigação de sobre o assunto continuar a dar notícias (não fosse o diabo tecê-las), talvez para ele próprio continuar a acreditar, de tão escaldado estar, por tanta espera.

Assim, se informa que notícias vindas a lume no pretérito dia 14 (o jornal publicou-se a 20 de Agosto), davam como certo que o deputado (progressista) Rodrigues Nogueira, engenheiro da Companhia Industrial Portuguesa, afirmara que iria nesse momento assinar o contrato, e que partiria de imediato para o Pocinho (TRANSMONTANO 1903, II, 2, 3).

xxxiv) – *A ponte do Pocinho*

Desta vez é Constância de Carvalho o colunista de serviço à ponte. A ficção fora ultrapassada com a assinatura definitiva do contrato, informa. Lança críticas aos incrédulos e aos invejosos.

Os progressistas são o bombo da festa, passando em revista as suas propostas nunca cumpridas, inclusive a vinda ao Pocinho de Elvino de Brito⁵⁹⁵ e comandita *em viagem de recreio nomeando promessas falsas*. Mas os regeneradores responderam então à chamada e lá estiveram a apoiar a iniciativa, gesto que não fora agora retribuído, pois aqueles foram os ausentes mais presentes do seu comício.

Loas a Margarido, L. Navarro e T. de Sousa (TRANSMONTANO 1903, II, 5, 1).

xxxv) – *Despeitos...*

⁵⁹⁵ Ao tempo ministro das OP do governo progressista e que aí se deslocara, com o mesmo propósito, em 15.VIII.1899.

Deduz-se pelo teor do artigo que o órgão progressista havia ripostado às palavras de C. de Carvalho, dando azo (pois não é a polémica que se pretende nestas circunstâncias?) a que comentasse o comentário dos adversários ao seu comentário.

Se para eles progressistas o assunto da ponte *não vale um caracol... com que se importam, então, esses senhores? Porventura a ponte não é a obra mais ambicionada por esses povos?! Não é ella a precursora do caminho de ferro de Miranda? Não é urgentissima e essencialmente necessaria para a exploração dos jazigos do Roboredo? Não virá d'ella o futuro, o progresso de Moncorvo?*, questiona (TRANSMONTANO 1903, II, 6, 1).

xxxvi) – *Ponte do Pocinho e Caminho de Ferro de Miranda*

Inauguração trabalhos Ponte realisa-se dia 15 corrente, pelas 11 horas da manhã. Assiste Ministro Obras Publicas e talvez Ministro Fazenda, tal é o teor do telegrama recebido em TM e aqui transcrito a introduzir o artigo sobre o tema.

O autor do artigo começa por afirmar que esta é a prova que não iludiram ninguém, quando prometeram ainda para esse ano a inauguração dos trabalhos. Mas como gato escaldado de água fria tem medo, quer acreditar que desta vez é de vez, que não há lugar a mais descrenças, até porque o ministro viria assistir à dita inauguração.

E também sabia que às hostes progressistas havia sido recomendado por um dos seus lugares tenentes, Bernardo Doutel, a sua comparência na manifestação do Pocinho, *apesar da má vontade da maior parte*, acrescenta. E como quem diz que não faziam mais que a sua obrigação, lembra que no passado quando o presidente do governo progressista ali esteve pelos mesmos motivos (falhados), os regeneradores compareceram em massa a apoiar (TRANSMONTANO 1903, II, 14, 1).

xxxvii) – *Festejos*

Antes de divulgar o programa dos festejos organizados pela CM, informa que o ministro Paçô-Vieira não poderá deslocar-se do Pocinho à vila por razões de agenda, como hoje se diria.

Foi então deliberado nomear uma comissão executiva dos festejos composta *sem distincção politica*, prevendo-se remeter convite a várias entidades políticas nacionais, regionais e locais, às corporações, entregar uma mensagem ao chefe do Governo onde se lhe pediam outros melhoramentos, nomeadamente ao nível de estradas, mobilizar as

filarmónicas e, pedir aos habitantes da vila para iluminarem as suas casas na noite de véspera.

E embandeirar todo o caminho, desde as agulhas da linha ferrea, até ao local designado para a avenida esquerda da Ponte.

Rematava afirmando que era dever de todo o povo de TM e concelho assistir à manifestação de júbilo (TRANSMONTANO 1903, II, 14, 2).

xxxviii) – *Conde de Paçô-Vieira (Ministro das Obras Publicas, Commercio e Industria*

Este n.º é praticamente dedicado ao grande acontecimento, que preenche as 2 primeiras páginas e algo da terceira. A 1.ª e 2/5 da 2.ª, ocupam-se do elogio aos três maiores personagens, por ordem de grandeza: Paçô-Vieira, Ferreira Margarido e Lopes Navarro. Com retrato, de dimensões igualmente proporcionais. Pela pena costumeira.

Referem-se de seguida os personagens aguardados para a festa, provenientes de Lisboa, de Bragança, da Guarda, de Macedo de Cavaleiros, de AF, de VF, de FEC, de MD, de Mogadouro, de Vinhais, de CA, de Mirandela, de Vimioso e de VNFC. Deste último concelho, o juiz de Direito, o delegado da comarca, a CM, o administrador do concelho e a Filarmónica da terra.

Augusto Lima, regenerador-mor mirandês, tem também direito a prosa laudatória, confirmando-se nela a suspeita que já tínhamos e acima referimos, i. e., ser ele o autor do opúsculo titulado *A propaganda sobre o Caminho de ferro do Pocinho a Miranda do Douro* (TRANSMONTANO 1903, II, 15, 1-3).

xxxix) – *Emygdio Navarro*

Neste número homenageia-se o jornalista Emídio Navarro, que também ocupara a pasta das OP e que contribuía para o desenvolvimento da ferrovia.

Transcreve um telegrama de Hintze Ribeiro em resposta dum outro de F. Margarido, L. Navarro, Charula e A. Lima, onde aquele se congratula com os correligionários regionais pela inauguração das obras conhecidas (TRANSMONTANO 1903, II, 16, 1).

xl) – *Ainda a nossa festa*

Diz que não falará da festa por ser de todos conhecido o que se passou. Dirá apenas dos discursos proferidos no *lunch* oferecido pela Empresa Industrial, detendo-se sobretudo em dois deles, o de L. Navarro e A. Lopes.

Das palavras do primeiro, reteremos o seguinte excerto por considerarmos que é representativo: *Se os caminhos de ferro são realmente, n'esta grande epocha da historia, a mais poderosa de todas as alavancas do progresso que estão elevando a emminencias assombrosas a civilização da humanidade, o feliz acontecimento que hoje festejamos é sem duvida o mais desejavel de quantos podiam surgir nos annos d'este preciosissimo torrão da patria portuguesa.*

Pelo mesmo orador sabemos que ao acto compareceram todos os deputados pelo distrito, quatro governadores civis, dez municipalidades e *todas as entidades mais distinctas da região interessada!*.

Do discurso, desta feita mais apaziguador, do redactor A. Lopes, recorde-se o brinde que fez ao visconde de VNFC, líder regenerador na vila com o mesmo nome, ausente da cerimónia por estar de luto (TRANSMONTANO 1903, II, 16, 1).

xli) – *Depois da festa*

A propósito de uma crítica de A Folha de Trancoso por ao foz-coense José Cavalheiro⁵⁹⁶ não ter sido dado um lugar de destaque durante os festejos, responde a redacção.

Explica que apesar do respeito que tinham por esse correligionário, consideravam que ultimamente havia descurado o interesse por aquela construção⁵⁹⁷, pois a ponte traria a morte da barca de passagem e, conseqüentemente a perda de importantes rendimentos para a CM da sua terra -que então dividia os lucros da arrematação com a congénere da margem direita (a arrematação desse ano de 1903 obtivera a avultada soma de 2:231\$000 réis)-, e estar claro que *nem a ponte, nem o caminho de ferro de Miranda, hão-de trazer grandes conveniencias àquelles nossos vizinhos* (TRANSMONTANO 1903, II, 17, 1).

xlii) – *Mensagens*

⁵⁹⁶ Líder dos regeneradores do distrito da Guarda, ex- Governador Civil do mesmo distrito e então Vice-presidente da Câmara dos Deputados e Ajudante do Procurador-geral da Coroa e Fazenda (TRANSMONTANO 1093, II, 18, 1). O seu passamento é noticiado na edição de 18.V.1905 (TRANSMONTANO 1095, III, 143, 1).

⁵⁹⁷ O apoio numa primeira fase devera-se ao facto da quinta do Campo pertencer a um seu sobrinho.

Transcreve 4 mensagens da CM, enviadas ao rei, ao presidente do governo e aos ministros da Justiça e das OP, nas quais, após os salamaleques costumeiros e agradecimentos relativamente à inauguração das obras no Pocinho, solicita respectivamente:

- em nome do MOP que se pagasse ao município 884\$010 réis que o governo lhe devia do subsídio concedido para a construção da EM da vila ao Rego da Barca, por deles necessitar para a compostura dos caminhos vicinais, e abertura duma praça no sítio do Outeiro, pois que a construção duma estação dentro da vila a isso exigia;

- autorização para chamar *Hintze Ribeiro* à nova praça que iria abrir no Outeiro⁵⁹⁸ e que intercedesse junto do ministro para que mandasse continuar a construção da ER n.º 9 e ED n.º 58;

- transmite ao ministro da Justiça os pêsames pela morte da mãe;

- autorização para dar o nome do ministro (conde de Paçô-Vieira) ao largo adjacente à futura estação na vila, para além da continuação das obras da ER no lanço dentro da vila e da Estrada Distrital (ED) no lanço de Nozelos à ponte da Junqueira, pois que concluídas estas vias férrea e rodoviárias, TM *em breve se tornará florescente cidade*. Ter-se-á aqui inspirado o dinossáurio presidente da CM quando por finais do século XX, baseou a sua campanha eleitoral na frase publicitária *Moncorvo cidade no ano 2000?* (TRANSMONTANO 1903, II, 17, 1).

xliii) – *A “Gazeta de Bragança”*

Depois de A Folha de Trancoso, como se viu, ter feito o reparo aos de TM por quererem chamar a si os louros da conquista da ponte e CF, é agora a vez dos de Bragança, inspirados pelos trancosanos, defendendo um dos seus na remoção dos obstáculos para essas obras, ou seja, Abílio Beça⁵⁹⁹, Governador Civil, o que os torre-moncorvinos negam. Andavam pois os compadres regionais desentendidos quanto à cabeça com direito à coroa (TRANSMONTANO 1903, II, 18, 1).

xliv) – *Outro descontente...*

Como se perceberá pelo título, outros havia ainda a discordar dos de TM, como o Jornal do Povo, da Guarda, porquanto afirma que eles haviam *caviliosamente* adulterado os

⁵⁹⁸ Praça que nunca se construiu, considerando o local escolhido para implantar a estação.

⁵⁹⁹ Governador Civil, “director político” deste periódico e seu redactor (TRANSMONTANO 1903, II, 19, 1).

factos na descrição que fizeram dos festejos do Pocinho (TRANSMONTANO 1903, II, 18, 1).

xliv) – *Ainda a “Gazeta”*

Aproveita a redacção para transcrever um pequeno artigo de opinião de outro jornal brigantino, Districto de Bragança, por este lançar farpas à apreciação que a Gazeta de Bragança fizera da questão dos protagonistas dos festejos (TRANSMONTANO 1903, II, 18, 2).

xlvi) – *Ainda a Ponte do Pocinho I*

Desta vez é o próprio F. Margarido a vir a terreiro defender-se e a defender os seus, da polémica que estalara, como se tem visto, através de vários jornais regionais.

Inicialmente com alguma modéstia ao agradecer os artigos e respectivos retratos publicados em primeira página da edição de 15.XI.1903 (protagonistas da obtenção do melhoramento), entre os quais se encontrava o seu, como se viu, mas logo de seguida, começa a puxar dos galões, sobre os esforços que à defesa da terra havia dedicado. Como se percebe pelo título, este escrito tem continuação (TRANSMONTANO 1903, II, 19, 1).

xlvi) – *Ponte e mais Ponte*

Logo a seguir é publicado um outro artigo de opinião, não assinado, referindo as intrigas entre os vários jornais.

Comenta ainda as *linhinhas* escritas pelo foz-coense P. Sousa no *Times* de Trancoso, por o O Jornal de Foz-Côa lhas ter recusado e onde chama *cabo de guerra* a A. Lopes. Remata a negrito, numa síntese carreirista perfeita: *É ao nosso chefe dr. Ferreira Margarido e dr. Lopes Navarro que principalmente se deve a construção da Ponte do Pocinho!* (TRANSMONTANO 1903, II, 19, 1).

xlvi) – *“Ao Jornal do Povo”*

Mais adiante, lá vem A. Lopes tratar da saúde aos guardenses, por estes o acusarem de ter partido do seu discurso no Pocinho, a *questão das preferencias nos louros a colher* com a conquista da ponte (TRANSMONTANO 1903, II, 19, 1).

xlix) – *Ainda a Ponte do Pocinho II*

Continuação do artigo de F. Margarido, onde este conta como se envolveu directamente na questão da ponte.

Numa das vezes em que fora Governador Civil em Bragança, sendo deputado pelo mesmo distrito Lopes Navarro, par electivo pelo mesmo círculo A. Caetano d'Oliveira e titular da pasta das OP Carlos Lobo d'Ávila, encontrando-se em Lisboa, combinara com os dois primeiros, convidando os Cavalheiros de VNFC então deputados, irem *todos em comissão ao ministro*, pedir-lhes que se resolvesse a construção da ponte.

O ministro não discordando da necessidade de tal estrutura, mas por ser tempo de vacas magras, disponibilizou-se apenas para mandar proceder aos seus estudos. E perguntou a Margarido por onde queria que eles (estudos) fossem realizados, se pelos serviços da Guarda se pelos de Bragança. Este caiu no erro, confessa-o, de aceitar que fossem os da Guarda, por o seu director ser protegido de José Cavalheiro e já aí existir *um ante-projecto de ponte, feito por um antigo engenheiro, chamado Ribeiro*.

Acontece que pelos vistos esse Ribeiro apesar de várias vezes por Margarido inquirido, foi protelando o assunto com esfarrapadas desculpas (TRANSMONTANO 1903, II, 20, 1).

l) – *Ainda a Ponte do Pocinho III*

E continua contando a (sua) história. Da Guarda os estudos não prosseguiram e aos Cavalheiros de VNFC imputava-se-lhe desinteresse (era voz corrente), tanto porque a ponte e o CF para montante não era assunto que beneficiasse os foz-coenses, por um lado, como por outro porque o fim das barcas de passagem depauperariam os cofres municipais.

Com a chegada dos progressistas ao poder, Elvino de Brito instituiu duas brigadas de obras públicas, uma para o N e outra para o S do país. A primeira foi presidida pelo eng.º José Taveira de Carvalho, amigo de A.C. d'Oliveira e em casa de quem se hospedou quando veio para o terreno elaborar o projecto e, aonde contou a Margarido as dificuldades que tivera para que os da Guarda lhe remetessem o ante-projecto, que para o conseguir foi obrigado a recorrer ao próprio ministério (TRANSMONTANO 1903, II, 21, 1).

li) – *Ainda a Ponte do Pocinho IV*

Aqui passa em revista os aspectos relacionados com a vinda do ministro progressista ao Pocinho quatro anos antes, na qual os regeneradores torre-moncorvinos muito se empenharam, comparecendo em peso, enquanto que *dos povos d'além-Douro era deminuitissima a concorrência* (TRANSMONTANO 1904, II, 23, 1).

lii) – *Ainda a Ponte do Pocinho V*

Continua a história dando-nos a entender que ambos os partidos foscoenses *se mostraram eguistas n'aquella importante Villa deixando ver sempre a sua má vontade na realização desta obra tão meritória, principalmente para nós que vivemos para cá da margem direita do rio Douro* (TRANSMONTANO 1904, II, 24, 1).

lii) – *Ainda a Ponte do Pocinho VI*

Voltou o partido regenerador ao poder e as diligências continuaram. Informa-nos inclusive que se chegou a organizar (ou a pensar organizar) um *sindicato*, i. e., uma sociedade, com vista à construção da ponte, ao qual pertencia Adriano Cavalheiro irmão do visconde foz-coense.

Chegou mesmo a deslocar-se a Lisboa por duas vezes, encontrando-se numa delas com o presidente do governo e noutra com o ministro da Marinha T. de Sousa.

Mas as dificuldades continuaram, chegando mesmo por via disso a pensar em retirar-se da política, desalentado que estava (TRANSMONTANO 1904, II, 25, 1).

liv) – *Ainda a Ponte do Pocinho VII*

Pelas OP passara mais um ministro e nada se fez, até que chegou M.F. Vargas que colocou de parte a aprovação do projecto pelas Cortes e abriu concurso para uma ponte de um só tabuleiro, com portagem por 10 anos, mas o concurso ficara deserto. Aí pergunta porque razão o *sindicato* de que fazia parte A. Cavalheiro não foi à praça?

Entretanto a *alta engenharia* achou que a riqueza da região merecia uma ponte de 2 tabuleiros e, a discussão retardou ainda mais o objectivo. Mais um concurso, também deserto. Novo projecto na direcção do Minho e Douro muito demorado e a decisão da construção da ponte por parte do Estado, etc, etc.

E termina esta série de artigos rematando: *Póde a imprensa politica deste ou d'outro districto attribuir a grandiosa obra da ponte a quem mais fôr do seu agrado. Ahi ficam os factos a apontar a verdade inteira, que o austero e incorruptível tribunal da opinião publica confirmará e fará a devida justiça a quem a tiver* (TRANSMONTANO 1904, II, 27, 1).

lv) – 3.41. *Ainda a Ponte do Pocinho*

Volta A. Lopes à liça, analisando os sete artigos de Margarido, concluindo que tanto a Gazeta de Bragança, como A Folha de Tancoso, o Jornal do Povo e o Torre de Moncorvo, *todos quiseram abafar e esconder a figura do dr. Ferreira Margarido*,

comettendo a maior das injustiças e a mais imperdoável das ingratidões!
(TRANSMONTANO 1904, II, 28, 1).

lvi) – Ponte do Pocinho e Caminho de ferro para Miranda

A redacção informa que haviam começado os trabalhos de desterro entre a via-férrea e o primeiro pegão da ponte, que neles andava muita gente empregada e mais se admitiam. Que os estudos para o CF até TM estavam muito adiantados e que, uma vez concluídos, começariam as expropriações (TRANSMONTANO 1904, II, 28, 2).

lvii) – Caminho de ferro do Pocinho a Miranda

Publica um extracto do Diário do Governo de 12.III.1904, onde o ministro afirma que essa linha deveria ser construída sem demora, entre outras considerações agradáveis aos ouvidos partidários (TRANSMONTANO 1904, II, 33, 1).

lviii) – Caminho de Ferro do Pocinho a Miranda

Transcreve o diploma legal que aprova o projecto e orçamento e manda proceder sem demora à sua execução. *Ainda duvidam?* Pergunta no final a redacção (TRANSMONTANO 1904, II, 38, 1).

lix) – Caminho de Ferro do Pocinho a Moncorvo

Cabe desta vez a M. escrever sobre o assunto, no mesmo tom e linguagem: *Apesar de tudo quanto os nevoleiros já por ahi andarão prégando em contrario, principiaram no sabbado, 18 do corrente [Junho], a fazer-se as expropriações.*

Brevemente se faria a arrematação da 1.^a empreitada, correspondente a metade do troço a contar da quinta do Campo, cujo proprietário, Pio Cavalheiro, era o mais exigente quanto ao valor da expropriação (TRANSMONTANO 1904, II, 46, 1).

lx) – A Ponte do Pocinho e o Caminho de Ferro

A ponte e a linha estavam garantidas, vieram várias eleições, virou-se por isso o jornal para este assunto que tratou doravante como tema principal.

Todavia, cerca de um ano depois e antes de encerrar portas, volta a dar notícias sobre o assunto, desta feita para informar que os trabalhos de construção da ponte iam adiantados, bem como os do CF (TRANSMONTANO 1905, III, 142, 1).

1.ª página d' O Transmontano da edição de 15.XI.1903

II ANNO MONCORVO—Domingo 15 de Novembro de 1903 N.º 18

O TRASMONTANO


ASSIGNATURA
 PAGAMENTO ANNUAL
 Annuo 1800 Ptas
 Semestral 900
 Para o Brazil
 Annuo 2000

PUBLICAÇÕES
 Anuncios, lista 10 rns
 Repetições 20
 Communição, lista 10
 De fora, subscritores gozam do desconto de 5 p. c. nos annuncios
 Laminas e outras a parte
 Typ. Munkel WATTSCHNIG

Redacção e administração: — RUA DOS MERCADORES
 MONCORVO

EDITOR RESPONSÁVEL
 Francisco Antonio Macedo

Não se restituem originaes enviados á redacção, sejam ou não publicados.



Conde de Paço-Vieira

mais considerados e respeitáveis da magistratura portugueza.

Em Coimbra já onde foi cursar a faculdade de direito, manifestou-se como uma intelligencia esperancosa e robusta, não só pela fluencia da sua palavra, pois que era um orador de raça, mas tambem pela acuidade do seu talentoso espirito, que tão bem se media com as complicadas questões de direito e com os difficis problemas da jurisprudencia!

Ninguem ha que, enfrontado na vida do foro, desconheca essa importante dissertação inaugural, a que deu o nome de *Maintenance e Restituição de Posse*, um poderoso trabalho, nascido das suas conscienciosas lucubrações e producto da sua vasta e penetrante intelligencia!

Advogado, todos ainda toem na memoria a maneira brilhante como se houve na complicadissima vida forense, em que sobrepujou as mais arriscadas questões e de que sempre se saiu triumphante e engrinaldado do leuros.

Requisitos tinha-os de sobejo. Nada lhe faltara: bella estatura, voz bem timbrada, enthusiasmo, vida, energia, calor, eloquencia, logica e talento!

Com estes predicados tudo se conquista São fumos as mais altas barreiras; phantasmas as mais difficis empresas; fogos factuos os proprios abysmos, porque tudo, radicalmente tudo se evas a um sopro intellectual d'este quillate!

Devis o Conde de Paço-Vieira ficar por aqui, arredado do mechanismo complicado da administração nacional, com a superabundancia de dotes que lhe conferiu o Destino, privando a sua

Patría d'um poderoso estado, Ella, que tão preciosa está de grandes vontades, allindas e eguaes intelligencias!!

Não: seria vergonhoso e o Conde de Paço-Vieira não quereria, por certo, descer ao esquecimento, com um remorso assim!

Foi isso a que o conduziu a alistar-se, com applauso geral, na phalange disciplinada e gigante do grande, do saudoso, do immortal Fontes Pereira de Mello!

Deputado ás côrtes, estão nos ouvidos de todos os seus arrebatadores discursos, encaixados de erudição e logica, em que as flores da rethorica se espalham n'aquella grandiosa casa de S. Bento, ressoando no perfume do Trabalho, acrisolado no esdinho do Espirito!

Como governador civil a sua politica foi a d'um verdadeiro diplomata, já conservando e alimentando as amizades dos seus correligionarios e amigos, já conseguindo importantes e valiosas adhesões ao seu partido, já conciliando interesses, quer dos seus administrados, quer do governo, com a proficiencia e sagacidade proprias d'um verdadeiro gentleman!

D'aquí — a ministro. Foi por isso que, na ultima situação progressista, indicando a opinião publica os nomes provaveis de acesso ás culminancias do poder, o do Conde de Paço-Vieira era já apontado por todos, fazendo assim justica á sua anterior carreira politica.

De facto, não se enganou e Alfredo de Paço-Vieira, n'uma recomposição, era chamado por elle a fazer parte do actual gabinete, sob a sabia chefia do sr. conselheiro Hintze Ribeiro.

Pela saída do conselheiro Manoel Vargas, o Conde de Paço-Vieira sobraçou a pasta das Obras Publicas, Commercio e Industria. Se é certo que poderosas intelligencias, como a do seu antecessor, no desempenho do seu difficil encargo, muito trabalharam para uma feliz gerencia, não ha duvida de que ao actual ministro se deve o extraordinario desenvolvimento dado a todos os ramos da sua administração, como é, por exemplo, sobreshahindo indelevelmente d'entre todas as iniciativas, a construção da rede supplementar dos caminhos do ferro do Estado!

Não queremos agora referir o impulso dado a muitos outros assumptos que interessam unica e exclusivamente á sua pasta como são a agricultura, a industria, o regimen florestal e os correios e telegraphos. Isso nos levaria longe e tornar-nos-hia importantes.


Uma só obra basta para o enaltecer, um facto unico e sufficiente para o exaltar: o empenho, o doçido empenho com que trabalhou n'esta obra do Ponte do Pocinho e do caminho de ferro até Miranda, cuja realisação já agora é um facto e a cuja inauguração s. ex.ª hoje vem assistir,

dando uma honra inestimavel aos povos do baixo districto de Bragança!

E' por isso que todos, hoje, nos encontramos aqui reunidos, abastidas as bandeiras partidarias, com um só coração e com uma só fé, — coração que se abre em reconhecimento pelo grande favor prestado, — fé que sentimos por que não passa d'um pessimismo banal a convicção do ostracismo a que eramos votados!

Nas simples e humildes as suas festas, nos fracos e simples as suas homenagens, mas, por outra lado, cheias de enthusiasmo e gratidão, lembradas pela preferential releza d'estas veras alcançadas!

Luz e Nobre Ministro das Obras Publicas!



Dr. Lopes Navarro
 Meu amigo

Se os proprios pseudo-inimigos a condemnarem e, quando, ás vezes, o mal-dizem, por méro facciosismo politico, não toem a coragem de negar-lhe a sua bondade é proveitosa, a sua força letiva e combente e, quando, em caso, ás vezes se falla no Dr. Ferreira Margarido, é certo que os seus ohamen-lhe o pas dos povos, e diz-se que aquellos cabellos brancos rejuvenesceram, alimentados pelo vigor da politica, a sua velha amiga, a sua amante querida!

E' tal o empenho sereno da politica — aliquidado, irris, sermistic, a alma como que a fugir do corpo, parecemos mais velho, alle, que ainda conserva a seu lado a Miss autremoz, toda amig para o regeneravel filho, compartilhando das suas alegrias e das suas tristezas, mas forte e alegre ainda como, quando no berço o embriava, cheia de lullões e de chimeras!

Em tempos revoltos, cheia de lucta, em que só se aspira o cheiro acre da pólvora dos combates e se ouve o clangor dos clarins — então é que elle treve, é que elle se sacucia, se angustia da sua respeitavel estatura, aquellas barbas de neve a fluctuar ao vento, aquella sua voz, madurada a disciplina sempre aquella nos porte de eleição convencendo e recondo!

Não é aqui lugar para descrever a seus triumphos, nem Pantheon para expor as suas glorias! A memoria dos seus feitos não se apaga, é recente e vive no peito de todos nós que, na boa pouca, tivemos a honra de formar a seu lado, a sombra da sua gloriosa bandeira, admirando-os um paz inebri, onde nunca se um parte alguma, é loma notarse, lome-luzes politicas como aqui!

Não é só pela palavra que alguém se faz valer; não é só pela dedicação e pelo amor ao seu partido que qualquer soldado pode exigir os seus créditos, mas pelas victorias colhidas, pela força possada do inimigo, pelos estragos que encontra e pelas difficuldades que vence!

Tudo, tudo isso, podemos affirmar bon alto e de vassia levandada, se pode arrojar o Dr. Ferreira Margarido, esse antigo soldado da nossa guarda' allitado já nas bastas de Fontes, a cujo lado tambem se encontram elementos valiosos, mas acclumados valiosos, que são seus verdadeiros amigos pessoais e fiéis soldados partidarios.

Esa a força do Dr. Ferreira Margarido!

É longa, extenuadora para qualquer espirito de mediano valor, a vida politica d'este homem; é espartosa e admiravel a coragem que o assiste, são suas criticas circumstanciaes politicas; é



Dr. Ferreira Margarido
 (Deputado e chefe do partido regenerador do concelho de Moncorvo).

Logo está um nome que aberra uma politica de trinta annos! Aqui está um homem que, tendo nascido para a politica, nella entrou de muito como anhe, dedicando-lhe todo o seu tempo e todo o seu trabalho.

Oplento, sem que precisasse de avultar-se n'esse mare magnum, — desinteresse, dedicação e desejo de bem servir o seu país, foram sempre estes os seus exclusivos initias.

Tendo-lhe sido entregue, por Antonio Castano d'Oliveira, a chefia do velho partido regenerador, n'este conceito, disciplina por luctas gloriosas em que aquella marcial foi sempre denodado, o Dr. Ferreira Margarido d'então para cá soube não só conservar o e mantel-o, mas engrandecel-o e fortalecel-o, tornando-o um labarito verdadeiramente inextinguivel!

Não foi pelo dinheiro ou pela mira que o Dr. Ferreira Margarido conseguiu a sua obra, como tantas vezes, nas luctas politicas, é de costume fazer-se. Foi, sim, pela abnegação que o caracteriza, pela sympathia que conquistou, pelo timo, pelo alto timo de conciliação de que sempre dispoz, e de que fez o seu mais poderoso e mais certo instrumento.

Como medico d'este municipio, ha dezenas de annos, quem ha ali que possa queitar-se do seu mais pequeno desuido da sua mais insignificante mal vontade?

Tudo o pobre como o rico encontra n'elle um amigo á sua cabeceira, não cobrando da sua profissão o menor pretexto, e antes, detendo na chouspana do pobre o otulo que no dia seguinte lhe mitigará a fome!

Mesmo para fora do concelho, chamado a altas horas da noite, d'aquella já prevista illada, o Dr. Ferreira Margarido, ainda desinteressadamente, a sua vez, resignado e captadito, cumprir o

Dibujo de un rincón del tramo ferroviario entre La Fregeneda y Barca de Alba



(DISEÑADO PELO AUTOR ROMERO 2011)

III – CONCLUSÕES

Port-wine

O Douro é um rio de vinho
que tem a foz em Liverpool e em Londres
e em Nova-York e no Rio e em Buenos
Aires:
quando chega ao mar vai nos navios,
cria seus lodos em garrafeiras velhas,
desemboca nos clubes e nos bares.

O Douro é um rio de barcos
onde remam os barqueiros suas desgraças,
primeiro se afundam em terra as suas vidas
que no rio se afundam as barcaças.

Nas sobremesas finas, as garrafas
assemelham cristais cheios de rubis,
em Cape-Town, em Sidney, em Paris,
tem um sabor generoso e fino
o sangue que dos cais exportamos em barris.

As margens do Douro são penedos
fecundados de sangue e amarguras
onde cava o meu povo as vinhas
como quem abre as próprias sepulturas:
nos entrepostos dos cais, em armazéns,
comerciantes trocam por esterlino
o vinho que é o sangue dos seus corpos,
moeda pobre que são os seus destinos.

Em Londres os lords e em Paris os snobs,
no Cabo e no Rio os fazendeiros ricos
acham no Porto um sabor divino,
mas a nós só nos sabe, só nos sabe,
à tristeza infinita de um destino.

O rio Douro é um rio de sangue,
por onde o sangue do meu povo corre.
Meu povo, liberta-te, liberta-te!,
Liberta-te, meu povo! – ou morre.

(Joaquim NAMORADO 1966)

1 – Síntese introdutória

A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos, é o título com que decidimos rematar esta tese, entre vários outros possíveis, mas nos quais o Espaço, o Tempo e o Objecto estiveram desde a primeira hora presentes: um determinado território ibérico (des)unido pela raia, a época contemporânea e as vias de transporte. Tudo numa perspectiva da Geografia Regional, com profundas incursões na História.

Organizámo-la em duas partes, sendo que na primeira delas nos debruçamos sobre o território que decidimos circunscrever, no qual o rio Douro, na sua passagem pela raia, é o eixo estruturante. Nesse espaço geográfico, zamorano e salmantino, transmontano-duriense e beirão, interior e rural, outrora pejado de gente e hoje região de baixa densidade demográfica, estudaram-se as vias de comunicação antes e durante o advento do CF, as estradas e os caminhos, a navegação no rio Douro, mormente entre Castela e o Atlântico, e as barcas de passagem. Rodovias e fluviovias, também elas alvo de preocupação e investimento.

Na segunda parte, a mais densa de todo o conjunto -e não só pelo número de páginas-, é o protagonismo do CF que está em destaque. Nela quisemos perceber o início de todo o processo, a discussão em torno dos projectos ferroviários nacionais e a evolução da rede peninsular, nas quais se incluem as negociações e os acordos para as ligações luso-espanholas e internacional europeia. E a não menos importante decisão, unilateral mas que arrastou Portugal por razões óbvias, da chamada bitola ibérica.

Percebido o contexto geral peninsular, receptivo aos ideais de progresso de então, motivados pela revolução industrial iniciada no N da Europa e apoiados na premissa de que o progresso material e bem-estar social resultariam do incremento das comunicações internas e externas, mediante a criação de uma rede de vias, terrestres e fluviais, com predomínio, entre todas, para o revolucionário CF, iniciámos o estudo regional da sua construção. E fizemo-lo através das linhas-férreas do Douro e da Beira Alta, aquelas em que mais se investiu e mais confiança se depositou, até por serem CF internacionais.

Depois, finalizadas as discussões acerca dos locais para as travessias da fronteira, em alguns casos resultantes de um longo processo negocial diplomático, escrutinámos os ante-projectos e concursos para a sua construção e exploração, já numa época de grande

febre construtiva, em pleno sistema económico capitalista, com empresas europeias de permeio e muitos interesses em jogo.

Concretizados os projectos dos grandes eixos ferroviários nacionais, definidos os seus trajectos e iniciada a sua construção, mormente do lado português, o debate político acerca das ligações inter-regionais começa a entrar em ebulição, tendo o vale do rio Douro como colector comum de uma apertada rede. E abalançamo-nos a tentar reconstituir essa malha regional pensada. Detivemo-nos, naturalmente, sobretudo na região a N do Douro e, nesta, principalmente a transmontano-duriense. São ferrovias de bitola métrica, para enlaçar à rede principal, mas todas com o fito de virem a atravessar a fronteira, no rescaldo ainda da defesa duma união aduaneira. As linhas do Corgo, Tua e Sabor, mereceram destaque, esta última como CF mineiro.

E por fim, após os êxitos alcançados pelas sociedades e as nações -com grandes debates e acesas discussões e apoio da técnica-, na conquista dos obstáculos impostos pelo meio e pelas conjunturas históricas, através do comboio, eis que a evolução dos tempos e das vontades, devido a uma nova ordem económica internacional, decide quebrar a hegemonia do CF -que já havia apagado a fluviovia-, e substituí-lo pelo transporte rodoviário, apesar das oportunas advertências da sociedade civil. Pelo menos para a região em estudo, sangrada de gentes e cabedais, cuidamos que estas medidas constituem um fracasso, pois o modelo de desenvolvimento que se pretende já revelou que em nada contribui para a fixação das populações. Este é o problema fundamental que tentamos analisar nas conclusões.

A tudo isto juntámos um apêndice documental constituído por material manuscrito inédito que consultámos no AHMOP português, documentação reveladora de que a discussão para a introdução do CF surgiu mais cedo do que se pensava. Apêndice que poderia ser mais extenso, não fora a extensão que este trabalho já possuía.

E para essa extensão terá contribuído, quiçá a rica base documental e bibliográfica, a que não nos pudemos furtar, constituídas por fontes escritas e iconográficas, manuscritas e impressas, reunidas ao longo de vários anos em arquivos e bibliotecas e durante o trabalho de campo, na tentativa de interpretarmos os palimpsestos da paisagem cultural (parafraseando o Mestre Valentín Cabero), numa permeável linha de fronteira, agora sem os apertados controlos fiscais e policiais.

Vivemos hoje na Península Ibérica um novo relançamento das relações entre os dois Estados, atitude multissecularmente repetida, que para além de justificada, se percebe

melhor no âmbito da União Europeia. Aliás, a História informa-nos que essa Europa Além-Pirinéus, sempre influenciou o modo de convivência entre as governanças peninsulares, limitando, em maior ou menor grau, as relações entre os raianos, imbuídos de uma forte cultura de proximidade marcada pelo território e pelas relações sociais e de parentesco, circunstâncias que numa apreciação geral de Michel Drain na sua “Geografia da Península Ibérica”, são *tão forte[s] que os dois povos fazem ponto de honra em acentuar os costumes que os separam*, o que a prática do contrabando (também com o significado de cumplicidade e solidariedade no infortúnio) sempre desmentiu na zona da raia.

2 – Da aproximação ao território

Tentamos no capítulo 1 da primeira parte, aproximarmo-nos ao território em questão, território que o Douro articula, começando por o apresentar do ponto de vista da organização administrativa, pois constitui uma parcela de cada um dos países, em tudo equiparadas, tanto relativamente à superfície como à população. Incluí as províncias de Zamora e Salamanca e os distritos das antigas províncias de TAD e Beira Alta, ou sejam, Bragança e Vila Real, Guarda e Viseu. Estas hoje em dia (des)organizadas de forma complexa, devido à ausência de vontade de cumprimento do preceituado na Constituição da República Portuguesa (1976), relativamente à implementação das regiões administrativas. Coincide este território do lado português, com o “Norte Transmontano”, uma das *3 divisões fundamentais da terra portuguesa*, no dizer do Geógrafo Orlando Ribeiro, aquele que as montanhas isolam das influências marítimas.

Mas diferenças de organização territorial entre os 2 Estados -também nos referimos à divisão espanhola (organizada em províncias e municípios, estes com tendência para a “comarcalização”) através da Comunidade Autónoma de CyL-, criam dificuldades à gestão da cooperação transfronteiriça, apoiada pelos fundos financeiros da Europa comunitária. Se o projecto comum, por exemplo, for com o distrito de Bragança, as negociações decorrerão entre a Junta de CyL e a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Norte, se é com o da Guarda, essa competência transferir-se-á para a CCDR-C, e no caso de abranger uma área dos 2 distritos, serão envolvidas as 3 entidades regionais.

Após esse enquadramento administrativo, tentamos caracterizá-lo do ponto de vista da Geografia Física, onde o Douro é a tal referência e tronco comum numa paisagem de contrastes e afinidades, orográficas, climatéricas e agrícolas.

Localizámos o epicentro simbólico desse território na BA, encruzilhada de factos geográficos e históricos, local charneira entre o planalto castelhano e a terra transmontana, ou o “Douro Transmontano”, como decidimos renomeá-lo, por nos parecer mais consentâneo que todas as outras designações (Alto Douro / Douro Superior / Douro Internacional), sobretudo pela constatação de que apenas o terço final do rio Douro se encontra em Portugal, logo, o território português duriense raiano está localizado na metade inferior do seu curso, ou seja, no Baixo Douro (e os zamoranos consideram-se *del Bajo Duero*), então como podemos ser “alto-durienses”? Falamos por isso da raia e da linha de fronteira, que apesar da sua antiguidade é mais recente que as comunidades humanas aí assentadas, persistindo nesses espaços fortes laços culturais.

No que respeita à ocupação humana, debruçamo-nos sobre a população, que tentamos caracterizar, a partir das alterações sociais e económicas provocadas pela chamada revolução industrial, alterações com implicações no modelo geodemográfico ibérico, iniciadas na segunda metade do século XIX e cujo ciclo se desenvolveu durante uma centúria, com fortes repercussões no nosso tempo. E esta tese abarca precisamente esse período conhecido por “transição demográfica”, durante o qual o incremento dos transportes e das comunicações em muito colaborou nessas transformações, sendo até, em boa medida, delas causa e efeito.

Temos por finais de Oitocentos uma distribuição da população na Península Ibérica muito diferente da actual. A Meseta, ou seja o centro, estava muito mais povoada relativamente à periferia. Só que a revolução dos transportes veio alterar tudo isto e a policultura tradicional de subsistência declinou, o que somado à atracção da cidade e de novos países, reforçaram a endémica emigração de camponeses.

Mas apesar da acusada diminuição da natalidade e forte emigração, a Península apresentava em inícios do oitavo decénio do século XX, o dobro da população relativamente ao início dessa mesma centúria.

Numa análise à evolução da população da região em estudo, ressalta a homogeneidade do comportamento demográfico, apesar do território se repartir por duas soberanias distintas, mas contíguas, todo ele afectado pelos efeitos da interioridade.

Durante a segunda metade do século XIX e primeira do seguinte, a região revela um crescimento contínuo. O aumento da natalidade e consequente juvenilização duma população essencialmente rural e a pobreza dos recursos, aliados ao desenvolvimento dos

transportes (mormente ferroviário), conduziu a movimentos (e)migratórios intensos a partir de 1950.

Tentamos de seguida uma aproximação às bases económicas, onde percebemos que a organização humana de um território é fruto da evolução de vários elementos inter-relacionados, nos quais a política económica através do comportamento dos agentes económicos e sociais se vai alterando com o tempo. Essa evolução económica provoca modificações nas funções produtivas do espaço e no seu povoamento, que somados aos contrastes naturais, históricos e culturais dos diversos povos, produzem elementos que consequentemente os distinguem (aos povos) entre si, dando origem a desequilíbrios sociais e regionais. No que à Península Ibérica respeita e principalmente para as últimas décadas, não poderemos perder de vista que estas alterações do modelo económico estiveram sujeitas à articulação da economia mundial, particularmente da europeia.

Contudo a realidade económico-social dos países ibéricos distingue-se das outras nações da Europa, por ter sido a sua evolução distinta, desde há vários séculos, mas acentuada ao longo do século XIX e nos anos quarenta do século XX, não obstante o esforço por parte daqueles em apanhar o “comboio do progresso”, leia-se “industrialização”.

Partimos depois para uma abordagem à evolução das vias de transporte, com uma pequena introdução ao assunto, na qual dizemos que às variadas paisagens naturais, acrescentou a acção antrópica ao longo de milénios, ainda mais contrastes, arquitectando / transformando / construindo o território, de cujo processo resulta uma paisagem cultural, evolutiva e viva.

Com efeito, as rotas naturais percorridas pelos mais antigos em perseguição da caça e posteriormente nas deslocações com os rebanhos em busca de pastagens entre os vales e as montanhas, converteram-nas em rotas de transumância, logo aproveitadas pelos fenícios para o seu comércio, pelos cartagineses para as suas expedições e pelos (hispano)romanos para as grandes vias militares, estes pavimentando-as com calçadas, que os medievais e os modernos reutilizaram quase sem inovação e só a revolução industrial ampliou, sem nunca fugirem nos seus eixos principais, àquela determinação da Natureza.

Nestes caminhos naturais e lógicos, ora seguindo o curso dos rios e os próprios rios, ora percorrendo os planaltos, através de portos (secos e molhados), se foi urdindo a trama de um conjunto de vias de circulação que evoluiu com o aperfeiçoamento dos meios de transporte e estes com a exigência de cada época, sempre na tentativa de encurtar

distâncias, minimizar o desconforto da viagem, aproximar as áreas de maior densidade populacional, promover o desenvolvimento das outras e responder a planos de reordenamento dos territórios.

Hoje em dia, neste território, as auto-estradas apresentam uma posição hegemónica no sistema geral de transportes, em detrimento do CF convencional, havendo projectos também para a “alta velocidade” ferroviária, sem que estas sejam capazes de inverter a tendência regressiva da região, a menos que se altere a também tendência verificada de desinvestimento noutras áreas igualmente importantes, pois consideramos que estes sistemas, que em boa verdade servem para unir os grandes centros mais distantes, provocam aqui o chamado “efeito de túnel”.

A rede estradal rápida já construída em parte nas 4 províncias ibéricas aqui em causa, funciona(rá) mais como suporte infra-estrutural do que agente dinamizador dos recursos económicos regionais, porquanto nela predominará o movimento de automóveis entre regiões distantes e desta região para com o exterior, sendo que as *carreteras autonómicas* / itinerários principais comunicam os principais centros funcionais da região com as capitais provinciais / distritais e revelam uma bastante baixa frequência de uso, enquanto que a fatia mais substancial do tráfego discorre pela densa rede de estradas locais que unem os diferentes núcleos populacionais, faltando no entanto as ligações internas ao nível dos transportes públicos.

Mas estando nós em presença de uma região pouco povoada (ou em franco despovoamento) e envelhecida, os movimentos interterritoriais são escassos, o que coloca em risco a sua articulação territorial. Apesar das promessas (desde meados do século XX) de criação de emprego e de progresso através da construção de barragens no Douro e seus afluentes para a produção hidroeléctrica -que curiosamente (ou talvez não) não evitou a sangria das suas gentes, que se iniciou precisamente na mesma época-, esse desenvolvimento vê-se frustrado uma vez que a riqueza gerada “foge” directamente para o Litoral. Apesar da produção (hidro)eléctrica duriense representar, tanto em potência como em produção, quase 25% da produção hidroeléctrica nacional espanhola e mais de 60% da nacional portuguesa. E os lucros das empresas hidroeléctricas serem fabulosos! O que nos leva a colocar as seguintes questões: como é que uma região que produz tanto riqueza, não encontram nela os seus naturais meios para viverem? Ou, porque se não envolve a região numa estratégia de desenvolvimento global, onde os empresários que nela desejem instalar-se, vejam, por exemplo, reduzido 30% o preço da electricidade? Como afirma o

Professor e Hidrogeólogo fundador da “Nueva Cultura del Agua”, ... *Aquí nadie pretende ser fundamentalista, pero si acaso hay un fundamentalismo evidente hoy en día en la gestión de los ríos es el del hormigón, es decir, el de la mercantilización de todo, que conlleva la destrucción irreversible y a la pérdida total de los ríos* (MARTÍNEZ 2003, 33).

Outro factor que contribuiu para o grave problema do despovoamento, reside na falta de investimento no CF convencional, que conduziu ao encerramento da maioria das vias-férreas, havendo povoações que se encontravam muito melhor servidas por finais do século XIX ao nível das vias de transporte, que nos dias de hoje, por mais estranho que isso pareça, bastando dar como exemplo BA / LF e o seu *hinterland*. Apesar das (vãs) palavras e discursos sonantes, envoltas em conceitos como “assimetrias regionais”, “interioridade”, “solidariedade”, “discriminação positiva”, “distribuição equitativa”, etc., etc. Isto para não falar da multacentenária idealização da fluviovia duriense para o transporte de mercadorias e nunca concretizada, sendo apenas utilizada do lado português e (somente) para fins turísticos, hoje muito apreciada mas cuja economia local somente “vê passar os navios”, apesar das excepcionais condições para a prática do turismo cultural e de natureza, evidenciadas pelas várias classificações atribuídas pela UNESCO e pelos próprios Estados.

3 – As vias de transporte

3.1 – As estradas

E entramos no tema central desta tese, iniciando-o com o estudo do sistema viário existente até ao advento do CF. E também durante a construção deste. Fizemo-lo como não poderia deixar de ser, relativamente aos 2 países e às 2 regiões em causa.

Parece-nos ser opinião unânime entre os estudiosos da itinerância em Portugal que as vias terrestres na Idade Média, nas suas linhas gerais, continuavam a ter por base as redes traçadas durante a Romanização: é certo que novos percursos se foram abrindo, encontrando-se a região pelos finais da Idade Média coberta de estradas e caminhos (próprios para a época), assistindo-se a partir daí, a uma certa estagnação neste domínio, até ao último quartel do século XVIII, altura em que a preocupação do poder central nesta matéria se começa a fazer sentir, através da publicação de vários diplomas legais.

A carência de estradas começa então a indignar a opinião pública, sobretudo ao longo do segundo quartel do século XIX, altura em que Portugal inicia a discussão do problema, constituindo em 1841 a Sociedade Promotora dos Interesses Materiais da Nação e divulgando as inovações tecnológicas devidas a Mac-Adam (1756-1836), iniciando-se a construção da primeira estrada com pavimento em paralelepípedos entre Vendas Novas e Elvas em 1849, criando-se no ano seguinte a primeira lei sobre a moderna rede de estradas e os seus métodos de construção, lei melhorada em 1862.

A par com as preocupações ao nível das rodovias, promoveu-se também a construção das ferrovias e estudava-se, ou a melhoria da barra do Douro, ou a construção de 1 porto artificial a uma légua daquele. Investiu-se igualmente nos acessos às estações de CF, até pela imposição das companhias privadas que os construíam e exploravam.

Em 1887 é mais uma vez revisto o plano das estradas nacionais, fixando-se a sua extensão em 18.427km -que fora determinada pela lei anterior (1862) em 6.000km- e definindo-se novas directrizes para a sua construção, por sua vez alterado em 1892 que reduz em 2.047km a ampliação das estradas (que passariam a municipais), bem como os diplomas legais de 1893 e 1898 que definem a elaboração de um plano de viação acelerada para as regiões a N do Mondego e a S do Tejo conjugado com a rede ferroviária (construída ou planeada) nessas zonas do País.

Temos então os governos da “regeneração” e do “fontismo” (1851 – 1890) a prover à resolução da falta de vias de transporte, por terem os seus políticos a percepção de que a chave para o desenvolvimento estava no fomento das obras públicas virada sobretudo para a “viação moderna” e “viação acelerada”, uma vez que essa área sofria uma profunda revolução na Europa de meados do século.

Mas a expansão da rede rodoviária viria a estagnar após o “fontismo” e só com o aparecimento do trânsito automóvel é que se volta a colocar o problema da sua insuficiência e falta de conservação, aprovando-se provisoriamente em 1926 o plano geral de estradas nacionais e criando-se no ano seguinte a JAE, que subsistiu até há poucos anos.

Não obstante as dificuldades financeiras e técnicas, a rede de estradas (a par com a ferroviária) ainda em execução, veio contribuir poderosamente para alterar o sistema tradicional dos transportes e das comunicações internas, sendo as diligências as grandes novidades de então.

Apresentamos 2 quadros estatísticos para o território continental português durante a segunda metade do século XIX, fazendo também uma brevíssima abordagem à questão

em TAD, mas aqui desde épocas anteriores. E percebemos como a deficiente rede de transportes e a falta de industrialização estiveram na origem do declínio económico desta região.

Quanto ao estado da questão em Castela, analisada também numa sequência diacrónica, compreendemos que a rede nacional de estradas, bem como a legislação das obras públicas, só arranca verdadeiramente em 1761, medidas estas que se incrementaram com a criação do *Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas* em 1833 (denominado *Ministerio de Fomento* a partir de 1851).

Duas vias gerais cruzavam a província de Salamanca, a estrada de Madrid a Vigo entre Ávila e Zamora e a de Salamanca a LF, esta conhecida por *Calzada del Duero* e iniciada em 1835 para se aceder ao porto fluvial de VT e daqui se atingir o Atlântico.

Estas iniciativas proliferaram inclusivamente em lugares distantes como Ciudad Rodrigo e San Felices de los Gallegos, com a reparação das pontes sobre o Águeda por razões militares, assim como a (re)construção de 6 outras sobre os rios Yeltes, Gavilán e Huebra e a reparação do caminho carreteiro fronteiriço de Aldeadávila, Corporario e Masueco, com ligação a Salamanca por Ledesma, apesar da estrada que ligava a capital de província a Ciudad Rodrigo pouco ter merecido a atenção da Administração, classificada durante muito tempo como de terceira ordem, em cujo *status quo ante* os próprios militares colaboraram, sendo as razões boas de ver, i. e., a proximidade da fronteira. Possuía a *carretera de Salamanca a La Alberguería por Ciudad Rodrigo*, no início da última década do século XIX, 71km construídos, 10 em construção e 36 ainda em estudo.

Não se incrementaram contudo, neste período, as ligações transfronteiriças, apesar da proximidade de algumas vias, como aquela que ia de Badajoz a Ciudad Rodrigo por Alcântara ou a da Serra da Gata a Fermoselle e a partir da qual vários acessos à raia existiam, sobretudo do Douro, com algumas barcas de passagem para o atravessar. Informava em 1880 o cônsul espanhol no Porto que a estrada que ligava Verín a Chaves era a única em toda a zona E e SE dessa extensa zona da raia.

Dum modo geral as várias fontes cartográficas parecem indicar que durante a primeira metade do século XIX, pouco se fez pela rede viária, devido à Guerra da Independência primeiro e à instabilidade política e institucional depois.

O mesmo já não aconteceu relativamente à segunda metade da centúria porquanto, logo em 1851 se publicou uma *Ley de Carreteras* na qual se estabeleciam 4 classes de estradas, i. e., as gerais, as mistas, as provinciais e as locais.

Inventariámos em 2 quadros, os postos alfandegários existentes ao longo da raia durante a segunda metade do século XIX, por revelar a sua existência elevado número de “atravessamentos tradicionais” da fronteira, o que aliás continuou a suceder ao longo da primeira metade da centúria seguinte.

Passámos em breve relance os serviços postais, em ambos os países, incluindo o contributo do CF nesta área.

Mas o investimento neste tipo de infra-estruturas, cujas preocupações seguiram numa primeira fase em paralelo com as devidas ao CF, estancaram, como estancou a continuação da rede ferroviária, que se não chegou a completar. E em Portugal, aquando da revolução democrática de 1974, o país encontrava-se mal dotado de acessibilidades e as áreas do Interior encontravam-se mesmo muito carenciadas. Situação que só começou a inverter-se com os Planos Rodoviários de 1985 e 2000, este ainda em execução, através da construção de vias rápidas, nacionais e transfronteiriças.

Mas aqui é necessário não perder de vista que, se esses planos reduziram a distância-tempo nas deslocações internas, enfermam contudo, no nosso humilde entender, dos erros do passado, por privilegiar a aproximação ao Litoral e, conseqüentemente, continuar a promover a saída da população. As diferenças regionais de desenvolvimento, já o percebemos, não se combatem apenas com a construção de estradas.

Neste ponto, se do século XIX para o XX as comunicações rodoviárias avançaram como nunca, constituindo o seu investimento nesta área um verdadeiro sucesso -mormente com a entrada em cena do automóvel-, que depois estagnou durante demasiado tempo e que hoje se retomou, talvez de forma exagerada e em evidente hegemonia relativamente aos outros meios de transporte, não poderemos deixar contudo de afirmar que essas medidas, porque desacompanhados do investimento necessário noutras vias de comunicação (ferroviárias e fluviais) e outros equipamentos, como já dissemos, continuam a não colaborar com o progresso nestas regiões.

3.2 – A navegação fluvial

No que toca a esta matéria, estudámos a navegabilidade do Douro, porque na região só este rio oferece essa possibilidade, apesar da sua ampla bacia. E oferece-a desde a mais remota Antiguidade, sendo desde os finais da Idade Média alvo de várias iniciativas

legislativas, todas elas apontando para a necessidade de o adequar às exigências da navegação. Medidas que colidiram sempre com outras formas de exploração das suas águas, quer seja através dos caneiros das pesqueiras, quer dos engenhos de moagem, problema este que subsistiu, podendo querer significar que a navegabilidade não era por todos entendida como vital para o desenvolvimento, ou que as demoras seculares para a sua realização promovessem o descrédito, aproveitando os povos ribeirinhos para nos intervalos entre decisões, ir dele tirando proveito para outras actividades, ou ainda numa teimosa tentativa de tudo querer conciliar.

Mas o Douro enquanto fluviovia internacional, desembaraçada de obstáculos e com as infra-estruturas necessárias de apoio, é apenas um assunto discutido após o Congresso de Viena (1815), porquanto naquela reunião internacional, para além de se tratarem as grandes questões de então, também se garantiu a livre navegação dos rios europeus, determinando-se inclusive a forma como se deveriam regulamentar os actos bilaterais nesse sentido.

Principalmente a partir daí, a questão da navegabilidade do Douro, foi (quase) uma obstinação espanhola, sobretudo castelhana, prova disso são os sucessivos projectos de melhoramento das condições de navegação e os sucessivos Tratados e seus Regulamentos, desde os inícios do século XIX até à actualidade. Convénios que esbarraram sempre com entraves de vária ordem:

- ou pelos montantes dos investimentos necessários para desimpedir os obstáculos, construir portos e os respectivos acessos, recursos que os governos não possuíam;

- ou pela instabilidade política então vivida em ambos os Países;

- ou pelas dificuldades intrínsecas a um rio internacional, estando aqui em causa principalmente o troço português e no qual a Espanha pretendia facilidades para exportar os excedentes agrícolas da Meseta, ou para Portugal ou através do Oceano para fazer a sua (re)distribuição interna ou vender ao estrangeiro, com os problemas inerentes às taxas alfandegárias;

- ou pela falta de (alguma) vontade dos 2 Estados, não do território fronteiriço, nem da “praça” do Porto, mas (quicá) por razões de geoestratégia, ou seja, demasiada dependência espanhola da boa vontade portuguesa por um lado e, vulnerabilidade do território (e da economia) português, por outro.

- ou ainda os promotores espanhóis do porto do Douro terem contado com a hostilidade dos defensores do porto de Santander (através do *Canal de Castilla*), para a saída dos excedentes cerealíferos.

Dois argumentos convenceram os castelhanos da pertinência de tal projecto:

- em 1811 e 1812, durante a Guerra da Independência, os ingleses transportaram Douro arriba material militar até VT e daí, por estrada improvisada, até Ciudad Rodrigo;

- finda a guerra, anos de boas colheitas deprimiram o preço do grão criando uma crise agrícola, só ultrapassada com a autorização obtida por Castela para os poder despachar através de (e para) Portugal, resultando numa bem sucedida operação com vantajosos resultados sobretudo para as províncias espanholas raianas.

Havia então que criar os mecanismos legais para que essa porta se franqueasse -por ser uma via essencial para o escoamento do cereal castelhano-, mas esse processo, longo processo, não foi fácil e continua a não ser fácil.

Terá sido este um dos assuntos da diplomacia ibérica em que Portugal esteve claramente em vantagem nas negociações.

E várias iniciativas foram levadas a efeito com vista tornar VT -na foz do rio Águeda e justamente na zona em que o Douro abandona o limite fronteiriço-, num porto natural de Castela, tendo-se aprovado o projecto do molhe em 1836, determinando-se a sua imediata construção bem como a de 2 acessos, adjudicados em 1838.

Assim como diligências realizadas por meados do século XIX com vista a tornar a navegação mais eficiente, findas as quais foi o comércio animado pelo transporte fluvial.

E foi intenso, através de importantes portos no Douro que bordeja Trás-os-Montes mas, com a construção do CF, começou a sua decrepitude, havendo no entanto registo de que em 1942, 6% do transporte de vinhos do Douro para o Porto e VN de Gaia ser realizado através deste meio de transporte e, em 1961 ainda circular em com essa mesma finalidade 5 rabelos entre Freixo de Numão e VN de Gaia, fazendo entre 12 a 16 viagens anuais.

Apesar de projectos vários para a regularização do Rio, através da construção de canais paralelos, alguns dos quais nos afluentes principais. O que quer dizer que na época, havia já consciência da importância da complementaridade das três vias de transporte, aquilo que hoje designamos por interoperabilidade.

Entretanto a partir de meados do século XX, começa o aproveitamento hidroeléctrico do Rio e, apesar das presas construídas no Douro (“somente”) portugueses terem sido dotadas de eclusas, a navegação comercial plena continua adiada.

Continua adiada apesar da sua “bem” sucedida exploração para fins turísticos, conseguindo-se assim conquistar apenas em parte o sonho da navegação fluvio-marítima acalentado durante séculos. Dizemos que o sonho se conquistou apenas em parte, porque existem ainda vários condicionantes que inviabilizam a sua exploração comercial na totalidade, frustrando assim (e mais uma vez) as expectativas espanholas, apesar do interesse nessa exploração por ambos os países, pois um navio pode transportar o equivalente à carga de 100 camiões de 25 ton, ou de 11 composições ferroviárias com 11 vagões de 20 ton, com os inevitáveis ganhos tanto nos preços como na redução das emissões de gases poluentes.

Passámos ainda em revista, os investimentos do governo espanhol no apetrechamento e melhoramento do porto desde meados do século XIX, que passam por iguais interesses por parte de Portugal na navegabilidade duriense, interesse renovado cerca de meados do século XX e posterior construção das barragens-eclusas, apesar do projecto para a barragem do Pocinho, a mais próxima da fronteira, não prever esse compartimento dotado de comportas para através dele as embarcações poderem subir e descer o rios, alegadamente por aquela presa se localizar a montante da foz do Sabor (porto por onde o ferro de Moncorvo deveria ser escoado), situação que motivou diligências por parte da Diputación de Salamanca, organismo que só após a sua execução e depois de assegurada a navegabilidade, se decidiu pela construção de um porto moderno naquele mesmo sítio de VT (1984).

Foi esse projecto adjudicado e aprovado em 1985, com um orçamento previsto de 138 milhões de pesetas, sendo as obras da 1.^a fase adjudicadas no ano seguinte e concluídas em 1989, após alguns incidentes de percurso, com um custo total superior a 160 milhões de pesetas. Adjudicou-se a 2.^a fase nesse mesmo ano por 136 milhões de pesetas e a 3.^a -a do porto desportivo- em finais de 1990 por 100 milhões.

Infra-estrutura moderna e cara, que se “encontra às moscas”.

A cronologia desse sonho recorrente de Castela, é objecto de análise desde 1980 a 2005, elaborando-se ainda uma ficha técnica da infra-estrutura portuária.

Logo a seguir reunimos o *corpus* legal ibérico para a livre navegação, que é extenso, pois desde 1829 até 2008, foram assinados 22 convênios bilaterais relativos à gestão dos rios peninsulares.

Naturalmente que falar da navegação, implica forçosamente abordar as barcas de passagem como sistema de intercâmbio histórico. Os embarcadores e as embarcações, as tarifas, as barcas que uniam e desuniam, uniam as margens e por vezes desuniam os “proprietários” dessas margens pelos rendimentos que a “marafona” produzia e todos queriam; a evolução da sua localização, em ambos os lados da fronteira. Barcas que chegaram (ainda) ao nosso tempo, sobretudo para vadear o Douro em zonas de estações ferroviárias ou em alguns rios secundários mais importantes, mas que entretanto já todas desapareceram, não que tivessem sido substituídas por pontes -em alguns raros casos isso aconteceu-, mas graças a uma maior mobilidade por um lado e redução da população por outro.

3.3 – O caminho-de-ferro

E esta é a “parte-de-leão” da tese. Que começa com uma abordagem generalista do assunto, para depois se ir adensando no “novo” ferroviário pensado e a sua posterior execução, muito aquém do desejado.

A revolução industrial através da sua principal invenção, a máquina a vapor, criou e desenvolveu um complexo sistema de transporte terrestre que haveria de exercer uma forte influência na economia mundial e ao qual se convencionou designar por CF. Com efeito, o comboio destronou a diligência (e outros veículos de tracção animal) pela sua maior capacidade, maior velocidade e menor custo, e compete ainda hoje com outros meios de transporte que lhe são posteriores, como o automóvel e o avião.

A manutenção deste sistema de transporte sobre um trilho de carris de ferro assentes em travessas, maioritariamente constituído por duas linhas paralelas, sobre o qual se deslocam veículos independentes, ou atrelados entre si e rebocados por um deles com capacidade de tracção, dum modo geral uma locomotiva, incrementou o desenvolvimento industrial, influenciando conseqüentemente a Economia, não só pela sua voracidade em capitais, mão-de-obra e materiais de construção, mas sobretudo porque promoveu alterações significativas nos sectores que forneceram esses elementos.

Nenhuma outra inovação técnica Oitocentista requereu uma mobilização tão poderosa em recursos humanos e financeiros, materiais e bens de equipamento. Para alguns economistas esse atributo bastou para impulsionar a industrialização de países atrasados na ordem económica internacional. E promover / desenvolver as próprias relações internacionais.

Debruçámo-nos sobre as discussões em torno do projecto ferroviário e evolução da rede peninsular, tanto em Espanha como em Portugal.

Verificámos que apesar de em Espanha se ter inaugurado a primeira linha-férrea em 1848, entre Barcelona e Mataró (28,5km), conhecera no entanto entre 1829 e 1834 vários projectos ferroviários, todos eles falhados por falta de apoios.

E durante esse ínterim, o CF passou a ser para a burguesia liberal um claro instrumento de progresso e modernização a que não estava disposta a renunciar. As múltiplas solicitações para a sua construção, o interesse da opinião pública e o desenvolvimento das vias-férreas noutros países, obrigou o governo a definir uma política ferroviária, a criar um plano director que estabelecesse as prioridades, as orientações, um marco legal em suma, que permitisse legislar, por forma a abandonar o improvisado, a precariedade com que se abordavam as concessões.

A análise exaustiva do estado da questão ferroviária que então se levou a cabo, de acordo com os precedentes europeus e americanos, conhecido por *informe Subercase*, concluído em 1844, recolhia uma série de recomendações técnicas, entre as quais se incluía a utilização da medida de 1.668mm para a largura da via entre carris, medidas que contrariavam a bitola europeia de 1.435mm, julgando os seus autores que assim conseguiriam maiores potências e velocidades para as locomotivas, considerando a orografia do país. Em lugar algum menciona razões militares para tal sugestão, ao contrário do que se possa supor e por vezes tem sido dito.

Constituiu indubitavelmente este trabalho a base da primeira legislação sobre o CF, apesar do legislador ter desvirtuado o seu espírito fundamental, uma vez que, movido pela necessidade e pressa na implantação do novo sistema de transporte, não se pronunciou sobre o sistema a empregar na construção dos CF, i. e., se devia tomar a forma de “obras públicas” se o de iniciativa privada, o que abriu as portas à especulação, em alguns casos de funestas consequências.

Sobretudo a partir daqui sucedem-se a grande ritmo as concessões ferroviárias definitivas (em n.º de 25 até finais de 1846), tendo-se em 1851 inaugurado a ligação

ferroviária entre Madrid e Aranjuez e entre 1852 e 1854 construído o CF de Valencia a Játiva, não se ordenando contudo até 1852 estudos regulares, sendo que a sua primeira *Ley General de Ferrocarriles* data de 1855 -no âmbito da reforma económica promovida pelos liberais progressistas-, mas que não determinava no entanto a rede geral, que a comissão nomeada em 1865 veio a consignar no seu relatório.

E o objectivo foi conseguido, originando uma verdadeira febre de construções ferroviárias, sendo que as primeiras linhas que se abriram ao amparo daquela lei, corresponderam às grandes companhias, patrocinadas por grupos estrangeiros, como a CFMZA e a CCHNE, as quais viriam a converter-se nas maiores de toda a rede.

Mas enquanto estas grandes companhias, ajudadas pelo capital francês, adoptaram uma estratégia de expansão a partir do centro em direcção às fronteiras, ao litoral e a algumas cidades, outras houve mais de âmbito regional e local, financiadas pelos empresários autóctones, cujo objectivo foi mobilizar mercadorias e passageiros entre lugares concretos com vista à satisfação dos seus próprios negócios. Tal é o caso da CFA, de companhias da Catalunha e do País Valenciano, assim como várias outras nas zonas O e NO.

E as iniciativas para explorar o transporte ferroviário continuam em ascensão durante as últimas décadas do século XIX. A legislação ferroviária do último quartel desta centúria foi marcada pelo objectivo de dotar de maior equilíbrio regional a rede ferroviária, por ser esse o entendimento da *Ley de Ferrocarriles* de 1877. Com vista a compensar o carácter excessivamente radial do plano de 1855, tomaram-se 2 tipos de medidas, por um lado construíram-se linhas transversais de largura normal e por outro, desenvolveu-se um plano de linhas secundárias de via estreita [1m de largura].

Tentámos compreender *los notables avances y transformaciones del sistema ferroviário y sus apreciables repercusiones sobre la economía y la sociedad entre 1875 y 1918*, através da análise do processo de expansão das grandes companhias de CF e a posterior concentração do sector, durante o qual aquelas empreenderam uma estratégia de crescimento para aproveitar as economias de escala, através da absorção das companhias mais pequenas.

Com esta estratégia as grandes companhias de capital francês, CCHNE e CFMZA, reforçaram a sua posição dominante nas áreas geográficas onde detinham influência.

As redes ferroviárias regionais surgidas desde 1875 estabeleceram-se na Andaluzia com a criação da CFA e no O peninsular com a fundação da CFMCP.

Tendo sido forte a competição numa primeira fase entre a CFMZA e a CCHNE pelo controlo de certos trajectos, a verdade é que posteriormente essa rivalidade deu lugar a um “duopólio”, conseguido através de pactos na divisão dos mercados de transporte e fixação das tarifas.

O crescimento destas empresas através da integração de outras acentuou o oligopólio ferroviário, criando mercados geograficamente segmentados e controlados pelas 4 grandes empresas do sector (CFMZA, CCHNE, CFA e CFMCP) que faziam o transporte de longa distância. Não deixaram todavia estas empresas de conviverem com as pequenas companhias -cujas linhas amiudadas vezes confluíam nas suas-, que constituíam as redes comarcais e regionais de via estreita.

Caracteriza-se também este período pelas relevantes transformações dessas grandes companhias, ao nível da composição dos seus conselhos de administração, num primeiro momento maioritariamente franceses e, num segundo, com os accionistas espanhóis já bem representados.

Outra novidade prende-se com o aumento do número de trabalhadores ferroviários e conseqüente criação de grandes sindicatos que permitiram ao movimento operário melhorar as suas condições laborais.

Neste lapso de tempo igualmente se percebe que os lucros dessas grandes companhias provêm mais do transporte de mercadorias do que do movimento de passageiros e que essas mercadorias exerceram um forte estímulo sobre a economia e a sociedade espanhola, particularmente vantajoso para sectores concretos da agricultura, da mineração e da indústria.

Traçamos a evolução da rede, num quadro, desde 1848 a 1935.

Quanto a Portugal, a partir de 1840 os comboios passaram com alguma insistência a ser tema de conversa, apesar de tidos como algo de utópico para o país. Começaram a ser vistos como símbolo de (um certo) progresso, desejado por uns e temido por outros.

São célebres algumas tomadas de posição por parte de alguns intelectuais portugueses. Em alguns casos, o que parece à primeira vista ser puro reaccionarismo, são apenas objecções, fundamentadas, que questionam o “preço” desse progresso, que enriquecerá alguns e hipotecará o futuro dos demais, considerando que o CF se construiria à custa da importação de capitais. E a verdade é que o tempo, ainda Oitocentista, das crises financeiras e políticas, lhes veio a dar razão. Era já o círculo vicioso do capitalismo, no seu melhor, embora ainda incipiente em Portugal...

Com um capital de 20.000 contos de réis, fundou-se por iniciativa do irmão do chefe do governo de serviço e com o apoio deste, a Companhia das OP de Portugal (1844), propondo-se *fazer todas as grandes obras que fossem legalmente autorizadas para melhoramento das condições do país, debaixo da fiscalização do governo e com a garantia do Estado*. Tinha por *grandes obras*, as estradas e os CF.

Neste mesmo ano, um luso-inglês, a partir de Londres, propusera a construção de um CF a ligar as cidades de Lisboa e Porto -aquela que viria a ser *a artéria mais importante da viação acelerada-*, mas a ideia foi mal acolhida por se supor que a via marítima suplantaria nessa rota a via-férrea e, além do mais, a preferência ferroviária apontava para a fronteira espanhola, uma vez que fraca era a crença de que os CF pudessem contribuir para o desenvolvimento do mercado interno, ao contrário das ligações internacionais a partir de Lisboa, considerada o “Cais da Europa” e, uma vez que a Espanha procurava construir uma via-férrea até Badajoz, o estudo foi orientado nessa direcção.

No ano seguinte, essa Companhia das OP, celebra um contrato com o governo, para a construção duma ferrovia que partindo das margens do Tejo em Lisboa, atingisse a fronteira espanhola num prazo de uma década.

Foi a concessão atribuída por 99 anos, garantindo o governo o juro de 6% sobre o investimento semestral, em troca do privilégio do transporte de passageiros e mercadorias, com *isenção do pagamento de direitos e outras regalias*.

E meio ano após a assinatura desse contrato, é publicado o primeiro diploma legal ferroviário, do qual constam as *Bases... para a construção de caminhos de ferro em Portugal*.

E logo de seguida, uma “chusma” de propostas e ante-projectos para a sua construção, dá entrada nas secretarias governamentais que se encontram no AHMOP e detivemo-nos naquelas que mais directamente respeitam a este trabalho, encontrando-se transcritas, assim como outros documentos conexos, no Apêndice documental (por desconhecermos que alguém as tivesse dado à estampa), como acima se diz.

Propostas de gente especulativa, agora que terminara a “febre ferroviária” na Europa industrializada do N, querendo exportar para o S impreparado, não só o modelo mas também a produção da sua indústria siderúrgica, desde os carris a todo o material circulante. E conseguiram-no, através de políticos de concepção desenvolvimentista, i. e., com uma visão baseada (apenas) nos “melhoramentos materiais”.

Suspendera-se assim a instalação dos CF em Portugal.

E essa discussão haveria de se arrastar durante décadas, apesar de ela ganhar força a partir de 1851, com o triunfo do chamado movimento político da “regeneração”, através da publicação de 2 diplomas legais em 1852, nos quais um deles criava o MOPCI e o outro, autorizava o governo a construir uma via-férrea que partisse da cidade do Porto e viesse entroncar com o CF de Lisboa à fronteira e que se denominaria Caminho de Ferro do Norte.

Todavia, ainda durante 1851, um inglês, na qualidade de representante de um grupo financeiro, propusera a construção de uma ferrovia desde a capital do país à fronteira, proposta para cuja análise se nomeou uma comissão.

Comissão que elaborará e apresentará ainda nesse ano as bases do concurso para a construção de um CF de Lisboa a Santarém e daí à fronteira, possibilitando ao governo a apresentação ao parlamento em 1852 duma proposta de lei nesse sentido, proposta que não chegou a ser discutida pelos deputados uma vez que o parlamento foi entretanto dissolvido, mas que o governo converteu em projecto-lei e decretou a abertura do concurso.

Foram 3 as propostas apresentadas.

As 2 primeiras a darem entrada não foram consideradas por estarem fora das condições do concurso, adjudicando-se provisoriamente a 1.^a secção, ao terceiro concorrente, o supra referido inglês, na qualidade de representante da Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Como nota de interesse, refira-se que a largura da via entre arestas interiores dos carris, foi decidida em 1.435mm, como a francesa e, só mais tarde, como se verá, foi alterada para a espanhola.

Mas, apesar de aparentemente tudo certinho, a verdade é que o início das obras se foi adiando e, mesmo depois de iniciadas (1853), prosseguiram muito lentamente, devido a malabarices do *beef* janota, afinal sem capital, o que criou sérias dificuldades ao governo, que só consegue inaugurar o primeiro troço de CF, em 30.X.1856, entre Lisboa e o Carregado, na extensão de 36,5km.

E assim Portugal se atrasou a apanhar o primeiro comboio. Mas não restam dúvidas que o “fontismo” considerou a construção dos CF como a alavanca indispensável para o desejado desenvolvimento económico (à custa dos tais empréstimos estrangeiros), que na sua óptica passava por unir o País e ligá-lo à Europa.

Mas em 1877 Portugal ainda não dispunha de uma lei geral de CF, servindo de modelo para as concessões a lei e contrato de 1860, relativas ao CF do N e E, decorrendo por essa altura o estudo nesse sentido por parte da AECP, como contributo para a definição da rede geral.

A partir daí, o Estado assume directamente o investimento ferroviário, devido à má experiência com as companhias concessionárias, caracterizadas pelo fim especulativo e tendência fraudulenta, vindo em 1879 a deter a propriedade de metade da via-férrea existente.

Naturalmente que o CF contribuiu para a formação do mercado interno, estando este em plena formação já no último quartel do século XIX, apesar da queda do volume de tráfego registada entre 1890 e 1895 -também presente em muitos outros índices da actividade económica nacional-, resultante da grave crise económico-financeira, não afectando contudo a tendência de desenvolvimento económico. Em 20 anos o tráfego de mercadorias quase quadruplicou, revelando o *progreso firme das relações capitalistas*.

Elaborámos um quadro sinóptico da evolução da rede, entre 1856 e 1910 e verificámos que o seu avanço foi espectacular.

Referimo-nos, como não poderia deixar de ser, às ligações luso-espanholas (e internacional europeia).

E aqui vimos que a construção de um CF de Madrid à fronteira portuguesa foi desde muito cedo equacionada, pois entre 1845-1846 estudou-se um traçado ferroviário que percorreria a Extremadura através de Cáceres e Badajoz para ligar o centro peninsular a pontos fronteiriços e aos principais portos de mar portugueses, nada tendo no entanto a construção da linha de Badajoz a Ciudad Real e Madrid, a ver com esse plano, mas a verdade é que veio a estabelecer o trânsito entre Portugal e a capital espanhola, apesar do longo percurso, razão pela qual, uma via (mais) directa foi ulteriormente pensada através de 2 iniciativas ferroviárias que partiriam de Cáceres, uma a do CF do Tejo (entre Madrid e Cáceres por Malpartida de Plasencia) e a outra de Portugal a Cáceres.

A comissão nomeada em Portugal para se encontrar com a sua homóloga espanhola no sentido de escolherem o local fronteiriço por onde deveria passar o CF de Lisboa a Madrid, reuniu a 1854 em Elvas, após o esclarecimento do governo espanhol ao MOP português, acerca das questões que este lhe colocara, ou seja, quais as prioridades de Espanha nas ligações ferroviárias de Madrid a Paris e a Lisboa e, a questão da criação de uma bitola peninsular única.

Ora, esta questão da bitola ibérica -que ainda na actualidade suscita discussões, agora a propósito da “alta velocidade”-, sempre se coloca quando se fala em CF. A largura da via de 1.668mm converteu-se numa das mais controversas decisões de toda a legislação espanhola do século XIX, arrastando as companhias portuguesas para a criação do *zollverein* ibérico, i. e., de uma união aduaneira peninsular. Esta diferença de largura entre os carris relativamente à adoptada pelos países do N, significou um certo isolamento ferroviário, uma vez que não estimulou os intercâmbios com a Europa através da França (bitola de 1.435mm), porquanto as estações fronteiriças se tornaram numa barreira, obrigando a onerosas operações de carga e descarga que inevitavelmente condicionaram a actividade mercantil, razão pela qual o comboio não terá contribuído tanto para o fim do isolamento geográfico peninsular, como seria desejável.

O MF havia determinado a sua adopção em 1844 e não seria nesse momento, volvidos 10 anos de construções e projectos, que a iria alterar, aventando o ministro ao seu homólogo português até a possibilidade de poder vir a apresentar às Cortes um pedido de apoio financeiro para a alteração da bitola portuguesa, desconhecendo nós o resultado deste hipotético apoio.

Quanto à melhor ligação entre as 2 capitais dos Estados peninsulares, apesar de cedo em Portugal se reconhecer que uma linha do vale do Tejo seria a mais directa, a presunção de que o governo espanhol daria preferência à linha de Badajoz, determinou a resolução do assunto.

O debate luso-espanhol havia acordado em 1864 que eram necessárias 4 ligações internacionais para além da existente entre Elvas e Badajoz, ou seja, 2 ligações de âmbito regional (do Porto a Vigo e de Lisboa a Huelva, por Beja, ou “CF do Guadiana”) e, outras 2, de âmbito internacional (do Porto a Salamanca, e de Lisboa a Madrid, por Abrantes, Monfortinho, Malpartida de Plasencia e Madrid, ou “CF do Tejo”). A não execução dos projectos equacionados pelo Guadiana e pelo Tejo, talvez se possa dever ao proteccionismo por parte do governo espanhol em não desejar que o porto de Lisboa concorresse com os portos de Vigo e Huelva.

São (foram) 5 os CF luso-espanhóis:

1 - Linha do Leste, em 1863, entre Lisboa e Madrid, sendo também o primeiro CF português;

2 - Ramal de Cáceres, em 1880; construída com o objectivo de exportar através do porto de Lisboa os fosfatos de Cáceres;

3 - Linha da Beira Alta, em 1882, que seria a mais importante ligação à Europa (linha directa de Lisboa a Paris, através do Sud-Express);

4 - Linha do Minho, em 1886, para a comunicação entre o N de Portugal e a Galiza;

5 - Linha do Douro, em 1887, ligando as cidades do Porto e Salamanca, com continuação através de Medina del Campo para o CF do N de Espanha (Madrid – fronteira francesa). Esta desactivada em meados da década de 1980.

É curioso notar que estes itinerários, bem como aqueles outros transfronteiriços propostos, constituem nas suas linhas gerais, os “caminhos naturais”, utilizados desde remotas épocas.

Estas 5 ferrovias luso-espanholas, que foram estruturantes para o desenvolvimento da rede portuguesa (mais a Linha do N) -pois a Espanha nunca deu demasiada importância a essas ligações com Portugal por razões de protecção da sua economia através dos seus próprios portos marítimos-, e na fase da sua projecção tidas mesmo como determinantes para o progresso do país, pelo tráfego espanhol que poderiam captar para os seus portos mais as relações europeias que propiciavam, depressa frustraram essas expectativas. Não demoraram os responsáveis a constatar que esse indubitável desenvolvimento que os CF propiciariam, deveria ter em consideração mais o comércio interno, o que facilitou o incremento da construção ferroviária.

Debruçamo-nos ainda sobre a actuação dos Estados relativamente ao investimento privado e a concessão e criação de companhias ferroviárias.

No capítulo 2, foi a construção das Linhas do Douro e da Beira Alta que mereceram destaque.

Quanto à do Douro, desde os finais da primeira metade do século XIX que se vinha discutindo uma ligação ferroviária que ligasse a barra do Douro ao interior do País e de preferência a território castelhano, pois esse rio ibérico constituía a via natural da Meseta ao Atlântico. Para além do mais o comércio com Castela utilizava desde há séculos essa via, logo o CF não tinha que perder tempo a procurar um itinerário, mas tão só melhorar e/ou reforçar o que existia, apesar das suas asperezas, mas cuja viabilidade estava desde há muito demonstrada.

Com a proposta apresentada à Câmara dos Deputados em 1864, defendendo a construção de 2 linhas-férreas que partissem da cidade do Porto, seguisse uma pela província do Minho por Braga e Viana do Castelo até à fronteira Galega e outra pelo vale

do Douro e proximidades de Penafiel até ao Pinhão, foi o governo autorizado a construí-las por uma lei de 1867.

A partir daqui, vários outros actos legislativos e/ou administrativos marcam o compasso no avanço da Linha do Douro para montante, sendo finalmente aberto à exploração em 1875 o primeiro troço desta ferrovia, entre Ermesinde e Penafiel, num percurso de 39km, visto que os primeiros 8,5km entre o Porto e Ermesinde eram comuns à linha-férrea do Minho.

Esta ferrovia até ao Pinhão, é pela lei de 1876 ampliada até Salamanca, se bem que já anteriormente no parecer do conselho de OP de 1865, se tivesse apreciado uma directriz dessa via-férrea que ligasse o Porto à capital charra.

Sucedem-se as inaugurações e uma autorização em 1880 para o governo prolongar a sua construção até à BA.

E assim, passados 4 meses do comboio ter chegado ao Pocinho, avança (ainda em 1887) para montante até ao Côa e, finalmente, decorridos 14 anos desde o início da sua construção a partir da zona do Porto, chega à BA, onde se inaugura no dia 07.XII.1887 a conclusão total desta ferrovia. Esclareça-se que esta via incluiu o percurso entre o Porto e Salamanca, tendo a secção espanhola sido executada em sentido contrário, i. e., em direcção à BA e cuja conclusão igualmente ocorreu naquela mesma data. Foram pois 4 as inaugurações nesse dia, as referidas, mais a da ponte internacional.

Nos derradeiros anos deste CF repartido entre dois países (encerrado entre LFSE e BA em 31.XII.1984 e entre o Pocinho e BA em 19.X.1988) e quando completava 100 anos desde a sua construção, ainda partia da BA para Salamanca, diariamente, 1 trem (nesta fase seriam já automotoras / *ferrobús*) pelas 14,35h e com chegada pelas 19,31h (= 4h14m), e outro em sentido inverso, com saída pelas 09,50h e chegada pelas 13,20h (= 4h10m). Assim como saíam para o Porto 3 comboios diários, pelas 08,05h, 12,43h e 17,45h, com regresso pelas 13,20h, 16,17h e 19,53.

Referimo-nos às obras de arte entre Foz-Tua e BA, às “questões” da construção da 7.^a, 9.^a e 11.^a secções, nesta última relativa à localização das estações entre o pocinho e a BA.

Questionamo-nos quanto ao carácter internacional da Linha do Douro, imiscuindo-nos nos meandros da diplomacia.

Quando em 1882 o Governo concluiu da importância da ligação da Linha do Douro à Europa, a partir dos CF espanhóis, a Câmara dos Deputados decide publicar um conjunto

de 49 documentos diplomáticos, trocados entre Portugal e Espanha relativamente às ligações ferroviárias de Salamanca à fronteira portuguesa, numa louvável atitude democrática com vista à promoção do debate.

Assim, em 1878 o MOP, que já havia ordenado a elaboração do projecto definitivo da continuação da Linha do Douro desde o Pinhão à BA, participa o facto ao seu colega dos Negócios Estrangeiros e, solicita-lhe para que através do representante em Madrid, fizesse as devidas comunicações ao Governo espanhol para que este procedesse aos estudos necessários da linha de Salamanca ao CF do Douro na BA, considerando não ter dúvidas que para tal se poderia aproveitar parte da linha que daquela cidade castelhana deveria ligar ao CF da Beira Alta, em VF.

Ambos os governos nomeiam os seus representantes à *comision mixta que ha de informar ácerca del puncto de empalme, en la frontera hispano-portuguesa de una linea de ferrocarril entre Salamanca y Barca d'Alba*.

Vários traçados se discutiram considerando os diversos interesses locais, discussão que se arrastou, defendendo a SFP -que havia sido incumbida da realização dos estudos da ligação desde Salamanca à fronteira-, assim como os militares espanhóis, o enlace em Ciudad Rodrigo. Veio a recair o local da referida bifurcação em Boadilla / LFSE.

Entretanto prepara-se a entrada em cena do SP, consórcio de bancos portuenses e um grupo de capitalistas, promovido pela ACP, com vista a candidatar-se ao concurso de construção e exploração dessa via bífida, o que consegue, após várias investidas diplomáticas e negociações com o grupo francês, baixando o preço da proposta destes, com a promessa do governo português vir a subsidiar a sua construção.

Nascia aqui a contestação que iria durar nos meses seguintes, com repercussões durante uma dúzia de anos, sob a sugestiva designação de “salamancada”, se bem que essa decisão não fosse a causadora da crise económica mas apenas a terá agravado.

E aqui detivemo-nos um pouco nessa polémica nacional portuguesa do verão de 1882.

A necessidade de efectuar outras ligações ferroviárias com a Espanha para aceder de forma mais directa à Europa sem ter de passar por Madrid, ocorre em Portugal num período de grande agitação social e conseqüentemente política (devido a um momento de crise “financeira”), a tal que deu pelo nome de “salamancada”.

Esta conjuntura desfavorável motivou uma onda de protestos populares anti-fiscais que varreu o País de N a S, seja contra a exportação de trigo ou aumento dos direitos de

importação (necessária devido às más colheitas), seja contra alguns impostos estatais e concelhios, como o da produção do sal ou o aumento da contribuição industrial.

Neste contexto foi realizada uma campanha contra o contrato de concessão ao marquês de Salamanca para a construção de vários CF. Criticavam-se tanto os trajectos como os preços e o facto de o empresário ser espanhol, bem como a decisão em se subsidiar a construção do CF de Salamanca à fronteira portuguesa, como continuidade das linhas-férreas do Douro e da Beira Alta, por parte do Estado português.

A decisão tomada em 1882 de se avançar com a obra, projectada desde 1878, cria uma polémica que verdadeiramente dividiu o País, expressa nas inúmeras “representações” (ou exposições / requerimentos como hoje diríamos), remetidas por entidades várias como as Câmaras Municipais, grupos de cidadãos, as corporações, as Juntas de Paróquia e mesmo as Juntas Gerais de Distrito, tanto à “Camara dos Senhores Deputados” (electiva ou câmara baixa) como à “Camara dos Dignos Pares do Reino” (hereditária ou câmara alta), co-legislativas, subscritas por milhares de cidadãos, constituindo algumas delas espessos volumes que consultámos no AHP.

Uma proposta de lei defendendo o prolongamento da Linha do Douro com ligação directa a Salamanca -autónoma por isso dessa mesma ligação pela Linha da Beira Alta-, com subsídio do Estado português, é apresentada pelo Governo ao Parlamento. A discussão começa e a Nação divide-se.

Das 18 divisões administrativas (então eram somente 17 porque o distrito de Setúbal só foi criado em 1926) donde partiram representações, metade manifestou-se favoravelmente, 7 solicitaram a rejeição e 2 abstiveram-se.

O assunto “fez transbordar o copo”, já cheio com o aumento dos bens de primeira necessidade, criação de novos impostos e agravamento dos já existentes, a tal ponto que se registaram vários motins, mormente no Distrito da Guarda.

Alguns dos grupos que se manifestaram contra, invocavam para além da crise económica que o País atravessava, as suas próprias necessidades regionais ao nível das vias de transporte, que consideravam prioritárias ao CF de Salamanca.

Mas para além dos que estiveram a favor e contra, também os houve neutros que representaram, talvez por se sentirem já enfadados com a polémica, apesar de na sua maioria se perceber que a abstenção pendia para o apoio ao Governo.

Os 52% de representações favoráveis à proposta do Governo, poderão ter influenciado o resultado da votação, contrariamente ao que a leitura da argumentação inflamada dos requerimentos fazia prever.

Afinal o empenho do Governo em subsidiar com 2.700 contos de réis, a construção do CF da fronteira a Salamanca, fora bem sucedido, ou pelo menos teve o apoio necessário.

E chegou a hora de abordarmos a construção da Linha da Beira Alta.

Após alguns estudos preliminares iniciados em 1858, é em 1875 iniciado o projecto definitivo com vista à construção de uma linha ferroviária em direcção à fronteira através da província da Beira Alta, estabelecendo-se o ponto de partida na Pampilhosa. No final, o seu responsável augura um largo futuro a este CF pois considera-o como *a linha mais curta entre Lisboa e a fronteira de França* e concomitantemente como *a principal linha internacional, destinada a ligar Lisboa com o centro da Europa*.

Após a sua adjudicação reconheceu-se a vantagem de que este CF se prolongasse à cidade da Figueira da Foz, i. e., a um porto de mar.

A construção do CF entre a Figueira da Foz e a fronteira em VF -que decorrera com inusitada rapidez- concluiu-se em inícios de 1882.

Breve relance lançámos também à sua ligação com a Linha da Beira Baixa, onde vimos que esta ferrovia, apesar de ter sido uma das primeiras a ser pensada (1857), somente em 1885 viu iniciadas as obras para a sua construção. Defendeu-se inclusive a ideia dela vir a ligar Lisboa a Madrid através de Monfortinho, por ser caminho mais curto que o da travessia entre Elvas e Badajoz. Mas a decisão de se construir o ramal de Cáceres -projectado em 1877 e concluído em 1880- a partir duma ligação na Torre das Vargens (na Linha do Leste), por Marvão-Beirã e Valencia de Alcántara, bem como o CF da Beira Alta logo a seguir, deixaram-no para trás.

Referimo-nos ainda ao Sud-Express e as motivações que levaram á sua criação.

As características industriais e culturais da sociedade europeia do último quartel do século XIX motivadas pela generalização do transporte ferroviário, pela sua rapidez e novidade, levou à aparição de um conjunto de necessidades de ordem prática que era necessário obviar, como garantir comodidade, refeições e descanso aos passageiros, sobretudo em viagens de longo curso.

Para o efeito foi criada a *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens*.

A ligação ferroviária entre Lisboa – Madrid – Paris – Calais através do comboio transeuropeu designado por Sud-Express, iniciou-se com a viagem inaugural a partir de Paris, em 1887.

A popularidade deste comboio foi tal, que inclusivamente passou a ser utilizado por aqueles que provenientes do Centro da Europa desejavam viajar para as Américas, vindo tomar o “vapor” a Lisboa, poupando assim muitas horas de viagem comparativamente ao embarque no porto francês do Havre.

Foi este comboio recentemente “modernizado” (2010), substituindo a CP as velhas carruagens-cama por carruagens Talgo, alugadas à RENFE, oferecendo inclusive uma nova classe de luxo, com compartimentos equipados com quarto de banho que inclui o próprio banho. Transportou este trem internacional, cerca de 75.000 passageiros em 2009, segundo dados da CP.

Não descurámos também os ramais e as ligações pensados, entre as Linhas do Douro e Beira Alta, bem como as ligações da Linha do Douro à zona de Viseu, que se não executaram, mas que provam a confiança generalizada da importância deste meio de transporte.

No capítulo 3, entramos na “menina-dos-olhos” deste tema, ou seja, o(s) CF de Salamanca à fronteira portuguesa.

A necessidade da região salmantina e da sua capital possuírem acessos à fronteira portuguesa, vem de longe e é determinada pela Geografia, uma vez que Portugal se interpõe entre Leão e Castela e o Oceano, a partir do qual se pode chegar a todo o Mundo, inclusive às próprias províncias do Levante, na tal lógica de redistribuição interna.

Razão pela qual, assim como durante toda a primeira metade do século XIX se trabalhou no melhoramento da via fluvial (e continuou trabalhando), durante a segunda o maior esforço foi dirigido para as ligações ferroviárias. Os partidários da fluviovia são também os defensores da ferrovia na mesma direcção, agora que os comboios constituem a “viação acelerada”.

Mas Castela não era (nem é) só Salamanca e os defensores duma ferrovia a unir as velhas *Helmantica* e *Portucale*, herdaram os adversários da fluviovia duriense, ou seja, os apoiantes do *Canal de Castilla* como via para o escoamento das suas produções pelo Cantábrico, defendendo agora a mesma rota de acesso aos portos marítimos e ao interior da

Europa através duma via-férrea até Medina del Campo e daí para Santander e França, pelo CF do Norte (Madrid – Irún).

Essa conexão ferroviária de Salamanca ao Atlântico via vale do Douro, conheceu adeptos logo aquando da discussão em 1855 duma ligação do S ao N, por Arévalo, com entroncamento em LF, designada por *Bético-Extremeño-Castellana*.

Temos assim o início do turbulento processo do enlace por carris de ferro do Campo Charro com Ribacôa e as Arribas do Douro.

Não foi tarefa fácil analisar os projectos e o(s) concurso(s) de concessão.

Percebemos como lento foi o processo de criação desse CF à fronteira, ao passarmos em revista as várias propostas, concursos, solicitações e respectivas autorizações para elaboração de estudos com vista à realização de projectos (e as diversas adaptações) para essas ligações, que numa primeira fase eram tidas como 2 vias distintas, ou uma via principal com 1 ramal, conforme os interesses.

E o papel desempenhado em toda esta história pelo SP / CFSFP / CDPCFP, nas suas diversas fases e respectivas designações.

Este consórcio, constituiu-se no Porto em 1881, por iniciativa do governo português e da ACP, agrupando um grupo de bancos e capitalistas, com vista ao concurso, cuja abertura estaria para breve, de concessão da construção e ulterior exploração, senão das ligações ferroviárias de Salamanca à fronteira portuguesa, pelo menos àquela que daria continuidade ao CF do Douro em território espanhol, preferencialmente num percurso directo (ou seja, autónomo) à capital salmantina e, conseqüentemente, ligar a cidade do Porto ao resto da Espanha e ao centro da Europa.

Estas conexões ferroviárias, traçados e pontos de enlace fronteiriço, vinham sendo alvo, nos últimos anos, de empenhadas diligências da diplomacia ibérica, já passadas em revista, mas convirá talvez recordar as preocupações dos empresários portuenses, em poderem ser ultrapassados pelo grupo concorrente que construía o CF da Beira Alta nessa ligação, empresa francesa que defendia uma só ferrovia de Salamanca à fronteira (SFP), por Ciudad Rodrigo e FO / VF, ou que a linha duriense enlaçasse nessa ferrovia muito próximo da fronteira (mas do lado espanhol), como defendia a empresa gala com o apoio dos militares espanhóis. Embora as pretensões portuguesas fossem apoiadas pelas administrações provincial e municipais salmantinas, estas coadjuvadas pelos seus deputados nas Cortes, que defendiam 2 vias-férras (internacionais) a atravessar a província.

Obtida a concessão da construção e exploração, formaliza-se então o apoio financeiro prometido pelo Estado português ao SP, através duma lei de 1822, na qual se lhe garante *o complemento do rendimento annual liquido d'essa linha até 5 por cento em relação ao custo da sua construção*, custo de construção que fora determinado pelo governo espanhol e que servira de base ao concurso. Esta garantia do interesse por parte do Estado facilitou a construção, ao reduzir o risco do investimento.

Em cumprimento do prazo para o começo das obras estabelecido nas bases do concurso, em 29.XII.1882 iniciaram-se os trabalhos da linha entre Salamanca - FO / VF e, em 31.VIII.1883 os da linha de Boadilla / LFSE - LF - BA.

Constituiu-se entretanto em Espanha a CFSFP, até aí representada pelo empresário português Henri Burnay.

Há quem considere que os insucessos desta via-férrea se ficaram a dever ao facto dela ter surgido numa altura em que por força dos nacionalismos europeus, os Estados procuravam estruturar as suas economias em função dos espaços nacionais, o que não facilitou os projectos transfronteiriços. De facto, assim parece ter sido, pois na raia transmontana outros anteprojectos e projectos luso-espanhóis existiram e, ou não se materializaram, ou a sua execução foi travada aquém da fronteira: a ligação de Zamora ao Porto; a linha do Corgo que se quedou em Chaves; a linha do Tua em Bragança; a linha do Sabor em Duas Igrejas...

Mas no nosso entender, o erro terá ocorrido quando se decidiu continuar o CF do Douro até à BA em vez de a fazer flectir, numa zona entre o Tua e o Pocinho, para um ponto na fronteira a NE (Puebla de Sanábria ou Zamora), distanciando-a assim do da Beira Alta, à qual poderia vir unir-se a partir de outra variante para S.

Tentámos fazer uma breve leitura das “memórias” dos “exercícios económicos” desta empresa, entre 1888-1928, i. e., entre o início da sua actividade transportadora e a nacionalização pelo Governo espanhol. Referimos a participação nessa empresa do português elevado depois a conde de Lumbrals.

No que respeita à vida da companhia portuguesa constituída para construir e explorar o CF desde Salamanca à fronteira portuguesa e considerando o carácter especulativo com que os seus responsáveis se haviam metido no negócio, tudo com o beneplácito dos políticos de serviço no governo em 1882 e outros que se lhe seguiram, levou a que, ainda antes da conclusão da ligação bífida de Salamanca à fronteira, tivesse

começado a solicitar ao governo um “reforço” ao auxílio que dele havia recebido através do contrato celebrado em 1882.

O que leva à criação de uma lei, em 1889, que permite aos banqueiros e capitalistas do SP constituírem a sociedade denominada CDPCFP, com a responsabilidade de construir e explorar o porto de Leixões juntamente com a ligação ferroviária de Salamanca à fronteira.

Todavia a criação da CDPCFP como tentativa para debelar as dificuldades financeiras do SP / CFSFP provocadas pela crise de 1891 -para além da avidez por parte dos sócios banqueiros-, não foi suficiente, porquanto teve o governo de voltar a intervir por pressão e compadrio daqueles.

A construção propriamente dita deste CF bífido, não foi por nós descurada, dividindo o seu estudo entre a Linha de Salamanca a VF e a Linha de Salamanca à BA, que tem em comum os primeiros 50km.

A construção implicou uma gigantesca operação, com milhares de homens envolvidos para realizarem os movimentos de terras, as demolições, os desmontes, as escavações de túneis e trincheiras, o transporte de materiais, as terraplanagens, a compactação dos solos, a construção de plataformas, para além de todas as necessárias obras de arte, como os túneis, os aquedutos, as pontes, pontões e viadutos, as passagens de nível, os muros de suporte de terras, os edifícios das estações e outros ao longo da via, os caminhos de acesso, etc., etc., até à montagem dos carris.

Em 29.XII.1882 iniciaram-se os trabalhos de construção da linha para VF, sendo aberta ao serviço público somente a 24.V.1886, depois de alguns atrasos.

Enquanto que o primeiro troço para a BA a ser inaugurado, compreendeu as estações de Boadilla / LFSE a Lumbrales em 25.VII.1887, enquanto que no seguinte - Lumbrales à BA- isso acontecerá alguns meses mais tarde, a 08.XII.1887.

Diga-se em abono da verdade que, em 1897, se podia viajar de Salamanca ao Porto, no “rápido” n.º 15, em apenas 9,12h mas, no percurso inverso, esse tempo era reduzido para 8,48h!

O horário de 1968 (71 anos após), indica que esta mesma distância-tempo havia sido reduzida para 7,30h e 7,12h respectivamente. Estando Salamanca a 3,06h de Madrid e a 15,50h de Paris.

Mas a construção de uma obra desta envergadura trouxe implicações sociais à região. Durante esse período, o seu quotidiano foi, por vezes, dramaticamente alterado,

mormente o da comarca de El Abadengo (por ser o troço de mais difícil e complicada execução), porque chamou ao território uma multidão de gente proveniente de várias partes da Península, sobretudo da Galiza, Extremadura e Portugal. E também do estrangeiro, através dos administradores, gerentes, engenheiros e outro pessoal técnico das empresas construtoras, o que fez com que a capital provincial durante meia dúzia de anos tivesse alguns hóspedes ilustres que contribuíram para animar as suas noites.

Mas a grande fatia dos que aqui chegaram compunha-se de operários - maioritariamente força braçal- e, para estes, a província não estava preparada para os receber. Não só ao nível do alojamento e dos cuidados de saúde, mas sobretudo porque vieram perturbar o *status quo ante* das populações rurais.

O enorme número de braços mobilizados foi contabilizado em Dezembro de 1883 em 7.000 obreiros, sendo que em Maio de 1884 mais de 4.500 trabalhavam na secção até VF e destes, mais de 1.000 ocupavam-se nas obras de construção das pontes de Azaba, Águeda e no viaduto de San Giraldo. Por finais de Novembro eram já mais de 4.000 na secção de LF.

O carácter pouco sadio da região durante o Estio cria dificuldades acrescidas ao avanço da obra. Epidemias de paludismo, cólera, varíola e febre tifóide grassam durante esse período, facilitadas pela grande concentração de gente, a constante mobilidade sem qualquer profilaxia, as más condições sanitárias e de prestação de cuidados de saúde primários.

Por outro lado, tantos homens juntos, longe das terras de origem e das respectivas famílias, as suas difícilísimas condições de vida, o trabalho pesado e perigoso a que estavam sujeitos, a má alimentação, os deploráveis abrigos onde viviam, os preços exorbitantes dos produtos locais e o mercado negro, forçosamente haviam de contribuir para um mau relacionamento entre eles.

O trabalho, pesado e perigoso e a falta de normas de segurança, originavam acidentes com regularidade.

O caso mais grave ocorreu durante a construção do famoso túnel de La Carretera de Salamanca, em LF, sobre o qual (construção e acidente) nos debruçámos com algum detalhe.

E a construção da ponte internacional na BA foi também alvo de alguma minúcia, bem como a de outras estruturas metálicas, que abundam, sobretudo nos últimos 17km até ao Águeda.

No capítulo 4, ao tratarmos a rede ferroviária transmontano-duriense, introduzimo-nos através de uma breve abordagem nos anteprojectos para a construção da rede ferroviária em Portugal ao N do rio Douro e, neles, as ligações transfronteiriças pensadas e até projectadas, através das linhas: do Corgo (Régua, Vila Real e Chaves) até Verín; do Tua (Foz-Tua, Mirandela e Bragança) a Puebla de Sanábria; do Sabor (Pocinho, TM e MD) a Zamora; do Douro (Porto ao Pocinho e daí a entroncar na Linha da Beira Alta em VFN, mais tarde negociada pela BA até Salamanca; do Minho (Porto, Braga, Valença e Monção) a Tui; e uma de via reduzida desde Braga, Arcos de Valdevez e Lindoso, *e seguindo por Galiza, proximo das margens do rio Lima*.

Das travessias de fronteira nesta zona do País, apenas se concretizaram 2, precisamente as dos pólos opostos, se bem que a da BA demasiado próxima da de VF!

Mas para a totalidade de tão extensa raia comum, os dois Estados ibéricos apenas vieram a possuir 6 ligações ferroviárias, apesar de várias outras propostas para a zona Leste. Foram elas: Valença – Tui; BA – LF; VF – FO; Marvão-Beirã – Valencia de Alcántara; Elvas – Badajoz; e Vila Real de S.^{to} António – Ayamonte (com travessia do Guadiana em barco). O equivalente a uma distância média entre cada travessia de 205,66km.

E seguimos depois, com maior particularidade, as linhas (e os seus projectos de construção), do Tua, do Corgo e do Sabor, nesta inclusivamente, as demoras para a construção da sua ponte no Pocinho, importante estrutura ferro-rodoviária para toda a metade Oriental do distrito de Bragança.

4 – A crise instala-se no sector ferroviário e na região

Após várias dezenas de anos sem que se tivesse investido na modernização das infra-estruturas e material circulante -continuava a tracção-vapor e a “dieselização” estava ainda distante / os carris e travessas eram os mesmos do início das explorações (facto comprovável nas vias entretanto desactivadas)-, os Governos dos 2 Estados, nos finais da década de 1960, começam a elaborar estudos econométricos para avaliação da situação com vista à reconversão da exploração de várias ferrovias, integrados nos respectivos “Planos de Fomento” (ou de desenvolvimento / *estabilización y liberalización*), planos estes motivados pelo desenvolvimento económico internacional, de que a Península pôde

beneficiar graças ao baixo preço da energia, da mão-de-obra barata e abundante e das divisas proporcionadas pelos emigrantes e turistas.

Acedemos aos relatórios realizados em Espanha em 1967 (RENFE 1967) e em Portugal em 1970, 1972 e 1977 (CP 1970; CP 1972; CP 1977). Com pareceres que, de então para cá, se têm sucedido e onde os neoliberais vão tendo cada vez mais (impudoradamente) facilidade em justificar o encerramento crescente de vias-férreas, através da conhecida tática da “morte-lenta”.

Ora, no caso português, é aprovado um extenso programa de renovação do CF, integrado no III Plano de Fomento (1968-1973). O subsequente estudo para lhe dar cumprimento, foi encomendado a uma conceituada empresa estrangeira do ramo que o concluiu em Abril de 1969, sendo então nomeada uma comissão *ad-hoc* para apreciar as conclusões do dito e cujo relatório encerrou em Fevereiro de 1970.

Nele se assumia que durante cerca de 30 anos se não haviam, praticamente, feito investimentos significativos no sector, encontrando-se as estruturas da empresa ultrapassadas, os problemas do pessoal subestimados e as vias e o material em estado de desgaste e desactualização altamente preocupante.

E dele resultava a necessidade *de renovação acelerada* dos CF em Portugal, sempre na perspectiva que a empresa CP era muito mais do que uma empresa transportadora e, desde que bem organizada e adequada capacidade de planeamento, poderia *ser um elemento predominante de dinamização e desenvolvimento* porquanto, para além de empregar 25.000 trabalhadores e ter um orçamento superior a 2 milhões de contos e investir anualmente cerca de 750 mil contos, do seu regular funcionamento dependia a sobrevivência de algumas das mais importantes empresas nacionais.

Daí concluir que deveria passar-se urgentemente da fase do diagnóstico dos problemas que há muito se vinham arrastando, para uma efectiva e programada modernização do complexo ferroviário (CP 1970).

Os planos e programas de médio e longo prazos (com a alteração do sistema político de permeio em 1974), tendentes à recuperação da *descapitalização e à economicidade* da exploração ferroviária, terão sido prejudicados, segundo o relatório de caracterização da situação de Janeiro de 1977, *por uma falsa estratégia de gestão voltada para o curto prazo e até para o urgente e inadiável.*

Na enumeração dos factores que terão conduzido a essa situação, ressaltam:

- as deficiências estruturais da rede;

- a forte degradação da maior parte da via, o que impunha *severas restrições á exploração*;
- a carência de material circulante para satisfazer os tráfegos, tanto de passageiros como de mercadorias;
- a carência de meios financeiros para satisfazer as necessidades de grandes volumes de investimento em infra-estruturas e material circulante;
- a indefinição das condições de gestão, por falta de clarificação das ligações / relações entre a empresa e o Estado;
- a inaptidão da empresa para adequar os seus serviços às solicitações da procura;
- a ausência de uma política objectiva relativamente ao estabelecimento de ramais particulares para ligação das grandes unidades fabris, à rede ferroviária, com a consequente perda do tráfego;
- a falta de coordenação entre o CF e os principais pólos geradores de tráfego (portos, centros industriais e comerciais);
- e a inexistência de um plano nacional de transportes que delimitasse com precisão a área imputada a cada um deles.

Valerá a pena transcrever a opinião abalizada do professor Leite Pinto⁶⁰⁰ sobre a matéria (1981):

Apesar da existência de vários “planos de rede ferroviária” (...)

Hoje temos 3588 km, dos quais 2829 de via larga. Transportam-se por ano 140 milhões de passageiros mas mais de 115 milhões nas linhas suburbanas.

Não possuímos qualquer “rede” pois não há malhas onde o material possa circular sem inversões.

Haverá, parece evidente! que fechar malhas e estabelecer corredores de ligação, indispensáveis em casos de trânsitos carregados ou interrompidos. Há que duplicar linhas de via única. Teremos, principalmente de estabelecer linhas junto à fronteira terrestre⁶⁰¹, sem as quais continuará moroso, ou impossível o ordenamento urbanístico e económico de regiões que têm sido deixadas desligadas do litoral industrializado (PINTO 1982, 170).

⁶⁰⁰ Professor catedrático do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras e do Instituto Superior Técnico (Lisboa 16.X.1902 / Estoril 29.V.2000). Foi engenheiro geógrafo pela Faculdade de Ciências de Lisboa e engenheiro civil pela Escola de Pontes e Calçadas de Paris.

⁶⁰¹ O sublinhado é nosso.

Apesar de todos estes alertas, chegou-se à constringedora / confrangedora situação dos dias de hoje e para a qual não se vislumbram melhorias. A “alta velocidade” não será solução para esta região como já apontámos. A optimização da navegabilidade do Douro também continua adiada. E a invasão e supremacia do alcatrão / asfalto prosseguem, com as inevitáveis consequências para o meio ambiente e até, em época de pronunciada crise financeira, limitações à mobilidade, devido ao preço dos combustíveis e à criação de portagens nas auto-estradas de que o Interior só agora começa(ria) a beneficiar.

Mas debrucemo-nos brevemente sobre o caso espanhol.

Em 1979 o governo elabora um convénio com a RENFE, para estabelecer os acordos de regulação entre ambas as partes, convénio esse considerado mais um conjunto de intenções do que um documento operativo. Daí a necessidade do “Contrato-Programa Estado-RENFE 1984-1986”, aprovado pelo Conselho de Ministros em 08.II.1984, que define os compromissos das duas entidades com vista ao desenvolvimento da actividade da empresa pública (VIDAL-FOCH 1984).

Nele se estabelecem os critérios sobre as compensações do Estado à Rede pela exploração de linhas consideradas *altamente deficitarias*, especificando serem aquelas que *no resultaban económicamente viables de acuerdo con las directrices del Gobierno para la elaboración del Contrato-Programa, considerando el Gobierno necesario el cierre total o parcial de las mismas, previa sustitución de los servicios por otros medios de transporte de mayor viabilidad económica, si el resultado de los estudios económico-sociales sobre su futuro confirmaba dichas previsiones* (Consejo 1984).

E se propõe o encerramento de 37 itinerários ferroviários de via larga (= 3.065km; 22,5% da rede ferroviária da RENFE), no qual a Andaluzia, a Catalunha e CyL seriam as Comunidades mais afectadas. Contudo o documento não estabelecia o desaparecimento imediato dessas ferrovias deficitárias, se bem que a sua desactivação estivesse economicamente justificada (no seu entender), mas razões estratégicas poderiam fazer reconsiderar a proposta (acrescentava), fixando por isso um prazo ao Ministério dos Transportes até 30 de Agosto para que apresentasse ao Governo as correspondentes propostas. Este por sua vez tomaria uma decisão acerca do futuro dessas ferrovias mais polémicas, após audição das partes interessadas. Decisão que deveria comunicar à RENFE até 1 de Outubro (VIDAL-FOLCH 1984).

Concluídos os referidos estudos de viabilidade, decide o Conselho de Ministros a 30.IX.1984, suprimir serviços a partir do 1.º de Janeiro do ano seguinte, em 33 itinerários ferroviários, sendo que em alguns deles, por razões comerciais, dava a possibilidade à RENFE de propor ao Ministério dos Transportes a manutenção do tráfego de mercadorias, em regime comercial, sem compensações do Estado. Bem como, ainda por razões de interesse regional ou local, poder a *Red* estabelecer convénios com os órgãos de governo das Comunidades Autónomas ou outras entidades provinciais ou locais, para a prestação de serviços subvencionados pelos mesmos (Consejo 1984). Foram por esse via jurídica celebrados 6 protocolos com a Junta de Andalucía, 1 com a Generalitat de Catalunya e outro com a Generalitat de València.

Destes, 11 foram encerrados na totalidade (913km) e, 12 outros “apenas” ao trânsito de passageiros, ou seja, mantendo o tráfego de mercadorias.

Refira-se no entanto e em abono da verdade que, algumas destas linhas mantidas unicamente com serviço de mercadorias, acabaram por vir a ser definitivamente enclausuradas, nomeadamente 14, num total de 1.003km (RENFE / ADIF...; Consejo 1984).

Ora, é nesta leva que foi desactivado o troço da ferrovia do Douro, entre LFSE e a estação de LF, assunto sobre o qual nos debruçaremos daqui a instantes.

A – A desactivação da Linha do Douro / Duero na zona fronteiriça

Peguemos antes no relatório da RENFE de 1967, por ser ele a anunciar-nos o princípio do fim desta via-férrea e não nos parecer nada despicienda a sua análise. A partir dessa leitura, elaborámos / transcrevemos ainda alguns quadros sinópticos (que nos parecem) adequados para um item de conclusões.

Segundo o dito, esta parte da ferrovia de Salamanca à fronteira portuguesa, pertencia então à sua *1.ª Zona, a la 39 Sección de V.[ía] y O.[bras] y a la 13.ª Inspección de Explotación*. Tratando-se de um estudo de viabilidade, faz naturalmente o ponto da situação estrutural da via e analisa os tráfegos ferroviários, os custos de exploração por CF, os serviços de substituição e, compara os custos entre o transporte ferroviário e o rodoviário. E conclui com um parecer de encerramento (RENFE 1967).

Começa por fornecer alguns dados gerais sobre a linha, mencionando o seu carácter internacional, *aunque como veremos de mínima importancia por la escasez de sus tráficos*:

- traçado da via (de 77,564km de extensão) bastante forte em altitude, sobretudo entre Lumbrales (700m) e a fronteira (155m), com rampas até 21 milésimas, com numerosas curvas com raio mínimo de 300m; constituída por carris de 30kg e 8m que datam de 1885; 20,7% das travessas (madeira) estavam inúteis; o balastro em geral era mau e muito escasso; e o estado de conservação geral muito deficiente; descreve as 11 pontes metálicas *que están sin reforzar*, o que aliado ao mau estado da via, se classificava no grupo de limitação de circulação de locomotivas de Tipo A, de 14 ton/eixo e 5.000kg/m linear; no último tramo, o mais acidentado, possuía 19 (sic) túneis com um comprimento total de 4,031km; tinha 3 passagens de nível, no km 21,325 com a estrada de Villavieja a Ciudad Rodrigo, no km 31,015 com a de Bañobarez a Fuencaliente, no km 45,239 com a de Lumbrales a Bermellar, e outros 84 com caminhos vicinais;

- enumera e descreve as estações existentes ao longo do seu percurso; refere nelas a inexistência de *apartaderos y cargaderos*; o estado de conservação das suas instalações era deficiente e não existiam planos que previssem ampliações ou modificações ou a sua renovação; todas tinham sinalização mecânica, sem sinais de entrada, com iluminação a petróleo, sem nenhum encravamento; estavam dotadas de telefone escalonado; haviam sido reduzidas a apeadeiros sem pessoal em 01.XI.1966 as de Boada, Olmedo y Cerralbo e HD e, em Janeiro de 1967, as de Villares de Yeltes e Bogajo, razão pela qual nesse ano (de 1967) já não prestavam serviço completo de passageiros e mercadorias, afora a de LFSE, Villavieja, Lumbrales e LF; existia contígua à de Villavieja uma passagem de nível de 1 turno, a cargo da secção de Via e Obras; ao nível do pessoal, compreendiam até 1966, 22 chefes de estação e moços de agulha, reduzidos agora a apenas 7 funcionários.

Apresenta depois alguns dados económicos da comarca servida pela linha e da própria linha:

- região essencialmente agrícola e pecuária e a indústria *casi no existe*; a agricultura *es de escaso rendimiento* devido à má qualidade do terreno; existência de gado vacum e lanar *en cantidades pequeñas* e algum de reses bravas; nos terrenos mais baixos de Lumbrales e LF cultivava-se *en no muy grandes extensiones* olival, amendoal, laranjal e vinha; havia *una pequeña producción* de queijos;

- existência de uma exploração mineira de volfrâmio de *no muy grande importancia*, escoada por CF a partir da estação de Lumbrales;

- comércio *también de poco importancia* e com características próprias de pequenas povoações, *de muy pequeña especialización*;

- refere que com a conversão das estações em apeadeiros diminuiu grandemente a importância que para o CF tem a economia da comarca;

- quanto aos elementos económicos de cada uma das estações e povoações que serviam até 1966, das quais sobressaíam Lumbrales e LF, refere ter esta como característica a destacar o facto de ser fronteiriça e dispor de serviços aduaneiros, guarda civil e agência internacional, mas com um movimento fronteiriço muito limitado, não excedendo em 1964 para Portugal as 3.000 ton e as recebidas não chegaram a 500; *el tráfico de viajeros en esta línea es muy escaso*, com uma média diária de cerca de 41 passageiros para toda a linha e no seu sentido máximo;

- o serviço era coberto por 1 comboio-correio de circulação diária e 1 de mercadorias com passageiros de circulação trisemanal, não havendo por isso nenhum comboio de mercadorias propriamente dito *ni naturalmente hay locomotoras de maniobras afectas a la línea*;

- o tráfego internacional de *viajeros es sumamente reducido*, com uma média diária de 6 passageiros em cada sentido; por se não prever nem desenvolvimento económico nem crescimento demográfico, não era de esperar uma alteração da situação;

- no que respeita ao transporte de mercadorias, a primeira observação geral é a da sua *reducidísima importancia* com médias diárias da ordem de 1 vagão de chegada e outro de saída para toda a linha, transporte composto principalmente por adubos e cereais, sendo que o transporte de mercadorias em caixas / pacotes / embrulhos e parte das pesadas era realizado por camião (apesar de não contar *con línea regular organizada*), mas acentua que a razão principal do pouco tráfego ferroviário *es la poca importancia productora de la región*;

- que na estação de Villares de Yeltes em 1964 se havia produzido um tráfego de saída de mineral de urânio, destinado a Andujar, com um volume de 400 ton/mês, actividade que não tivera continuidade;

- na estação de Lumbrales a empresa Iberduero S.A. possuía um cais próprio, no qual recepcionou durante a construção das barragens de Aldeadavila e Saucelle, um volume de materiais superior a 50.000 ton anuais, cais sem utilização desde 1963 mas que a empresa mantinha na expectativa de vir a construir outra hidroeléctrica; havia ainda

outras 2 concessões particulares, que expediam em conjunto, cerca de 1.000 ton anuais de cereais;

- por último uma concessão particular na estação de Villavieja de Yeltes, pertencente a uma sociedade tida como a principal expedidora de cereais na dita estação;

- concluindo que não havia expectativas de desenvolvimento do tráfego de mercadorias na região.

Na análise aos tráfegos ferroviários e no que ao de passageiros diz respeito, informa que o volume máximo se registou nos anos de 1955 e 1956, a partir dos quais se inicia o decréscimo, lento ao princípio mas acentuado desde 1960, com uma recuperação nos anos de 1963-1964, recuperação que não alcançou os máximos de 1955-1956, acrescentando ter sido este um fenómeno comum a toda a rede, devido a uma tendência crescente na utilização dos serviços ferroviários, *debida a un mayor bienestar y disponibilidad en el pais y por conseguinte en los usuarios del ferrocarril y que se manifiesta com mayor intensidad en las zonas rurales.*

Recuperação que previsivelmente se não manteria, até porque os serviços desta linha-férrea não teriam *agilidad y calidad* para lhe fazer frente. Porque a baixa densidade de tráfego não permitiam que fossem melhorados de forma a compensarem as vantagens oferecidas pelo transporte rodoviário, *que por outra parte tiene la ventaja de disponer de rutas más adecuadas, ventaja que unida a horarios más convenientes y precios competitivos, atraen hacia los autobuses la clientela.*

Fazem-se cálculos financeiros para a criação desse serviço rodoviário de substituição, comparando-se os respectivos custos de exploração, concluindo-se que tal operação, *no presenta problema alguno.*

Nem o carácter internacional da via seria interrompido, bastando construir uma ponte rodoviária, ou adaptar a ferroviária existente. Mas como solução imediata e provisória, recomenda um acordo com os CF portugueses, para que um dos seus comboios que chegavam à BA, continuasse como misto até LF e aí, os passageiros procedentes ou com destino a Portugal, pudessem prosseguir n(um)a carreira de autocarros (a criar) entre aquela vila e Salamanca. Quanto às mercadorias, habilitar-se-iam algumas estações para instalar pontos de “Despachos Auxiliares” e seguirem através do mesmo meio de transporte.

Consequentemente, o estudo económico propõe, *su cierre total tanto al servicio de viajeros com al de mercancías y su sustitución por carretera en las condiciones que se indican.*

Analisemos esta argumentação.

A linha não era rentável apesar do volume de tráfego estar em crescendo, por não possuírem os serviços ferroviários capacidade de resposta adequada. Mas também não estava no horizonte da empresa pública investimento algum com vista à sua melhoria. Por considerarem que a rodovia era melhor alternativa.

Perante o fenómeno político da “pescadinha de rabo-na-boca” está tudo dito. A aposta estava já na rodovia. Longe iam os tempos em que o CF era considerado a “viação acelerada”!

Volvidos então 17 anos, ocorre o desfecho conhecido.

Quadro da evolução do tráfego de passageiros (1950-1964)

ANOS	BILHETES VENDIDOS
1950	45.999
1953	50.098
1955	55.349
1956	60.589
1957	58.260
1958	57.131
1959	54.160
1960	45.723
1961	47.345
1962	46.793
1963	49.384
1964	54.727
VARIAÇÃO DE 1964 SOBRE 1955	-1,13%
MÉDIA DIÁRIA DE 1964	150

Quadro do apetrechamento das estações entre La Fuente de San Esteban e La Fregeneda (1967)

Conceptos	Boada	Villares de Yeltes	Villavieja de Yeltes	Bogajo	Olmedo y Cerralbo	Lumbrales	Hinojsa de Duero	La Fregeneda
VIAS								
- de circulação	2	2	2	2	2	2	2	2
- longitude da mais comprida (m)	300	286	293	290	263	293	299	309
- apartadas	0	0	1	0	0	0	0	1
- de cais	1	1	0	1	1	1	1	0
- de depósito de máquinas	0	0	0	0	0	0	0	1
- derivações particulares	0	0	0	0	0	2	0	0
CAIS								
- encerrado	0	0	0	0	0	1	0	3
- coberto	0	0	1	1	0	0	0	0
- descoberto	1	1	0	2	1	2	1	2
- embarcadero de gado	0	1	0	0	0	0	0	0
BASCULAS PONTE								
- número	0	0	0	0	0	0	0	1
- toneladas	0	0	0	0	0	0	0	25
PONTES GIRATÓRIAS								
- número	0	0	0	0	0	0	0	1
- diâmetro	0	0	0	0	0	0	0	12

Quadro do pessoal das estações (até 1966 e em 1967)

	Boada		Villares de Yeltes		Villavieja de Yeltes		Bogajo		Olmedo y Cerralbo		Lumbrales		Hinojsa de Duero		La Fregeneda		Total
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B			
Até 1966	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	3	22
Em 1967	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	2	1	7

Legenda: **A** = Chefes de Estação; **B** = Agulheiros

Quadro da evolução do tráfego de mercadorias no período de 1950-1965 (ton)

ANO	MERCADORIAS TRANSPORTADAS			PROVENTOS DESSE TRANSPORTE (pesetas)						Tráfego p/ ordem de importância c/ proventos superiores a 10%		
	de chegada (ton)	de saída (ton)	total (ton)	de chegada		de saída		TOTAL		Méd./ ton da rede	de chegada	de saída
				proventos	média/ton	proventos	média/ton	proventos	média/ton			
1950	8.830,7	--	--	848.316	96,06	--	--	--	--	--	(22) (10)	--
1953	25.190,6	--	--	3.090.829	122,70	--	--	--	--	--	(10) (6)	--
1955	75.631,8	--	--	11.011.439	145,59	--	--	--	--	--	(10) (14)	--
1956	57.093,8	--	--	7.614.717	133,37	--	--	--	--	--	(10)	--
1957	50.037,4	--	--	8.214.923	164,18	--	--	--	--	--	(10) (22)	--
1958	51.598,6	--	--	9.046.522	175,32	--	--	--	--	--	(10) (22)	--
1959	29.174,7	--	--	7.338.973	251,55	--	--	--	--	--	(10) (22) (14)	--
1960	52.109,5	--	--	12.198.040	234,08	--	--	--	--	--	(10) (24) (22)	--
1961	110.489,3	22.208,3	132.697,6	20.302.676	183,75	1.427.050	327,46	21.729.726	163,7	160,2	(10) (2A)	(2A)
1962	119.453,9	13.139,9	132.593,8	19.136.336	160,20	1.613.564	367,64	20.749.900	156,5	162,2	(10)	(2A)
1963	5.832,0	4.358,0	10.190,0	1.941.294	332,87	1.731.116	339,37	3.672.410	360,4	205,7	(22) (2A)	(2A)
1964	6.019,0	4.389,0	10.408,0	2.548.788	423,5	1.658.555	377,9	4.207.343	404,2	206,5	(22) (2)	(2A)
1965	6.134,0	5.206,0	11.340,0	2.029.502	330,9	1.741.090	334,4	3.770.592	332,5	--	(22) (2) (23)	(2) (13)
Varição 1964 s/ 1955	- 92	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Média/dia 1964	16,4	12,02	28,52	--	45,44	--	11.526	--	--	--	--	--
Varição 1965 s/ 1955	- 92	--	--	-82	--	--	--	--	--	--	--	--
Média/dia 1965	16,8	14,30	31,07	5.560	--	47,70	--	10.330	--	--	--	--

Quadro do tráfego de passageiros no período de Jan-Dez de 1965

estação de origem	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
LFSE	191	199	145	151	241	195	149	271	164	131	134	173	2.144
Boada	35	62	82	53	18	13	6	8	61	19	16	21	394
Villares	67	55	63	70	90	64	63	74	81	41	50	72	790
Villavieja	354	226	121	234	264	206	202	457	338	218	166	202	2.988
Bogajo	128	70	95	87	149	205	78	137	155	111	74	97	1.386
Olmedo	16	66	101	137	53	36	29	32	145	54	50	60	779
Lumbrales	406	267	409	421	595	499	415	659	969	425	285	380	5.730
Hinojosa	82	72	102	107	148	239	207	205	148	117	88	166	1.681
LF	166	150	121	198	225	163	143	299	254	157	85	108	2.069
média diária	47	42	40	49	58	54	42	69	77	41	32	41	49

Quadro comparativo de custos de exploração p/ caminho-de-ferro e p/ estrada (pesetas)

	SERVIÇO DE PASSAGEIROS	SERVIÇO DE MERCADORIAS
CUSTOS TOTAIS		
- transporte por estrada	702,6	584,2
- transporte por CF	5.125,3	1.596,3
- % da estrada s/ o CF	13,7	36,6
UNIDADES DE TRÁFEGO	975.240 passag/km	251.848 ton/km
CUSTOS UNITÁRIOS (pesetas)		
- transporte por estrada	0,720	2,320
- transporte por CF	5,255	6,338

(RENFE 1967)

B – A situação jurídica resultante desse encerramento

Como acima dissemos, às 0 horas do 1.º dia do ano de 1985, era encerrado ao tráfego o também hoje conhecido *Ferrocarril* de LF.

Voltemos mais uma vez ao diploma legal de 30.IX.1984, àquele que provocou um verdadeiro “cataclismo ferroviário” em Espanha e nele arrastou a ligação a Portugal pela Linha do Douro, contrariando as determinações da União Internacional dos Caminhos-de-ferro que a incluía no Plano Director da Rede Ferroviária Básica da Europa (TÃO 1989).

No nosso entender, o critério de encerrar esta ligação raiana foi contraditório, se tivermos em conta que é a única ligação internacional desactivada em toda aquela enorme lista, porquanto, nele se afirma mesmo que se manteriam abertos ao tráfego, *tanto de viajeros como de mercancías, en razón de su carácter internacional, los tramos de Guillarey - Tuy (6km) e de Ripoll - La Tour de Carol (53km)*, assim como, *en razón de las expectativas de su potenciación como ferrocarril internacional* o troço entre Huesca-Canfranc (135km). Apesar de também considerados “altamente deficitários”!

O que terá faltado para que o “carácter internacional” do *Ferrocarril del Duero* não tivesse sido considerado?

Mas o *Acuerdo sobre actuaciones en las lineas altamente deficitarias de Renfe*, não se fica por aqui quanto ao assunto que nos interessa. Aliás, lá mais para diante teremos ainda de o retomar a propósito da manutenção ou levantamento dos carris.

Na lista que apresenta, refere os tramos visados identificando-os pela designação das estações extremas do percurso e, para que não houvesse dúvidas (dizemos nós), também o n.º de km entre elas.

Assim, *ipsis verbis* se menciona: ***La Fuente de S. Esteban-La Fregeneda 61km*** (Consejo 1984).

E aqui é que reside o *busílis* da questão!

Esse ramal da ferrovia bífida de Salamanca à fronteira portuguesa, possui 77.565,85m, ou seja, mais de 77km. E não estamos perante um erro grosseiro. Não. De facto a distância da via, desde a sua bifurcação na estação de Boadilla / LFSE até à estação de LF, é de 61,021km (RENFE 1967, 1).

Então o que é feito dos restantes 16,54485km?

Encontram-se precisamente entre a estação de LF e o eixo da ponte internacional sobre o rio Águeda!

Logo, este último tramo da linha-férrea, oficialmente, continua activo.

Julgamos então poder concluir que a ausência de material circulante nesses cerca de 17km, é ilegal. Ou, se quisermos dizer de outra maneira, que essa via não foi formalmente encerrada.

Assim como nos parece uma outra ilegalidade, porque sem base administrativa, a desactivação (e abandono) dos restantes 61km, uma vez que o mencionado (famigerado e funesto) *Acuerdo del Consejo de Ministros* (de 1984), não foi publicado no BOE⁶⁰² (ou no BOCG, ou até, porque não, “transcrito” pelo BO[P]S), como aconteceu com todas as outras decisões relativas a este CF (aviso do concurso para a adjudicação, construção e exploração, expropriações, etc., etc.) como vimos ao longo desta tese.

Estaremos então perante o abate de um bem público, não pela via do Direito mas pela dos factos. Não recorável apenas por prescrição dos prazos. No nosso modesto entender (repetimos) e após termos trocado impressões sobre o assunto com alguns amigos juristas.

Mas a desditosa história desta linha-férrea continuou. Passemo-la rapidamente em revista.

Não obstante a resolução de 1984 do *Consejo de Ministros* afirmar que (...) *En previsión a futuros desarrollos agrícolas o industriales, de nuevas ordenaciones del territorio y de las necesidades de la Defensa Nacional, la supresión de los servicios afectados por el presente acuerdo no llevará implícito el levantamiento de la vía y de las*

⁶⁰² A este propósito fizemos uma exaustiva pesquisa, na qual não logramos encontrar o texto (tantas vezes mencionado) publicado no BOE (edições electrónica e impressa), situação que nos levou a recorrer em Novembro de 2010 aos serviços do *Buzón del Ciudadano del Ministerio de la Presidencia* com o seguinte requerimento: ... *Para trabajo de investigación, necesito conocer, norma legal y BOE por la que procedió al cierre de varias líneas ferroviarias, según acuerdo del Consejo de Ministros de 30 septiembre 1984.*

Daí, deram-nos conhecimento de que haviam remetido o pedido para o *Centro de Documentación del Ministerio de Fomento* com o n.º de mensagem 6232. Este, após contactar a *Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias*, enviou-nos uma fotocópia digitalizada do texto desse *Acuerdo...* d'El Consejo de Sres. Ministros, sob a epígrafe *Apendice 2* (pp. 37-38) (Consejo 1984).

Agradecemos a informação mas rogamos-lhe que, *a fin de completarla y siendo preciso en aras del rigor citar las fuentes de la documentación aportada, me de a conocer a que publicación, informe o expediente corresponde el Acuerdo recogido en el Apéndice 2 y signado con las páginas 37 y 38.*

Resposta: ... *en relación a su petición, y como puede ver en la página 38 del Acuerdo, está firmado por el "Consejo de Ministros en su reunión del 30-9-1984". Si quiere algo de más rigor, tendrá que pedir los datos de dicho Consejo en el Ministerio de la Presidencia.*

O que fizemos, mas de cujo esclarecimento continuamos à espera!?

instalaciones (Consejo 1984), uma nova resolução datada de 20.X.1995, vem autorizar a RENFE a proceder ao levantamento das vias e instalações anexas de troços ferroviários encerrados ao tráfego, argumentando que *El tiempo transcurrido ha puesto de manifiesto, en las diversas zonas afectadas por el acuerdo de 1984, una ausencia de demanda real que justifique la necesidad de reabrir dichas líneas al tráfico ferroviario, sin incurrir en “déficits” similares a los que obligaron adoptar el Acuerdo de 1984. De otra parte el mantenimiento de las líneas e instalaciones en estado de prestar servicio exigiría importantes inversiones para RENFE, lo que unido al hecho de que se trata de un patrimonio inmovilizado, susceptible de satisfacer otras necesidades sociales, aconsejan proceder a otorgar la correspondiente autorización* (Consejo 1995).

E mais uma vez o ramal ferroviário de LFSE – LF é mencionado com os seus 61km. Estariam assim “a salvo” os últimos 17.

Este tipo de argumentação é nossa conhecida: desleixa-se a exploração para alguns anos depois se poder dizer que se deve encerrar porque não é rentável; encerra-se mas mantêm-se as estruturas porque “podem vir” a ser necessárias (“encerrar” nestes casos é sinónimo de “abandonar”); por fim, desmantela-se a infra-estrutura por estar muito degradada e não ser passível de recuperação.

Entretanto o MOPTMA passa a destinar 1% do investimento do seu Plano Director de Infra-estruturas à *recuperación ambiental de infraestructuras lineales a escala nacional*, dentro do chamado *Programa Tejido Verde*. A Diputación de Salamanca vê nele uma oportunidade de dinamizar o turismo de interior e, pensa na via-férrea desactivada.

Encomenda a elaboração do diagnóstico territorial ao Departamento de Geografia da USAL (CABERO ET ALII 1994), com vista à redacção da proposta, proposta que naturalmente previu o levantamento dos carris⁶⁰³.

Mas a opinião pública manifesta-se contrária a essa acção e o projecto não vai por diante.

Entretanto o Centro de Iniciativas Turísticas “Arribes del Duero”⁶⁰⁴ (com sede em Lumbrales), solicita à Consejería de Educación y Cultura da Junta de CyL (07.II.1996) que declarasse a *Línea Férrea La Fuente de San Esteban-La Fregeneda* como *Bien de Interés*

⁶⁰³ Só no plenário de 26.II.2004 a Diputación de Salamanca “retirou” o projecto da *vía verde*.

⁶⁰⁴ Os Centros de Iniciativas Turísticas são associações sem fins lucrativos, que têm como fim principal a promoção turística do seu território de actuação. Estão declarados como *Entidades de Interés Público* desde 1935.

Cultural. Em face de tal requerimento, é solicitado aos promotores através da Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Salamanca, um dossiê justificativo como preceituado na lei do *Patrimonio Histórico Español*.

Sendo conhecido um antecedente legal de classificação de património ferroviário (estação internacional de Canfranc nos Pirinéus aragoneses), é o Geógrafo Alfonso Hortelano incumbido de elaborar a respectiva *memoria* (HORTELANO 1996).

E a Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, na sua *Resolución* de 22.XI.1999, concluiu o processo de classificação e remete-o para o Ministerio de Educación y Cultura⁶⁰⁵, que declara a via-férrea como *Bien de Interés Cultural con categoría de monumento*, através do real decreto de 1934/2000, de 24 de Novembro (BOE 1999; BOE 2000). Não se olvidando desta vez o legislador de, implicitamente, considerar todo o percurso dos carris até à linha de fronteira.

Estava agora “protegido” este património. Criando contudo uma situação caricata: somente metade da ponte internacional está classificada como monumento cultural!

Aqueles que desejavam varrer do mapa esta excepcional obra da engenharia ibérica⁶⁰⁶, falharam os seus intentos.

A continuada acção do Colectivo Camino de Hierro⁶⁰⁷ e da Plataforma Ciudadana en Defensa del Ferrocarril⁶⁰⁸, levou a Diputación de Salamanca através da Sociedad Mixta “Infraestructuras Provinciales de Salamanca, S.A.”, a promover um concurso público para a *Redacción del Proyecto de realización de un Camino Natural en la Antigua Línea Férrea de La Fregeneda-Barca d’Alva*, adjudicado à empresa ICIS Ingenieros, S.L., com vista à conservação, consolidação e reabilitação da última secção do ramal ferroviário. Trabalho

⁶⁰⁵ Nesta altura designado Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

⁶⁰⁶ Pena é que nestes trabalhos de justificação (e exaltação) do valor patrimonial da via, seja omitida a responsabilidade portuguesa na elaboração dos estudos, projectos e execução da obra (com capitais próprios), bem como a sua exploração.

⁶⁰⁷ Formado pelos *Ayuntamientos* da zona, Instituto de Educación Secundaria “Tierras de Abadengo” (Lumbrales), Centro de Iniciativas Turísticas “Arribes del Duero” (Lumbrales), Asociación Salmantina de Amigos del Ferrocarril (e outras), Asociación Amigos de los Puentes (Salamanca) e Asociación Ciudadanos por la Defensa del Patrimonio de Salamanca.

⁶⁰⁸ Integrada por alguns portugueses e com um porta-voz em Portugal (ABREU 2009f). Organizou anualmente entre 2003 e 2007 as “famosas” *Fiestas en Defensa del Ferrocarril* (ABREU 2003c; ABREU 2007i; ABREU 2007j). Esta Plataforma, não deixando de existir, evoluiu através de um seu grupo para, *Asociación de Frontera Tod@vía, por una vía sostenible* (formalmente constituída em 2010) e promoveu a sua primeira conferência de imprensa em Janeiro de 2011 (Salamanca). Através da mobilização da sociedade civil, já “recuperou” o troço entre as estações de Lumbrales e LF e propõe-se reactivar a via para fins turísticos, pelo menos com engenhos / *artilugios* ferroviários, dentre os quais sobressaem as ágeis “biclonetas” inventadas em 1997 por Isidro Elena García, de HD (Patente 2001; MONTEIRO 2010). Vd. também <http://www.salamanca24horas.com/provincia/40340-nace-la-asociacion-de-frontera-todvia-en-la-busqueda-de-via-sostenible-de-la-linea-ferrea-la-fuente-barca-dalva>.

concluído em Março de 2003, com um orçamento previsto de 3.535.169,99 € e um prazo de execução de 18 meses (ICIS 2003).

Demasiado dinheiro para o governo provincial sozinho poder “meter mão à obra”, razão pela qual, em Fevereiro de 2005, pede ao Governo de Espanha que cumpra com a sua parte. Após um grupo de cidadãos, académica e profissionalmente credenciados, ter redigido e oferecido uma *Propuesta de futuro aprovechamiento y rehabilitación de la línea férrea* (estação de Lumbrales – ponte internacional) com um *presupuesto* de, 1.503.810,36 € (ARTAL ET ALII 2004).

Entretanto nos jogos decorrentes do exercício político-partidário, o grupo parlamentar no Senado do maior partido da oposição, lembra ao seu rival de serviço no Governo (desde 14.III.2004), ter no seu manifesto eleitoral haver prometido impulsar *el tren turístico La Fregeneda-Barça d’Alva como ejemplo del valor del uso del tren con fines turísticos desde la localidad de La Fuente de San Esteban hasta la frontera portuguesa de La Fregeneda*, tendo por isso obrigação de apoiar a moção que naquele momento apresentava e na qual, *se insta al Gobierno a reabrir la línea ferroviaria de “La Fuente de San Esteban-Barca d’Alva (Portugal), ahora con carácter turístico, coadyuvando con la iniciativa, en este sentido, de la Diputación de Salamanca y la Junta de Castilla y León y, en consecuencia, consignando las consiguientes dotaciones económicas –por los ministerios implicados– que permitan su progresiva y completa realización*. Foi a dita aprovada por unanimidade (BOCG 2005a; BOCG 2005b).

Provavelmente na próxima legislatura, que se iniciará ainda este ano (2011), veremos o grupo contrário a apresentar proposta de igual teor.

C – A suspensão do tráfego no troço Pocinho – Barca d’Alva

Era previsível que a decisão da Governo espanhol arrastaria a CP para uma decisão similar.

Vejamos de que forma, através do testemunho, sucinto e expressivo, de duas mulheres da BA, ambas antigas trabalhadoras na estação: uma lembra a luta dos vizinhos do lado direito da raia, na tentativa de evitarem o encerramento da linha e os pedidos de ajuda feitos aos portugueses, alertando que se a via encerrasse em terras salmantinas a CP seguir-lhe-ia o exemplo, mas os portugueses não acreditaram; uma outra afirma que *um dia a automotora chegou, dormiu cá e depois às oito horas fugiram com ela sem avisar;*

tiveram medo da reacção do povo. Foi como um rapto. Foi mesmo um rapto (ANDRADE ET ALII 1993).

O último comboio (com o n.º 6.010) partiu às 7,40h do dia 19.X.1988. Sem que ninguém o suspeitasse.

A partir de então, a Linha do Douro passou a ligar apenas a cidade do Porto ao Pocinho. Para a população da BA, de Escalhão e demais freguesias do concelho de FCR, bem como as da zona S do concelho de FEC, zona SE do concelho de TM e toda a zona Oriental do de VNFC, ficaram privados deste meio de transporte. Os 28km que separavam a BA da estação do Pocinho, transformaram-se em 74km por carreira rodoviária!

Desgraçadamente, esta (péssima) estratégia furtiva e de favorecimento das transportadoras rodoviárias, por parte da administração da empresa pública ferroviária, recaiu (e continuou) sobre várias outras: Sabor, Tua, Corgo, Vouga, Beira Baixa... E muitas mais pelo região afora. Em certos casos, sucateiros adjudicatários do “ferro-velho” das suas estruturas, enriqueceram. Presumivelmente de forma ilícita e com a conivência de “estimáveis” políticos, segundo alguns processos judiciais que tramitam nos Tribunais portugueses.

A mobilização da sociedade civil portuguesa é menos intensa que do lado espanhol, mas existe. Vimo-lo sobretudo nas actividades organizadas na BA a propósito das comemorações do 150.º aniversário da inauguração do primeiro CF (2006), com muito eco dos meios de comunicação social e ampla reportagem da RTP (BRÁS 2006; CORRAL 2006; CORDEIRO 2006a; CORREDERA 2006; GONÇALVES 2006a; PÉREZ 2006).

Em 26.I.2007 na cidade de VNFC, a ministra da Cultura -durante as cerimónias de assinatura do *Protocolo de Cooperação do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional e o Ministério da Cultura*, a propósito do lançamento da “primeira pedra” do Museu de Arte e Arqueologia do Vale do Côa-, no que às acessibilidades da futura estrutura museológica diziam respeito, revelou que as negociações entre o seu Ministério e o MOP, com vista à reabertura da linha estavam bem encaminhadas. Até por ser a estação do Côa uma das suas portas de entrada (CMVNFC 2007, 2).

No final desse mesmo ano, uma “Comissão de Revitalização da Linha do Douro”, formada por 28 municípios ribeirinhos do Douro ferroviário, juntaram-se numa reluzente

“convenção” na BA e, consideraram a sua reabertura como *um factor de desenvolvimento fundamental para todo o Vale do Douro* (BRÁS 2007). Mais um acto eminentemente político e sem consequências.

Mas a dramaturgia partidocrática não ficou por aí.

A mais recente (que tenhamos conhecimento) ocorreu a 10.IX.2009. Nas instalações da estação ferroviária do Pocinho, é assinado um acordo sob a epígrafe *Linha do Douro. Reabilitação entre Pocinho e Barca d’Alva. Exploração Turística entre a Régua e Barca d’Alva*, pelos representantes da REFER, CP, IPTM, CCDR-N e Estrutura de Missão do Douro, homologado pela representante do Governo, a secretária de Estado dos Transportes. A designação do protocolo parece ser clara, sendo por isso desnecessárias mais leituras. Acrescente-se apenas que as obras de reabilitação estavam orçadas em 25 milhões de € (Lusa 2009).

Naturalmente que, se tivermos o desprante de vir a acusar algum governante pelo seu incumprimento, “aquilo” que dá hoje pelo nome de “crise”, o justificará.

Por último, refira-se que o “jogo do gato e do rato” ou “do empurra” (nomenclatura *versus* defensores da *res publica*), é igual nos dois países. O povo anima-se (e por vezes mobiliza-se) alegando que as autoridades “do outro lado” estão trabalhando no processo de reabertura...

¿Muerta ó dormida?



(GOMES 2005a)

5 – Em suma: os êxitos e os fracassos

Façamos, num quadro final desta tese, o balanço do(s) modelo(s) de desenvolvimento levados a cabo na região, desde que o processo de industrialização e consequente aposta nas vias de transporte, se iniciou a partir de meados do século XIX, até à actualidade.

Balanço regional do(s) modelo(s) de desenvolvimento

SÉCULOS XIX / XX		SÉCULOS XX / XXI	
êxitos	fracassos	êxitos	fracassos
<p>i) construção da rede ferroviária;</p> <p>ii) construção de novas estradas;</p> <p>iii) construção do <i>muelle</i> de Vega de Terrón;</p> <p>iv) melhoria das relações transfronteiriças;</p> <p>v) dinamização da economia</p>	<p>i) abandono dos projectos de navegabilidade do Douro;</p> <p>ii) falha dos intentos de união aduaneira ibérica;</p> <p>iii) dificuldades políticas na criação de empresas mistas;</p> <p>iv) emigração</p>	<p>i) construção de uma nova rede de estradas (que chegaram atrasadas e desacompanhadas de investimentos na ferrovia, fluviovia e equipamentos);</p> <p>ii) construção de portos comerciais no Douro português;</p> <p>iii) modernização do <i>muelle</i> de Vega de Terrón;</p> <p>iv) navegação do Douro com as barragens-eclusas (mas apenas para fins turísticos)</p>	<p>i) modelo de desenvolvimento (ou ausência dele);</p> <p>ii) produção hidroeléctrica (riqueza que foge para o Litoral);</p> <p>iii) desinvestimento no caminho-de-ferro (convencional);</p> <p>iv) encerramento da maior parte das linhas-férreas na zona raiana;</p> <p>v) descaramento da navegação fluvial para o transporte de mercadorias;</p> <p>vi) aposta na “alta velocidade” ferroviária (que não serve a raia);</p> <p>vii) aforros dos emigrantes da região investidos pela Banca no Litoral;</p> <p>viii) despovoamento</p>

Constatámos no contexto da investigação, uma forte modernização inicial nas vias de transporte, com destaque para o CF, o que afectou positivamente a região porque a abriu ao exterior mas, por ter sido desacompanhada de outros investimentos necessários, esse processo não se consolidou, provocando uma série de frustrações que poderemos considerar como fracassos territoriais e colectivos.

A “vergonha nacional” em concurso de fotografia

te, la torre de la iglesia. Sin campanas, claro. Sin misa dentro. Son el	de población de toda España han desaparecido, han perdido todos	Esten abandonados. con\www.nortedecastilla.es
na	Ferrocarril de Las Arribes ASEMPA organiza concurso de fotografía: VERGÜENZA NACIONAL	
arce-	La Asociación de Empresarios de Abadengo (ASEMPA, noticia la convocatoria del concurso de fotografía que han organizado: "FERROCARRIL DE LAS ARRIBES: VERGÜENZA NACIONAL"	ADILLA-BARCA D'ALBA: OBRA MAESTRA DE LA INGENIERIA Y DE LA NATURALEZA"
unto	Podrán participar todos los profesionales y aficionados que lo deseen, con el tema "EL ABANDONO DE LA LÍNEA FÉRREA BO-	Los trabajos deberán enviarse a la Asociación de Empresarios de El Abadengo, Apartado de Correos nº 5, 37240 Lumbrales (Salamanca).
ar la		El plazo de envío de originales finalizará a las 14h00 del 30 de
o-es		Abril de 2010.
gular		Habrá un único Premio de 500 € para la mejor fotografía jurada por representantes de ASEMPA.
poli-		El FALLO del Jurado será inapelable, y se dará a conocer al premiado personalmente y al resto de los participantes a través de la página web de ASEMPA:
leba-		con\www.asempa.com.
EFE	Libro de un investigador español desentraña el	

(Contrabando 2010, 36)

As “biclonetas” e outros engenhos na “V Fiesta en Defensa del Ferrocarril”



(ABREU 20071)

Cartaz de uma acção do Colectivo Camino de Hierro

ENTIERRO
...de las Voluntades
Institucionales

25
años del cierre de la vía de
La Fuente de San Esteban a Barca d'Alva

colectivo
camino
de hierro

7 de marzo | 14:00 hora española | Puente Internacional

(Contrabando 2010)

11 d'agosto

Conquanto haja o Estio
já o zénite cruzado
nesse persistente e ordeiro retorno,
creio haver ainda Tempo
– antes que alcance o Ocaso –
de te lembrar
que recordo todos os verões
que passaremos juntos,
onde se inclui aquela visita
ao nascedoiro eterno
do nosso Rio.

Ah, será naquele Verão
por findar de 2006,
que finalmente e juntos,
beberemos do Urbião.

Quantas vezes as espigas
dourarão ao vento suão
gachos pintarão ao Sol,
amêndoas abrirão ao orvalho,
quantas e quantas vezes...

E nós continuamente
aguardando, desejando
aquele almejado momento
do reencontro sempre feliz
com o nosso Doiro.

Ah quão benfadado
é aquele que tem memória
do porvir de espaços
e de tempos como esses,
por passeios no Duruelo
sob velhos *pinus sylvestris*,
cuja sombra somente o astro-rei
de amanhã, produzirá.

O futuro já é saudade,
não saudade do que se há-de perder
não saudade do que renascerá,
mas saudade do constante nascer
e que esta data sempre recordará!

(Álvaro DIZ 2007)

IV – APÊNDICE DOCUMENTAL

Documentos do AHMOP

Nota explicativa

Quando alinhavámos o projecto de tese, previmos no final, como adminículo, um apêndice documental, onde incluiríamos os documentos manuscritos (inéditos) e as estampas ou documentos iconográficos, como os mapas, os desenhos, as fotografias e os planos de projectos, mormente ferroviários.

Todavia, com o correr do tempo e à medida que fomos executando a aludida tese, pareceu-nos que tal seria adiáforo por ser este um trabalho de investigação no âmbito das ciências geográficas e não no das ciências históricas e como tal, os documentos manuscritos, na íntegra, não fariam muito sentido e, os restantes (os iconográficos), poderiam muito bem ser incluídos ao longo dos vários capítulos, o que na verdade foi acontecendo.

Entretanto, no início da nossa deslocação para Salamanca a tempo inteiro planeámos durante a vigência da equiparação a bolseiro fora do País, voltar a alguns arquivos em Lisboa, nomeadamente e sobretudo aos arquivos históricos do MOP, da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres (DGTT) -agora IMTT⁶⁰⁹, Parlamentar, à BN e ao da ex-JAE, não só para recolher bibliografia cuja existência conhecíamos mas pesquisar outra.

Assim aconteceu durante a primeira semana do mês de Março de 2008, exceptuando o Centro de Documentação da ex-JAE, para o qual o tempo não chegou (desta vez).

Nessa profícua estadia, recolhemos material bastante -que a tese (eventualmente) dispensaria, no dizer de alguns amigos- e que veio engrossar o já vasto acervo documental reunido para esta missão. Entre ele, encontram-se os manuscritos que encontrámos quando lenta e pacientemente passámos em revista algumas bobines (o AHMOP tem, se não toda, muita da documentação microfilmada), em obsoletas máquinas.

⁶⁰⁹ O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP (2007), agrega as extintas DGTT (1951), DGV (1971) e INTF (1998).

Começamos por ler (leitura necessariamente rápida, condição com que os documentos, sobretudo manuscritos, se não compadecem) alguns relacionados com mercês atribuídas através das barcas de passagem no Douro e, com outros que depressa topámos, abundantemente, respeitantes aos primórdios do estabelecimento dos CF em Portugal, ou melhor, à sua discussão.

Detivémo-nos nestes, que seleccionámos, segundo critérios intimamente relacionados com o projecto de tese (há documentação para várias outros CF do País) e solicitámos as respectivas fotocópias.

Quando voltámos sobre eles a debruçar-nos, convencemo-nos definitivamente da sua importância pela informação que continham -tanto mais que as arquivistas responderam negativamente quando lhes perguntámos se tinham conhecimento que alguém os houvesse dado à estampa-, razão pela qual emecemos a pensar na forma de os revelar na íntegra. Em artigos vários a publicarmos nas revistas de cultura onde costumámos colaborar? Ou na própria tese de doutoramento?

Voltámos então a equacionar a sua integração num apêndice ou anexo. E aqui estão, até porque através do seu conteúdo, uma vez que contêm propostas de projectos, ou mesmo projectos, para a construção de alguns CF, poderemos extrapolar e perceber melhor como surgiam as ideias e o formato em que eram apresentadas aos governos da Península (muitas vezes decalcados de outros *cahiers de charges*), numa altura em que a construção de vias férreas conhecia um período de grande desenvolvimento por toda a Europa.

Como critério utilizado na sua transcrição, mantivémos: a ortografia, nomeadamente as iniciais em minúscula dos substantivos próprios; as palavras sublinhadas; as palavras a negrito; as palavras repetidas indevidamente assim como as da translineação (neste caso, quando a palavra em causa se encontra dividida por duas páginas, optámos por a repetir entre parênteses rectos); inclusive algumas faltas de concordância e outros erros (pelo menos assim nos parecem no caso do documento em francês e aos olhos deste idioma actualmente), assinalando-os, com [sic], ou seja, transcrevendo as palavras *ipsis verbis*; completámos algumas palavras incompletas por lapso, assinalando o acrescento entre []; desdobrámos algumas abreviaturas quando se nos afigurou que tal poderia facilitar a leitura; interrogámos as palavras cuja transcrição nos merecem algumas dúvidas, com [?]; fizemos preceder as assinaturas dos autores dos documentos com ass); quanto à paginação indicámos entre [] a numeração a lápis de carvão presente na documentação e que corresponde a trabalho recente, certamente

empreendido pelo AHMOP aquando da sua microfilmagem, o que simplificará a busca nas bobines, aliás, é esta a sequência dos documentos por nós apresentada, não sendo todavia aquela que corresponde à sequência cronológica precisa.

Resta por fim acrescentar, que nem todos os documentos que trouxemos para casa foram lidos, como gostaríamos que tivesse acontecido mas, sem pôr culpas ao Tempo - “que no-lo dá a Natureza de graça”-, diremos que “nem sempre as coisas correm como gostaríamos”, por falta de aplicação nossa, está bom de ver!

Documento 1⁶¹⁰ - *Demande de concession du Chemin de fer du Nord de Lisbonne à Oporto, et la frontière d’Espagne (1845)*

Proposta de J. C. Jucqueau. Caminho de ferro de Lisboa ao Porto e Bragança (informada pela Comissão)

O eng.º francês Jean Charles Jucqueau Galbrin, identificado como concessionário da linha de Cádiz a Madrid -cuja sociedade financeira para a sua execução se constituiu em 25.II.1845- e empreiteiro do seu prolongamento até Valladolid, propõe ao governo português, em três memórias datadas de 1845, através do embaixador em Paris, a construção de um CF de Lisboa ao Porto e daqui a Bragança até à fronteira da Espanha.

Nelas disserta sobre as vantagens económicas do dito CF, sobretudo com a ligação à Europa através de Valladolid, apresentando um orçamento (estimativa grosseira por certo) para a sua construção (44.000.000 de francos) e activação, num prazo de nove anos, bem como a proposta para a assinatura do contrato.

Previa um trajecto de 422km entre Lisboa e o Porto e 142km para a sua ligação a Bragança e daqui à fronteira.

Paris, le 15 avril 1845

*Demande de concession
Du Chemin de fer du Nord
De Lisbonne à Oporto,
Et la frontière d’Espagne.*

⁶¹⁰ Agradecemos a breve revisão desta transcrição, realizada pela colega Prof.ª Laura Ramos, em Jan.º de 2010, o que permitiu corrigir algumas palavras e esclarecer dúvidas relativamente a outras.

A Son Excellence

Monseigneur le Viscomte de Carreria, Ambassadeur, &^a &^a &^a, à Paris

Mousieur l'Ambassadeur

Le soussigné Jean Charles Jucqueau, Ingénieur, a eu l'honneur de faire connaître à Votre Excellence son intention de consacrer à l'établissement d'une grande ligne de chemin de fer en Portugal, les moyens pratiques qu'il a pu acquérir en matière de chemins de fer, et les rapports financiers que depuis long-tems lui a déjà ouverts à Paris et à Londres la formation, par ses sons de plusieurs compagnies importantes d'exécutions.

Il a eu l'homme de vous faire part que le gouvernement Espagnol lui a concédé par Ordonnance Royale du 31 Décembre 1844, l'exécution du chemin de fer à établir de Madrid à Cadix; et que de puissantes maisons le banque de Paris et de Londres ont assuré par acte avec le soussigné, du 25 fevrier dernier le capital de 150 millions de francs, nécessaires à l'exécution de ce chemin.

De son côté, Votre Excellence s'est montrée surtout préoccupée du désir patriotique d'encourager l'intention dont l'exposant avail l'honneur de l'entretenir, et elle lui a offert son intervention bien veillante.

Permettez, en cette occasion, Mousieur l'Ambassadeur, que le soussigné dépose en vos mans, comme représentant naturel du gouvernement [317] de la Majesté la Reine de Portugal, et vous adresse, au nom de la société soumissionnaire, qu'il représent, la présente demande de concession et les pièces à l'appui, relatives à l'établissement d'un chemin de fer du Nord, de Lisbonne à Oporto, avec embranchements sur Braganza et la frontière d'Espagne.

Ces pièces se component:

- 1.° D'un mémoire sur l'utilité publique du chemin de fer projeté;*
- 2.° D'un avant projet donnant l'evaluation approximatives des d'epenses d'établissement;*
- 3.° d'un soumission au gouvernement, présentent les bâses sur les quelles Sa Majesté la reine d'Espagne a dargné autoriser la soussigné à construire le chemin de fer de Cadix à Madrid.*

L'exécution de cette ligne, si important pour les provinces du Nord, et presque toutes les villes du centre du Portugal, se trouvera, sans mil doute, dans un avenir peu éloigné, en communication avec un vaste complement, dont leaamen de la carte ne peut

manquer de vous faire apprécier la haute utilité, nous voulons dire la ligne de Madrid à la frontière de France, par laquelle Lisbonne et Madrid seront mises en quelques heures aux portes de la France.

Quand le gouvernement Français, par sa puissante alliance avec l'industrie privée, aura complètement cémenté à travers son territoire la ligne de la frontière du Nord à celle d'Espagne; et lorsque le chemin de fer qui nous occupe sera réuni à la frontière de France, alors il n'est pas douteux que, par cette grande route continentale dont les chemins de fer de Portugal et d'Espagne seront la tête de ligne nécessaire, l'ancien et le nouveau Monde se trouveront très plus directement et avec moins d'obstacle que par toute autre voie, et que les parts de Lisbonne et de Cadix, qui s'ouvriront les premiers, en Europe, aux communications des deux Amériques avec notre continent, ne concourent largement au développement des avantages réservés à la Péninsule par sa position géographique dans la révolution que prépare l'action simultanée des chemins de fer et un changement probable dans les relations de l'Europe avec les contrées tropicales.

Nous avons extrait de nos travaux d'études préparatoires et de recherches le sommaire des notions les plus propres à fixer l'attention de nos capitalistes, tant français qu'étrangers, ils sont tous prêts à s'intéresser par l'apport de grande capitale à la prospérité nationale de votre pays, mais à cet effet, deux conditions seraient nécessaires:

1.º Un titre officiel assez puissant de la part de Sa Majesté la Reine pour [318] déterminer la formation de la compagnie;

2.º l'appui du gouvernement à la fois réel et moral, et le concours des différentes branches d'administration dont ressortent les travaux que nous aurons à exécuter.

Pour le premier point, le soussigné a donc l'honneur de demander à votre Excellence:

1.º de proposer au gouvernement de la Reine de lui accorder la concession du chemin de fer du Nord et de son embranchement, à la charge par l'exposant de constituer une société dans le délai de dix huit mois, terme accordé par le gouvernement Espagnol pour la ligne de Madrid à Cadix;

2.º d'aider cette entreprise du concours de l'état et dans les conditions indiquées dans la soumission ci-jointe.

Ces conditions ne sont que la reproduction des bases qui nous sont concédées par Sa Majesté Catholique; appliquées à l'exécution de notre ligne, elles prouveront la volonté

ferme du gouvernement portugais d'entrer dans la voie de progrès où marchant avec succès tout de contrées, et l'importance dont l'entreprise projetée est à ses yeux.

Quand au second point, tout les éléments d'une société financière d'exécution sont prêts; ils parviendront tout à une réalisation très prochaine, si l'ensemble de nos travaux méritant l'approbation et l'appui de votre Excellence, peuvent nous faciliter la confiance du gouvernement et l'obtention de l'ordonnance Royale de concession.

Pleur de confiance dans vos lumières et dans votre zèle pour le bien public de votre pays, le soussigné attendra avec un vil empressement le résultat des mesures que vous voudrez bien proposer à l'approbation du gouvernement de Sa Majesté la reine de Portugal, que vous représentez.

Il est avec le plus profond respect,

Monsieur l'Ambassadeur,

*De votre Excellence,
le très humble et très obéissant serviteur.*

*L'Ingénieur Concessionnaire
Du chemin de fer de Cadix à Madrid*

ass.) J. C. Jucqueux

à Paris, n.º 2 rue Valois - Palais Royal.

[319]

1.º

*Mémoire
sur le projet d'un Chemin de fer du Nord
de Lisbonne à Oporto,
avec embranchement sur Braganza
et la frontière d'Espagne*

[320]

Mémoire
à l'apuis de la demande de concession
du chemin de fer du Nord
de Lisbonne à Oporto
avec embranchement
sur Braganza et la frontière d'Espagne

§: 1.^{er}

Exposé

Une Ordonnance Royale du 31 Décembre 1844 de Sa Majesté la Reine Isabelle deux a autorisé l'établissement d'un chemin de fer de Madrid à Cadix aux frais d'une Compagnie française, représentée par nous soussigné, Ingénieur et auteur du projet.

Pour assurer autant que possible le succès de ce chemin de fer, tout les travaux de construction viennent d'être entrepris, nous avons du nous occuper de metre l'importante ligne que nous avons obtenne en communication directe avec la France.

La proposition d'établir cette communication par un chemin partant de Madrid pour aboutir à Fontarabie, avec un embranchement projeté de Valladolid sur Zamora et la frontière du Portugal, a été présenté par nous au gouvernement Espagnol le 26 Janvier dernier; elle a été auveillie avec un vil intérêt par le Ministre de Sa Majesté la reine Isabelle deux, et l'on peut prévoir, vu la faveur dont ces entreprises jouissent aujourd'hui, que ce chemin de fer complémentaire, qui mettra Madrid et toute les provinces du centre de l'Espagne [321] aux portes de la France, s'effectuera en même tems que notre tête de ligne de Cadix à Madrid.

Mais le prolongement dont nous venons de parler, suite indispensable et naturelle de notre première concession, ne doit par avoir seulement pour but da mettre en rapport les viller capitales des provinces de l'Espagne qu'il traverse⁶¹¹, et le Port de Cadix avec Madrid et la France; un avenir, facile à prévoir, lui réserve un rôle encore plus important.

⁶¹¹ *Le tracé de Madrid à la frontière de France desert directement Ségovie, Valladolid, Palencia, Burgos, Santander, Bilbao, S^t Sébastien, et Irun.*

Cette grande ligne, par l'embranchement projeté sur Zamora et la frontière de Portugal, se soudera avec le chemin de fer que nous projeton, de Miranda à Oporto et à Lisbonne.

La longueur totale de ce chemin projeté sera de 564 kilomètres (91 ½ lieue de Portugal de 7,362 varas), tandis que son double prolongement à partir de Miranda sera : de 628 kilomètres vers France, et de 921 kilom. Vers Madrid.

La réunion des deux chemins de fer: de Lisbonne à Miranda et de ce point à la France, formera par consequent une ligne continue de 1,118 kilomètres, et permettra des communications nouvelles et directre avec les quatre provinces suivantes: l'Estramadure, Beira, entre Duero y Miño, Tras los Montes; avec la ligne politique Espagnole, enfin avec le Portugal et tous le réseau des chemins de fer d'Espagne, de France, de l'Allemagne septentrionale, et des Puissances du Nord.

Cette perspective a été pour nous d'un grand poids parmi les considérations commerciale qui nous [322] out amené à considérer les lignes de Lisbonne à Oporto et des Cadix à la France, comme une des extrémités obligées de la grande ligne politique d'Europe, et devant faire partie de notre Système général de communications.

Le gouvernement applaudira à notre projet, dont l'execution simultanée intéresse si puissamment tout le Portugal; il lui appartient de prêter aujourd'hui à cette entreprise un appui efficace, et de la seconder de tous ses moyens; car Lisbonne, il faut le dire, est menacée dans ses intérêts commerciaux par l'établissement du chemin de fer qui mettra le Port de Cadix en communication direct avec le réseau des chemins de fer d'Europe, en traversant l'Espagne et la France du Sud au Nord.

Dans ce système, Lisbonne resterait isolée; et la grande navigation que sou port fait avec le nouveau Monde et les Puissances du Nord, le commerce de transit et d'entrepôt qui résulteront de la création des lignes politiques de chemin de fer, iraient naturellement se jeter à Cadix, qui placée seule à l'extrémité de la grande ligne continentale, s'enrichirait des portes de Lisbonne et Oporto.

Mais d'autres considérations nous ont encore préoccupé dans la conception des vues d'ensemble que nous vous soumettons.

Ou ne déplace jamais impouement les grandes centres d'operations commerciales, et les profondes études de mouvement maritime que nous avons faites sur les realtions du Portugal, et en particulier sur celles des Ports [323] de Lisbonne, Sétubal et Oporto, nous ont démontre qu'il ne pouvait êtreavantajeux en au une sorte, de laisser

une capitale aussi influente que Lisbonne, et une contrée aussi riche que celle où Oporto occupe un rang de capitale, en de hors du réseau des chemins de fer de la Péninsule: Lisbonne, au contraire, par sa position géographique, par son importance, par ces relations de tous les temps, est un intermédiaire aussi naturel et aussi convenable entre l'ancien et le Nouveau Monde que le sera Cadix; c'est que l'expérience met hors de doute.

Le gouvernement de Sa Majesté la Reine est donc intéressé à nous accorder la concession du chemin de fer de Lisbonne à Oporto, et son embranchement sur Braganza, et la frontière de France, en ce moment où une compagnie Française puissante est à la veille d'obtenir, et en mesure d'exécuter les deux lignes que nous avons projetées, et qui, de Cadix et de Miranda, donneront une issue nouvelle et des plus actives, aux relations commerciales de l'Espagne avec la France; en ce moment où l'on sent partout, avec force, la nécessité de prendre part aux opérations internationales du commerce Européen, et où l'on apprécie généralement le rôle important, que va jouer dans l'industrie et dans la politique, la création des grandes lignes de chemin de fer, qui auront toute d'importance sur l'avenir des nations.

L'application de la vapeur aux chemins de fer, mettra dans peu d'années les capitales du continent à quelques heures, seulement les unes des autres – Placées, pour ainsi [324] dire sur une même grande route, les nouveaux moyens de transport mettront incessamment ces capitales en communication économique et faciles les unes avec les autres: aussi, Berlin ne sera plus qu'à 20 heures de Bruxelles, Bruxelles à 8 heures de Paris, Paris à 27 heures de Madrid, et cette dernière ville à 17 heures de Lisbonne.

Dés lors le Portugal, l'Espagne, la France, la Belgique, la Prusse; ne connaîtront presque plus de distances entre elles; la grande ligne politique qui sera établie de la Pointe Sud-Ouest de l'Europe, à la mer Baltique, permettra à tous ces peuples de se rapprocher au moyen de la vapeur, qui leur apprendra à la connaître, à se fréquenter, et leur permettra de franchir, en peu d'heures, les distances immenses qui les séparent. – Enfin il est permis de croire que, lorsque les nouvelles routes de fer uniront tous ces états par des relations continues d'intérêt et de commerce, le plus grand pas sera fait pour assurer la paix générale et le bien-être de la grande famille européenne: mais aussi, aucun des peuples dont se compose cette grande famille ne sera admis à prendre rang parmi ces nations unies, si le développement de son industrie, la richesse de ses productions, et l'activité de son commerce ne sont en harmonie avec l'industrie, la production et le commerce de leurs voisins: cette harmonie n'existera que pour ceux dont l'activité sera de

même date, et qui auron su grandir leur puissance par un travail constant, et par des relations suivies; la force des nations est dans leur [325] richesse, et la source de cette richesse consiste à ne se laisser devancer dans aucune amélioration.

Le Portugal ne peut rester étranger au grand mouvement industriel qui agite tous les états de l'Europe; et pendant qu'ils se couvrent de chemins de fer, il serait impossible pour cette puissance de rester en avière.

C'est dans de telles circonstances que nous venons soumettre aujourd'hui au gouvernement de Sa Majesté la Reine Dona Maria le projet de construire, á nos frais, un chemin de fer partant de Lisbonne et desservant au Oporto, Mirandella, Braganza et Miranda, les fonds nécessaires à l'exécution de cette ligne sauraient nous faire défaut – les hautes relations de fuiame [?] que nous ont crée l'établissement du capital de la ligne de Madrid à Cadix nous sont toujours ouverte; quand au personnel d'exécution et d'exploitation, il peut être aussi facilement organisé par nous.

En outre, notre compagnie sera naturellement dans la meilleure position possible pour établi et maintenir de bonnes relations d'interêt avec les deux issues qui, de Miranda de dirigeront par Valladolid vers Madrid et vers la France; de ce côté nous n'avons à craindre aucune des difficultés que présente ordinairement l'exploitation d'un chemin de fer, exigeant dans l'interêt du commerce et du public, et pour une poule de détails, une célérité dans les décisions et une liberté d'action, qui sont peu faciles à créer entre divers systèmes d'exploitations [326] séparées de plus, notre intérêt lui-même est garant des l'uniformité et de la célérité que nous apporterons dans l'exécution, et dans l'exploitation de notre projet, et cette dernière considération appélorá, sous doute, la sollicitude du Gouvernement de la Reine.

§: 11.

Utilité de la Ligne

Dans tout payes, le premier avantage du commerce et de l'agriculture consiste incontestablement à exporter les produits indigènes avec le plus de vitesse possible, et à appeler avec la même rapidité les objets dont ils ont beson pour leur consommation.

En Portugal, et de nos jours, les transporte s'effectuant, tantot à dos de mulets, tantot à laide de lourds charriots appelés galeico, pesammont chargés, et pesammont

traniés, qui conduisant à la fois 3 à 4 tonnes de marchandises, et sept ou huit voyageurs, d'un point à un autre, et ne faisant que 6 à 7 lieues par jour.

Il y aura donc une immense économie de temps obtenné sur la longueur des trajets, lorsqu'à la vitesse de 6 à 7 lieues à l'heure, le chemin de fer transportera toute espèce de marchandises et de produits de l'intérieur aux entrepôts de Lisbonne et de Porto, dont les [327] Ports sans cesse remplés de navires exportant ou important de riches cargaisons, fout, de ces deux villes, deux centres puissants de commerce.

Etablir un chemin de fer de Lisbonne et d'Oporto, à Braganza et à la frontiere d'Espagne, avec un embranchement qui, à Valladolid s'annexera à la ligne de Madrid à la France c'est donner au commerce des ces deuz ports un mouvement immense, et préparer une source incalculable de prospérite aux produits agricoles et mineralogiques dont regorgent les riches provinces: d'Estremadure, de Beira, d'entre Duero y Miño, et de Tras los Montes.

L'importance à l'interieur et à exterior de cette voie de communication projetée est donc une vérité si claire et si évidente que nous pourrions nous dispenser de la démontrer: c'est cependant ce que nous allons tacher de faire en peu de mots.

A l'intérieur, elle est du plus grand intérêt pour l'agriculture. – Le chemin de fer permettra de distribuer en tout tems, à bas prix, sur la surface du pays, tous les fruits de la terre qui sont plus lourds et plus encombrants que ceux de l'industrie, et dont le transport est plus coûteux et plus difficile. – Ousi, lorsque les cultivateurs seront certains du placement de leurs produits, les terres vagues seront converties en champs arables et en vignobles; - les cultures seront perfectionnées; - ou s'occupera d'élever le grou bétail pour avoir les engracs nécessaires; - on se livrera à la culture des plantes légummineuses, du lin, [328] du chauvre, des fruits, et notamment des oranges et citrons, des raisuis secs et frais, des lignes et des amandes, des vins de Porto et autres, et surtout des blès. – Les blès du Portugal sout si supérieurs à ceux du Nord-europe, qu'ils ne pourraient manquer d'être recherchés en France, en Angleterre, en Belgique et en hollande, soit pour la nourriture, soit pour l'ensemement des terres.

Dans ces quatre états, où les populations sont de plus de 60 millions d'habitants, où les intempéries des saisons font souvent redouter des disettes et des troubles, la populations s'est tellement acerve depuis 25 années, que malgré les perfectionnements apportès à la culture, malgré le défrichement et le desséchement de tant de terrains montueux on maricageux que lón négligeait autre fois, chaque anné les douanes ouvrent

leur bureaux à l'importation des grains étrangers, et la Prussie et la Pologne expédient par Riga et Dantzick des céréales sur tout le littoral occidental de l'Europe,

En outre, les arrivages maritimes des ports de Lisbonne et d'Oporto qui n'ont pu jusqu'ici se répandre à l'intérieur du Pays ni de l'Espagne, pourront, après avoir parcouru une distance de 311 kilomètres, pour descendre de Miranda à Madrid, arriver par la voie nouvelle au centre de la Péninsule, sans subir aucun retard, ici transbordement.

Ouïsi, il ne peut être d'outeux, pour qui connaitres fertiles régions, que le mouvement actuel de [329] marchandises qui s'opère du centre à la mer, et de la mer au centre par les Ports de Lisbonne et d'Oporto, ne doive prendre un auroissement très romarquable, et par suite, présenter des avantages considérables à l'agriculture et à l'industrie de tout le Portugal, par l'établissement du chemin de fer, qui, partant de Lisbonne, se ranordera à Valladolid avec les deux lignes de Madrid et de la France.

Une autre ligne de chemin de fer passant par Evora et Badajoz doit rattacher Lisbonne, et en même tems le Midi du Portugal à Seville, et à la ligne qui nous est concédée de Cadix à Madrid.

Il résultera donc de toutes ces voies nouvelles de communications, qu'avec la ligne de Lisbonne à Oporto et à Braganza, dont nous avons conçu le projet, le Portugal sera mis en rapport avec tout le nord et la Midi de l'Espagne.

Au rang les principaux motifs qui nous ont guidé, nous avons du observer:

- 1.° La direction qui satisfait la plus grande somme d'intérêts nationaux;*
- 2.° L'examen approfondi des points vers lesquels le courant commercial qui part du Portugal se dirige avec le plus de force.*

Considère sous la point de vue intérieur; si le chemin de fer de Lisbonne à Oporto se joint par un embranchement avec la grande artère Espagnole, à don passage à Valladolid, son prolongement, à l'overt, fait d'Oporto [330] un vaste entrepôt où viendront débarquer toutes les denrées tropicales, nécessaires à l'approvisionnement de cette partie de la Péninsule, et où d'entrepôseront tous les produits agricoles, industriels et minéralogiques, tout des provinces Portugaises environnentes, que de celles d'Espagne, limitrophes de la frontière.

Il ouvira, en outre, une voie facile et économique aux voyages périodiques de la population laborieuse de la Galice.

Sous le point de vue extérieur: l'intéres du commerce international est d'arriver à portée des lignes de France par la direction la plus courte: la tracé du chemin de fer de Lisbonne à Oporto, et de su embranchement sur Braganza et la frontière d'Espagne, dessert dans son parcours, soit directement soit indirectement, 18 principaux centres de populations; savoir: Santarem, Abrantes, Thomar, Leiria, Coimbra, Guarda, Almeida, Viseu, Lamego, Braga, Amarante, Torre de Moncorvo, Mirandella, Braganza, Miranda, et notamment les villes de Lisbonne et d'Oporto, qui ont dans leur position maritime un germe de prospérité tout aussi feiond que Cadix.

Nous avons la conviction que le chemin de fer ferait, des deux villes qui en seront la tête, les ports les plus riches de la Péninsule.

Placées géographiquement pour recevoir au plus bas prix toutes les productions de l'Amérique et des Indes, [331] relicés avec le continent qui les met à quelques heures de la France, et où l'economie et la vitesse seront portées à leur maximme de possibilité, liées avec l'intérieur de la Péninsule par cette même voie, qui ne traverse que des Provinces fertiles et riches, l'industrie et les populations de Lisbonne et d'Oporto ne pourront, sous tous ces rapports, que prendra de grands développements.

En signalant au gouvernement de Sa Majesté la Reine Dona Maria ces considération à l'appui du tracé que nous proposons d'exécuter, nous obéissons à l'intime conviction que l'exécution de notre projet est non seulement l'auroissement du commerce du Portugal, mais emora sa conservation!

Il est impossible, quant à présent, d'entrer dans tous les développemens des dépenses et des produits pour chaque partie de la ligne et de son embranchement.

Ce n'est qu'après s'être livré sur les heux aux opérations graphiques, et aux recherches statistiques nécessaires, que l'oi pourra connaître, avec détail, les frais d'étal lissement et les transports qui pourront résulter de l'exécution et de l'ouverture du chemin de fer.

Mais pour exécuter une oeuvre aussi difficile, il nous faut un appui, et nous ne pouvons le trouver que dans un acte officiel émanant avant de Sa Majesté la Reine, et qui servira de bâte à l'achèvement de nos étude et à la réalisation de nos opérations financière.

Nous avons déjà exposé ci-dessus l'organization actuelle [332] de notre société financière d'exécution, constituée le 25 février 1845 pour la ligne de Cadix à Madrid; nous avons fait connaître aussi le résultat de nos démarches, comme auteur du projet, et

comme soumissionnaire du prolongement qui, de Madrid, dirigé par Valladolid vers les frontières de Portugal et de France, fait la suite naturelle de la ligne du midi de l'Espagne, à nous concédée par Ordennance royale du 31 Décembre 1844; enfin nous avons signalé le système général de chemins de fer que nous avons conçu dans la but d'augnienter la prospérité du commerce et de l'agriculture dans tout le royaume de Portugal, et particulièrement dans l'intention de satisfaire aux intérêts nombreux aux quels est appelée à pourvoir la ligne du nord, de Lisbonne à Oporto, avec embranchement sur Braganza et la frontière d'Espagne.

En conséquence, nous venons demander à sa najesté la reine une ordenance qui nous confère la concession de la ligne projetée, en prenant pour bâte les clauses de notre soumission, que nous joignons au présent mémoire; nous nous reposerons ensuite avec confiance sur l'appuis de son gouvernement aussi bien que sur le concours des différentes branches d'administration d'oú ressortent les travaux que nous aurons à exécuter.

*L'Ingénieur, Concessionnaire
de la ligne de Cadix à Madrid.
ass.) J. C. Jucqueau*

Paris le 2 | 5 Avril 1845

n.º 2 rue de Valois – Palais-Royal

[333]

2.º

*Avant-projet
du hemin de fer du Nord
de Lisbonne à Oporto
avec embranchement
sur Braganza et la frontière
d'Espagne*

[334]

Avant-projet

Système d'exécution
Dépenses d'établissement

Pour des entreprises aussi considérables que celles des chemins de fer, on ne peut espérer d'en toier un revenu suffisant, et d'en propager l'application dans les diverses parties du territoire Portugais, qui en Suivant l'exemple de la Belgique et de Etats Unis d'Amerique, adopté par l'administration Espagnole, c'est-à dire, en ne faisant d'abord que les depenses strictement utiles, et en se bornant à une Seule voie partont où cela Suffit.

Dans ce système, on peut réduire la depense d'établissement d'un chemin de fer à simple voie à 212.765' francs, par kilomètre. – Nous croyons pouvoir admethe ce primoyen comme terme de comparaison avec nos calculs relatifs aux dépenses d'établissement des deux lignes de Cadix à Madrid et à la frontière française; c'est un prix, qui, vraisemblablement deva peu varier, à raison du grand rapprochement qui existe entre les localites traversées dans les deux pays

Ainsi, nous et ablions approximativement la dépense de la ligne du Nord et de son embranchement sur les [335] sur les prix moyens qui suivent

- 1.° Le prix d'un kilomètre de terrain a ete évalué a8,000 f.^{cs}*
- 2.° Le prix de ouvrayes d'art, pour deux voies en kilomètre s'élève à34,500 "*
- 3.° Le prix d'un kilomètre de terrassements, pour une simple voie, a été de .34,500 "*
- 4.° Le prix des ouvrayes extraordinaires imprévus a été porté par kilometre à
.....10,000 "*
- 5.° Le prix des stations et ateliers ramené en kilometre, s'esi éleève à
.....10,000 "*

Ou peut admethe que le trajet de Lisbonne à Oporto, soit compté pour 422 kilométrés (ou 68 lieues ½) celui de l'embranchement sur Braganza et la frontière d'Espagne pour 142 kilométrés (ou 23 lieues).

D'après les sommes ci-dessus, voici comment on pourra apprécies assez exactement les dépenses d'établissement.

Système d'exécution.

Stations

Les points de départ à Lisbonne, Oporto, Braganza, ne peuvent être déterminés; cette question ne sera d'eudée qu'en dernier lieu, après la concession obtenue et aprier l'étude définitive sur le terrain.

[336]

Station intermédiaires.

Outre les grands embarcadères des stations principales qu'il y aura lieu d'établir entre Lisbonne, Oporto, Braganza et la frontière d'Espagne, il y aura outre celles ci d'autres stations intermédiaires dont le nombre et l'emplacement seront déterminés selon les besoins des localités.

Les station principales seront seules desservies par tous les convois du chemin de fer; chaque convoi parti, soit de Lisbonne, soit d'Oporto et de Braganza ne s'arrêtera dans son trajet qu'a un certain nombre de petites stations intermédiaires, en ayant soin cependant d'alterner le service des convois de manière à satisfaire à tous le besoins de ces localités.

Gares d'évitements.

Dans les gares d'évitements et les stations où la nombre des voies sera doublé et triplé les voies seront séparées par une entrevoie de 1^m, 80.

Cette entre-voie est de largeur à Satisfaire à tous les besoins; car en supposant que l'on fixe le maximum de la saillie des chargements à 0m, 75 au delà du filet des roues, il restera encore une largeur de 0^m.30 entre les chargements des voitures qui se croiseront sur le chemin de fer.

Atelier.

Des ateliers établis sur une large échelle, en harmonie [337] avec l'importance de la ligne projetée, munis de tous les moyens d'exécution que comporte aujourd'hui il état avancé de l'industrie, formeront côté des grandes stations de premier ordre, des établissements complets.

Remises

Des remises de Machines locomotives seront établies à Lisbonne, Oporto et Braganza, on étallira en outre un certain nombre de dépôts intermediaires de machines, on les convois trouveront, au besoin, une locomotive de rechange de secours on de renfort, et où ils s'approvisionneront de coke et d'eau.

Dimensions et disposition générales du chemin

La chaussée du chemin de fer sera partout disposée pour une simple voie; mais indépendamment de cette voie, et ver doubles et triples voies qui seront établies dans toute les stations principales, il sera pratiqué entre Lisbonne, Oporto et Braganza des gares d'évitement qui seront placées en dehors de la voie.

Ou comptera pour ces voies supplémentaires et pour ces gares d'évitement $\frac{1}{20}^e$ de la longueur du chemin, en sus.

La largeur de la voie sera de 1^m,50, mesurés entre les axes des rails (c'est celle adoptée généralement ou France, en Allemagne, en Belgique etc.); l'arotement entre le rail [338] et l'arrête du chemin sera fixé à 1^m,50 dans les parties en levée, et à 1^m dans les tranchées, ou à niveau.

Il résulte de ces dimension partielles que la chaussée du chemin aura une largeur amxium de 4^m,50 pour une simple voie (elle est généralement en France, de 7^m,50 pour tous les chemins à double voies.

Terrassements.

Les talus de la chaussée seront généralement à 45 degrés; dans les parties où le terrain ne présentera pas la consistance suffisant, ils seront portée à 1 $\frac{1}{2}$ de base pour 1 de

hauteur, et seront recouverts, s'il est nécessaire, d'une couche de terre végétale susceptible de recevoir un sernis de gazon.

Ensablement.

Pou donne aux traverses une assiette convenable, et en même tems pour les préserver de l'humidité, on rapportera une couche de sable d'environ 0^m50 d'épaisseur qui formera la chaussée du chemin de fer.

Cette disposition se prête au facile relèvement de la voie, en permettant, après la pôle, de bourrer le sable sous les traverses.

Rails, Coussinets, Traverses.

Les rails, dont section transversale sera un double T, pèseront 30 kilogrammes, au moins, par metre [339] courant; ils seront engagés dans des coussinets en fonte du poids de 10 et de 14 hilogrammes, et reposeront sur des traverses un bois espacées de 0^m, 90 d'axe en axe.

Courbes.

Dans l'état actuel des choses, avec le matériel et le mode de construction aujourd'hui en usage, on peut employer au besoin des combes de 180 mètres de rayon, et même de 60 mètres, sans porter atteinte à la sécurité publique, sans éleve notablement les frais de traction et d'entretien.

Dans les cas exceptionels, assez nombreux cependant, où les anglais out admis des courbes à court rayon en des points autres que les abords des stations, comme au rauordement du chemin de fer de grande fonction avec celui de Liverpool à Manchester, (deux combes de 140 mètres); comme sur le chemin de fer de Newcastle à Carlisle, (quatre combes de 160 à 175 mètres); ou s'est contoute de donner au rail extérieur une surélévation suffisante pour aureule la partie de la force centrifugé pui n'est pas d'etruite pas l'effet de la conécité.

Six ans de l'exploitation la plus active ayant justifié l'emploi des combes de 140 mètres ainsi désposée, nous n'insisterons pas d'un l'opportunité de leur admission au besoin.

Nous ajouterons, seulement, que dans les combes d'un rayon plus fort que 14 mètres, comme celles au rayon de 60 à 100 mètres, ou emploierait avec un grand avantage

[340] *le système de l'Ingénieur Laignel, qui a subi en France et en Belgique la sanction victoriense de l'expérience sur ces rayons de courbe.*

Le système Laignel consiste à faire rouler les deux roues attenantes à un même axe sur des jantes d'un rayon différent ; de manière à engendrer le mouvement conique, avec lequel on d'etruid le trainement des roues, et l'action de la force centrifuge.

M.^r l'Ingénieur Laignel obtient une différence de rayon on faisant rouler les roues extérieures des trains sur leur rebord vaillant. Ce dispositif n'attenint pleinement son but, il est vrai, que pour une seule courbe, celle au rayon de 60 mètres environ; mais ou peut cependant y recourir avec sucies dans des limites plus larges, dans des courbes de 90 à 110 mètres, comme l'ont deinontre les expériences faites au Belgique par le conseil des ponts-et-chaussées.

Oiusi, sans sortis du domaine de la pratique et des faits, ou puit, en se renforman dans les bornes de la stricte prudence, adopter des courbes qui auraient moins de 100 metres de rayon.

Passages à niveau.

Il est beaucoup de cas où le principe des passages à niveau pour la traversée des routes et chemins, pourra être facilement admis, et procurera une grande économie dans les frais d'établissement du chemin.

Em france, l'administration des ponts-et-chaussées a [341] généralement autorisé sur tous les chemins de fer; les traversées de niveau, et elle n'a jamais eu jusqu'ici à se reprocher sa tolérance à cet-égard; cependant ces traversées sont placées, pour la plupart, soit, dans des endroits extrêmement fréquentés, soit au bas de pentes rápides, et sans être défandues par dés barrières.

Sur la ligne de Lisbonne à Oporto et Braganza, tous les passages de niveau seront fermés par des barrières; on aura encore moins d'inconvénients à redoutes pour la sécurité publique.

Ponts.

Tous les grans ponts seront exécutés en charpente avec culées en maçonnerie; l'empoi du bois, plus économique que celui delafonte, nous paraissant se prête aussi bien à l'établissement d'arcs très sur baissés.

Les ponts qui porront être établis en fonte et fer seront conçus de manière à placer la surface du chemin de fer à une très faille hauteur au dessus des grandes eaux des

rivières ou des torrens sur les quels ils seront établis, et à diminuer aiusi, le plus qu'il sera possible, les remblais et les pentes aux abuids de ces ponts.

Animés du désir de satisfaire par tous les moyens au pouvoir de l'entrepise, aussi bien à la couvenence et à l'interêt publique des contrées traversées, qu'à l'utilite générale, nous nous proposons, lors de la construction de ces divers points, d'en établir quelque uns, d'accord avec les administrations des provinces, sur des dimensions telles que ces ponts puissent offrir outre deux voiés pour le tracé du chemin de fer, une autre voie publique pour les voitures et pour les piétons, moyerment un droit de péage. Ainsi communes riveraines y trouvant la bénéficé d'une communication nouvelle facile et sûre, et la compagnie concessionaire, un juste moyen de couvrir l'êxés dans de dépenses auquel dommea lieu l'execution de ces utiler travaux supplémentaires.

Viaducs sur les routes royales.

Les viaducs seront construits en pierre ou en fonte, en platebande, en arc de cercle, ou en plain cintre, suivant la hauteur dont on pourra disposer.

Ils auront 8 mètres d'ouverture et 5 mètres 50 sous clé lorsqu'ils supporteront le chemin de fer; leur largeur ne sera que de 7 mètres, et leur hauteur au dessus des rails extérieurs de 4.^m 40, quand ils livreront passage au chemin de fer.

Les viaducs établis sur des chemins renaux auront une largeur qui variera de 9 à 5 mètres, suivant degré d'important de ces chemins.

Aqueducs.

Les ponts aqueducs qui seront destinés à favé passer par dessus le chemin de fer les ravins et ruisseaux e4n contre bas desquels il pourra être établi, seront disposés de manière à ce que leur largeur entre les parapets soit [343] subordonnée au volume des eaux et matierés charriées par ces ravins et ruisseaux, et qui doivent passer entre les parapets de ces ponts.

Siphons.

Par suite de la disposition du tracé, il pourra arriver que le chemin de fer se trouvera de niveau ou même au dessous de certains cours d'eau que l'on ne peut alors faire passer sous le chemin faits avec des tuyaux de fonte, dont les diamètres seront subordonnés au volume d'eau qu'ils auront à débiter.

Réservoirs d'eau.

Une des questions les plus importantes à examiner pour l'exploitation du chemin de fer, sera la qualité des eaux destinées à l'alimentation des machines. Lorsque les eaux qu'on emploie à cet usage ne sont pas pures, elles donnent lieu à des dépôts de carbonate et de sulfate de chaux qui d'étériorient promptement les Locomotives, arrêts dans la marche des convois.

Les hommes les plus éclairés sur cette matière veront consulter pour expérimenter aux environs des gares de d'approvisionnement la qualité des eaux, et que l'on aura à faire monter dans des réservoirs au moyen de pompes foulantes et aspirantes, mues par de petites machines à vapeurs.

[344]

Dépenses d'établissement

Ligne principale. – de Lisbonne à Oporto.

1º. Terrains.

Dans notre ordonnance Royale de concession du chemin de fer de Cadix à Madrid, le gouvernement Espagnol nous accorde l'autorisation de prise de possession gratuite de tous les terrains dépendant de l'état, de ceux dits; terres incultes, terrains Rougaux, communaux, terrains abandonnés déserts, de maitres inconnus, ou de toute autre copice dont puisse disposer le gouvernement, et qui seront occupés par la ligne du chemin de fer et par ses dépendances. – non obstant ces facilités qui nous offriront une grande économie, nous portous ici la défense pour indemnité de terrains, eu masse, et d'après l'estimation d'usage en France, à 8,000 f par kilomètre, répondant au prix de 49,280 francs par lieue de Portugal de 7.362 varas.

Soit, 422 kilomètres de longueur développée, de

	Montant des dépenses par		
	chaque article	chaque catégorie	chaque ligne

<p><i>terrain à acquérir, à 8,000 f le kilo.....</i></p>	<p><u>3,376,000</u></p>	
<p style="text-align: right;"><i>a reporter</i></p>	<p>3,376,000</p>	
<p>[345]</p>		
Ouvrages d'art.		
<i>Report</i>		
<p><i>D'après l'analyse des prix qui nous ont servi de bâte dans notre avant projet relatif aux chemins de fer de Cadix et de France. La moyenne des ouvrages d'art est ressortée par kilom. a 34,500 francs.</i></p> <p><i>En appliquant ce prix aux 422 kilom. de Lisbonne à Oporto, on trouve que cette déjoeuse s'élèvera à.....</i></p>	<p>3,376,000</p>	
Terrassements.		
<p><i>Les bâses sur lesquelles les dépenses de terrassement des chemins de fer de Cadix et de France ont été calculées, portant cette dépense à raison de 34,500 francs par kilomètre pour une simple voie de 4^m,50 en couronne.</i></p> <p><i>Les 422 kilomètres de Lisbonne à Oporto, calculés à raison de ce prix, produiront une dépense de.....</i></p>	<p>14,559,000</p> <p>14,559,000</p>	
Ouvrages extraord.^{res} imprévus		
<p><i>Oulant nous maintenir ici dans la meme situation de prudente reserve que nous avons adoptés pour l'estimation</i></p>		
<p style="text-align: right;"><i>a reporter</i></p>	<p>—</p>	
<p>[346]</p>		

	<i>Report</i>		
<i>Des dépenses de construction des chemins de fer de Cadix et de France, nous compterons parcelllement pour travaux extraordinaires imprévus une somme de 10,000 francs por kilométres. Soit 422 kilometre à 10,000 francs.</i>	32, 494,000		
	32, 494,000		
<i>Stations et ateliers.</i>			
<i>Le prix moyen des frais d'établissement des stations des chemins de fer de Cadix et de France, est ávalué à 10,000 frncs por kilométre, enégard au concours du Gouvernement qui nous concéde gratuitement dans notre Ordonnance Royale de concession, tous les amplacements qui seront propices, partout où l'Etat en aura de disponibles et à proximité de la ligne et de ses dépendances; nous maintiendrons donc la même estimation, ce qui nous donnera pour les 422 kilom. de Lisbonne à Oporto, une somme de dépense de</i>	4,2 20,000		
<i>Dépenses générales</i>			
<i>Administration centrale, et personnelle de la direction, et frais de conduit des travaux pendant l'exécution complete</i>	4,2 20,000		
<i>a reporter</i>	20,000		
[347]			
	<i>Report</i>		
<i>du chemin de fer, évalués à 1/20^e environ de la dépense, soit: 2,046,000^{c^f} portés pour.....</i>	40, 934,000		
<i>Indemnités des travaux préparatives de</i>	40, 934,000		

<p><i>voyages et de dépenses diverses inbécute à la rédaction des études commerciales et d'avant projet, et à la formation du fonds social.....</i></p> <p style="text-align: right;"><i>40,934,000</i></p> <p><i>Frais d'études définitives, de tracés, et dépenses divers, calculées sur une moyenne de 1 franc par kilomètre.....</i></p> <p style="text-align: right;"><i>2,433,000</i></p> <p style="text-align: right;"><i>Total pour la dépense de construction 21,000</i></p>		
	<i>3,066,000</i>	
<i>422,000</i>	<i>44,000,000</i>	
<i>3,066,000</i>		

[348]

Dépenses de la voie de fer

Longueur développée.

~~~~~

*La longueur de la voie principale de Lisbonne a Oporto, et de.....422,000<sup>mètres</sup>*

*A laquelle il faut ajouter la longueur des voies accessoires qui seront établies dans les différentes stations: - pour le service des ateliers et des dépôts de machines; - pour le service des gares des marchandises et des remises de voitures; pour l'embarquement et le débarquement de chaises de poste et des diligences; - pour les gares d'évitement; - pour les changements de voie; - pour l'exploitation des carrières qui serviront à l'entretien du chemin; voies accessoires dont le développement total est estimé à une longueur supplémentaire de 1/20<sup>e</sup> en sus, soit .....21,100<sup>m</sup>*

Longuer totale développée des voies principes et accessoires

.....443,100<sup>metres</sup>

**Fers pour Rails**

| <i>Montant des dépenses par</i>                                                                                                                                                    |                             |                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| <i>chaque<br/>article</i>                                                                                                                                                          | <i>chaque<br/>catégorie</i> | <i>chaque<br/>ligne</i> |
| <i>f</i>                                                                                                                                                                           | <i>f</i>                    | <i>f</i>                |
| <i>Report</i>                                                                                                                                                                      | 44,000,000                  |                         |
| <i>443,100 mètres de simple voie demandent<br/>196,932 rails de 4.<sup>m</sup>50 de longueur,<br/>chacun.....</i>                                                                  |                             |                         |
| <i>Lesquels 196,932 rails pèseront</i>                                                                                                                                             | 44,000,000                  |                         |
| <i>Report</i>                                                                                                                                                                      | 44,000,000                  |                         |
| [349]                                                                                                                                                                              |                             |                         |
| <i>Report</i>                                                                                                                                                                      |                             |                         |
| <i>140 kilogrammes l'un (ou plus de 30<br/>kilogramme por mètre) et formeront un poids total de<br/>27,570,480 kilog. soit 28,571 tronnes au prix de 270<br/>francs, la tronne</i> | 7.444,170                   |                         |
| <b>Fontes pour Coussinets</b>                                                                                                                                                      |                             |                         |
| <i>4 coussinets intermédiaires par rail, espacés à<br/>0.<sup>m</sup> 90 de distance, font<br/>787,728<sup>cons</sup></i>                                                          |                             |                         |
| <i>1 conssinet joint par rail, fait<br/>196,932</i>                                                                                                                                |                             |                         |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                |                           |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------|--|
| <p>soit 787,728 coussinets à 10 k. l'un<br/>7,877,280<sup>k</sup></p> <p>id 196,932 idem à 14k. l'un<br/>2,757,048<sup>k</sup></p> <hr/> <p>Ensemble</p> <p>.....10,634,328<sup>k</sup></p> <p>Soit 10,635 tonnes de fonte pour coussinets au<br/>prix de 195 francs la tonne .....</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <p>2,0</p> <p>73,825</p>       |                           |  |
| <b>Traverses en chêne</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                |                           |  |
| <p>La dimension d'une traverse étant de 2<sup>m</sup> 20 de<br/>longueur, sur 0.<sup>m</sup>20 d'épaisseur, et 0<sup>m</sup>25 de largeu; il<br/>s'en suit que le cube d'une traverse est de 0.<sup>m</sup>11<sup>c</sup> -e-<br/>qué- [?] 0m11<sup>c</sup> de bois de chêne, au prix de 50 francs<br/>le mètre cube porteront le prix d'une traverse à 5<sup>f</sup>50<br/>cinq traverses par longuer rails, possées sur double<br/>rang de rainure et espacées à 0<sup>m</sup>90 de distance font<br/>un nombre total de 492,300 traverses pour la longuer<br/>developpé de 443,100<sup>m</sup>.</p> | <p>2,7</p> <hr/> <p>07,815</p> |                           |  |
| <p>Lesquelles aux de 5<sup>f</sup>50 –<br/>cônteront.....</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p>12,</p> <p>225,810</p>      | <p>44,</p> <p>000,000</p> |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <p>à reporter</p>              | <p>44,</p>                |  |
| [350]                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>12,</p> <p>225,810</p>      | <p>000,000</p>            |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <p>Report</p>                  |                           |  |
| <b>Coins de Chevilles</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                |                           |  |
| <p>984,600 coins en bois à 0<sup>f</sup>16<br/>l'un.....157,536</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                |                           |  |

|                                                                                                                                                                                        |                       |                        |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------|--|
| <p><i>1,969,200 chevilletes en fer doux pesant 0<sup>k</sup>33<br/>chacunne font un piods total de 649,832<br/>kiologrammes; soit 650 tonnes, à 565 f la<br/>tonne.....367,250</i></p> |                       |                        |  |
| <p><i>Total.....524,786</i></p>                                                                                                                                                        |                       |                        |  |
| <p><b><i>Croisements et changements<br/>de voie; Passages à niveau, et<br/>plateformes en fonte.</i></b></p>                                                                           | <p>52<br/>4,786</p>   |                        |  |
| <p><i>Pour croisements de voie à 1050 f. l'un;<br/>Pour changement de voie à 1,250<sup>f</sup> l'un;<br/>Dépense</i></p>                                                               |                       |                        |  |
| <p><i>approximative.....800,000<sup>f</sup></i></p>                                                                                                                                    |                       |                        |  |
| <p><i>Contre-rails et supports doubles:<br/>Pour passage de voitures à 450<sup>f</sup> l'un;<br/>Pour passage de piéton à 120<sup>f</sup> l'un;<br/>Dépense</i></p>                    |                       |                        |  |
| <p><i>approximative.....200,000</i></p>                                                                                                                                                |                       |                        |  |
| <p><i>Plateforme en fonte.<br/>Pour Locomotives</i></p>                                                                                                                                | <p>2,0<br/>00,000</p> |                        |  |
| <p><i>Pour Diligences<br/>Pour Wagons</i></p>                                                                                                                                          |                       |                        |  |
| <p><i>Fourniture et pôse, approxim<sup>t</sup>.<br/>.....1,000,000</i></p>                                                                                                             |                       |                        |  |
| <p><i>à Reporter</i></p>                                                                                                                                                               |                       | <p>—<br/>—<br/>f</p>   |  |
| <p>[351]</p>                                                                                                                                                                           | <p>—<br/>—<br/>f</p>  | <p>44,<br/>000,000</p> |  |
| <p><b><i>Ensablement.</i></b></p>                                                                                                                                                      |                       |                        |  |



|                                                                                                                                                                                                                                                                                           |            |            |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|--|
| <i>Report</i>                                                                                                                                                                                                                                                                             | 14,750.596 |            |  |
| <i>La couche da sable de 0<sup>m</sup>50 d'épaisseur, sur 4,<sup>m</sup>50 de largeur, cubera pas métre courant 2<sup>m</sup>25.</i>                                                                                                                                                      |            | 44000,000  |  |
| <i>Le prix moyen du sable fixe comme comme pour le chemin de Cadix à 2<sup>f</sup> le métre cube donne 4<sup>f</sup>50 par métre courant; et pour les 443,100 mètres de longueur totale développée ausi qu enous lai ons dit page.....</i>                                                | 14,750,596 |            |  |
| <b>Dépenses<br/>pour l'alimentation des machines</b>                                                                                                                                                                                                                                      |            |            |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 1,993,950  |            |  |
| <i>Forage de pints artésiens: - prises d'eau dans diverses rivières sur la ligne; - Etablissement de grues hydrauliques toutes les stations où l'on devra prendre de léau: comptenten moyenne à raison de 1<sup>f</sup>75<sup>c</sup> par métre courant, soit sur 422,000 mètres.....</i> |            |            |  |
| <b>Transport en mer.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                  |            |            |  |
| <i>La poids des Rails, coussinets, traverses chevilletes et coins entrant dans un métre courant de simple voie; est d'environt 200 kilogrammes; il fraudra transporter</i>                                                                                                                | 738,500    |            |  |
| <i>à reporter</i>                                                                                                                                                                                                                                                                         |            |            |  |
| [352]                                                                                                                                                                                                                                                                                     |            |            |  |
| <i>report</i>                                                                                                                                                                                                                                                                             |            | _____      |  |
| <i>ces matériaux des ports d'expéditions aux ports de livraison, situés à Lisbonne et à Oporto; le</i>                                                                                                                                                                                    | _____      | 44,000,000 |  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                       |                   |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------|--|
| <p><i>frét et l'assurame pour ces transports em mer devront être comptér em maximum à 25f par tonne; soit pour 200 kilog par mètre courant, 5 francs: et pour les 443,100 mètres.....</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <p>17,483,046<br/><br/>17,483,046</p> | <p>44,000,000</p> |  |
| <p><b>Transports en Portugal.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                       |                   |  |
| <p><i>Le transport des matériaux de la voie de fer des ports de Livraison aux chantiers de dépôt, sera fait par voiture et par eau, pour les parties de la ligne placées à proximité des voies navigables; en égard à l'obligation pour les voitures et les bateaux déffectué leur retour, la plupart du tems à vide, on on estimera le prix en moyenne à raison de 45<sup>f</sup> par tonne, à une distance réduite de 110 kilométres;<br/>Soit pour kilog. par mètre courant 8<sup>f</sup>30<sup>c</sup>, et pour les 443,100 mètres.....</i></p> | <p>2,215,500</p>                      |                   |  |
| <p><b>Transport à pied d'oeuvre.<br/>Et pôle.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                       |                   |  |
| <p><i>Transport des matériaux des chantiers</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                       |                   |  |
| <p style="text-align: right;"><i>à reporter</i></p> <p>[353]</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>3,677,730</p>                      |                   |  |
| <p><i>Report</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                       |                   |  |
| <p><i>de dépôt à pied d'oeuvre; - pôle provsoire de la voie pour le transport du sable par Wagons; - relèvement de cette voie provisire, et pose. Définitive de la voie après l'ensablement; - pôle de différentes voies de service pour divers transports imprévus,</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                        | <p>23,376,276</p>                     | <p>44,000,000</p> |  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                 |                                                                         |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--|
| <p><i>évalués 2<sup>f</sup> par mètre courant.</i></p> <p><i>Et pour 443,100 mètres.....</i></p> <p style="text-align: center;"><b><i>Main d'oeuvre<br/>et surveillance.</i></b></p> <p><i>Frais généraux pour les employés chargés,<br/>soit dans les usines, soit sur la ligne, de la réception<br/>des rails, coussuets, traverses et chevillettes; -<br/>Location, clôture, garde et surveillance des dépôts<br/>placés sur la ligne pour l'approvisionnement des<br/>matériaux; relèvement et entretien de la voie par<br/>suite des premiers tassements pendant l'exécution des<br/>travaux, ci alui a 1<sup>f</sup>50 par mètre</i></p> <p><i>Et pour les 443,100 mètres.....</i></p> <p style="text-align: right;"><i>à reporter</i></p> <p>[354]</p> <p style="text-align: right;"><i>Report</i></p> <p style="text-align: center;"><b><i>Clôtures.</i></b></p> <p><i>442,000 mètres de double clôture de la ligne<br/>en treillages de diverses espèces; comptes à raison<br/>de 2<sup>f</sup>25 par metre courant... soit...</i></p> <p style="text-align: center;"><b><i>Plantations et semis.</i></b></p> <p><i>Dépenses pour plantations de baies vives et<br/>pour eusemensement des talus, comptes à raison de<br/>1<sup>f</sup>75 par mètre courant.</i></p> | <p>23,376,276</p> <p>886,200<sup>f</sup></p> <p>664,650</p> <p>24,927,126</p> <p>24,927,126</p> | <p>44,000,000</p> <p>44,000,000</p> <p>44,000,000</p> <p>44,000,000</p> |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--|

|                                                                                           |           |                   |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------|-------------------|
| <i>Soit pour 422,000 mètres.....</i>                                                      |           |                   |                   |
| <b><i>Somme à valoir.</i></b>                                                             |           |                   |                   |
| <i>Somme à valoir pour dépenses imprévues<br/>approximativement:</i>                      |           |                   |                   |
| <i>1/20<sup>e</sup> de la dépense prévue montant à francs<br/>portés pour .....</i>       | 949,500   |                   |                   |
| <br><i>Total pour la dépense de la voie de fer.....</i>                                   |           |                   |                   |
| <i>Total pour les dépenses de construction et de<br/>la voie de<br/>fer.....</i>          |           |                   |                   |
| <i>à reporter</i>                                                                         | 738,500   |                   |                   |
| [355]                                                                                     |           |                   |                   |
| <b><i>Embranchement</i></b>                                                               |           |                   |                   |
| <b><i>Sur</i></b>                                                                         |           |                   |                   |
| <b><i>Braganza et la frontière d'Espagne.</i></b>                                         |           |                   | <u>72,000,000</u> |
| -----                                                                                     |           |                   |                   |
| <b><i>Longueur 142 kilomètres</i></b>                                                     | 1,384,874 |                   | 72,000,000        |
| <b><i>23 lieus de Portugal.</i></b>                                                       | -----     | <u>28,000,000</u> |                   |
| -----                                                                                     |           | 72,000,000        |                   |
|                                                                                           | 28,000000 | -----             |                   |
| <i>Report</i>                                                                             | .....     |                   |                   |
| <br><i>Dépenses de construction.</i>                                                      |           |                   |                   |
| <i>Acquisition de terrains, au prix moyen de<br/>8,000<sup>f</sup> par kilomètre.....</i> |           |                   |                   |
| <i>Ouvrages d'art: en moyenne à 34.500<sup>f</sup> par<br/>kilomètre</i>                  |           |                   |                   |

|                                                                                                                                                                                                                     |                      |            |                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------|----------------------------|
| <i>Cerrassements: en moyenne à 34.500<sup>f</sup> par kilomètre</i>                                                                                                                                                 |                      |            | <sup>f</sup><br>72,000,000 |
| <i>Ouvrages extraordinaires imprévus en moyenne à 10,000<sup>f</sup> par kilomètre.....</i>                                                                                                                         |                      |            |                            |
| <i>Stations et ateliers: en moyenne à 10,000 f par kilomètre.....</i>                                                                                                                                               |                      |            |                            |
| <i>Conduite des travaux et dépenses générales, estimé à</i>                                                                                                                                                         |                      | .....      |                            |
|                                                                                                                                                                                                                     | .....                |            |                            |
| <i>Total des dépenses de construction</i>                                                                                                                                                                           |                      |            |                            |
|                                                                                                                                                                                                                     | <i>à Report.....</i> | 1,136,000  |                            |
|                                                                                                                                                                                                                     |                      | 4,899,000  |                            |
| [356].                                                                                                                                                                                                              |                      |            |                            |
|                                                                                                                                                                                                                     | <i>Report</i>        | 1,420,000  |                            |
|                                                                                                                                                                                                                     |                      |            | _____                      |
| <i>2.º Etablissement de la voie principale (à simple voie) et des voie accessoires, formant un développement total de 149,100 mètres.....</i>                                                                       | 1,420,000            |            | 72,000,000                 |
|                                                                                                                                                                                                                     | 726,000              |            |                            |
|                                                                                                                                                                                                                     | _____                | 14,500,000 |                            |
| <i>§: 1.º Rails, coussinets, Traverses, coins et chevilles, Passages à niveau, plateformes tournantes, Ensablement, prises d'eau pour l'alimentation des machines, clotures et barrières, plantations et servis</i> | 14,500,00            | _____      | 72,000,000                 |
|                                                                                                                                                                                                                     | _____                | 14,500,000 |                            |
| <i>§: 2.º Transports en mer, en Portugal à Pied d'oeuvre, main d'oeuvre, et Surveillame.....</i>                                                                                                                    | .....                |            |                            |
| <i>Total des frais d'établissement de l'embranchement sur Braganza.....</i>                                                                                                                                         |                      | 14,500,000 |                            |
|                                                                                                                                                                                                                     | .....                |            |                            |
| <i>Total des frais d'établissement de la ligne principale et de l'embranchement.....</i>                                                                                                                            |                      |            |                            |
| <i>à reporter</i>                                                                                                                                                                                                   |                      |            |                            |

|  |                  |                             |                   |
|--|------------------|-----------------------------|-------------------|
|  |                  |                             | <u>23,000,000</u> |
|  | 6,430,505        |                             |                   |
|  |                  | <u>8,500,000</u>            | 95,000,000        |
|  | <u>2,063,495</u> | <u>23,000,000</u>           |                   |
|  | <u>8,500,000</u> | <u>                    </u> |                   |
|  | .....            |                             |                   |
|  |                  | .....                       |                   |
|  | .....            |                             |                   |

[357]

***Dépenses du Matériel***

*Pour apprécier exactement la dépense d'établissement du matériel roulant et outillages, il ent fallu pouvoir entrer dans tous les détails des sources de produit par chaque nature de circulation, et par chaque partie de la ligne;*

*Dans l'impossibilité où nous sommes, avant d'avoir été investi de la concession de l'entreprise, de nous livre sur les lieux à tantes, les recherches statistique nécessaires pour constantes les différentes ressources locales, et le nouveaux développements de transports qui résulteron de l'établissement du chemin de fer, nous somme obligés de nous borner à estimer ces deux sorte de matériel, tant pour le service des ateliers et des gares de la ligne principale que pour celui de l'embranchement, à une somme approximative de 11,500,000 francs, laquelle se répartit ausi:.....*

[358]

| <b><i>Montant des dépenses par</i></b> |                                |                            |
|----------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| <b><i>chaque article</i></b>           | <b><i>chaque catégorie</i></b> | <b><i>chaque ligne</i></b> |

|                                                                                                                                                                                                                                     | <i>f</i>          | <i>f</i>   | <i>f</i>   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------|------------|
| <i>Report de la page</i>                                                                                                                                                                                                            |                   |            | 95,000,000 |
| <i>Laquelle se répartit ausi:</i>                                                                                                                                                                                                   |                   |            |            |
| <i>123 Diligences de toutes claves, aux prix de 4,000, 7,000, et 8,400 <sup>f</sup> montant ensemble à.....</i>                                                                                                                     | 731,200           |            |            |
| <i>824 Wagons pour – Marchandises et pour les bestiaux au prix moyen de 3,000 francs, ensemble....</i>                                                                                                                              | 2,472,000         |            |            |
| <i>148 Locomotives pour voyageurs et pour marchandises, au prix moyen de 50,000 francs.....</i>                                                                                                                                     | 7,400,000         |            |            |
| <b><i>Outillages.</i></b>                                                                                                                                                                                                           |                   |            |            |
| <i>Matériel des gares et station: approximativement.....</i>                                                                                                                                                                        | 896,800           |            |            |
| <i>800f } des</i>                                                                                                                                                                                                                   | —                 |            |            |
| <i>matériel des</i>                                                                                                                                                                                                                 | —                 |            |            |
| <i>atéliers.....400,000</i>                                                                                                                                                                                                         | <u>11,500,000</u> | 11,500,000 |            |
| <i>Total pour le matériel, outillage et d'exploitation....</i>                                                                                                                                                                      |                   |            |            |
| <b><i>Intérêts</i></b> <i>du fonds social, pendant l'execution des Cravaux.</i>                                                                                                                                                     |                   |            |            |
| ~~~~~                                                                                                                                                                                                                               |                   |            |            |
| <i>En supposant le devinée des travaux à cinq ans, le capital représentatif du produit des intérêts calculés à 3 p % l'an, des sounnes versées de 6 en 6 mois jusqu'à la mise en circulation du chemin de fer, sélèvera à .....</i> | 9,900,000         | —          | —          |
|                                                                                                                                                                                                                                     | —                 | —          | —          |
|                                                                                                                                                                                                                                     | 9,9               |            |            |

|                                                                                                | 00,000<br><i>f</i>  | 11,500,000<br><i>f</i> | 95,000,000<br><i>f</i> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------|------------------------|
| <i>À reporter</i>                                                                              |                     |                        |                        |
| [359]                                                                                          | 9,900,000           | 11,500,000             | 95,000,000             |
| <i>Reports</i>                                                                                 |                     |                        |                        |
| <i>Pour commission de banque, de courtage<br/>et dépense générales, approximativement.....</i> | 3,600,000<br>—————  | 13,500,000<br>—————    |                        |
| <i>Total pour les intérêts, commissions de<br/>banque, et dépenses générales.....</i>          | 13,500,000<br>————— |                        |                        |
| <i>Total des dépenses communes à la ligne<br/>principale et à son embranchement.....</i>       | .....               | 25,000,000<br>—————    | 25,000,000<br>—————    |
| <i>Total pour les frais de premier et<br/>ablissement et la mise en circulation.....</i>       | .....               | .....                  | 120,000,000            |
| <i>Soit, par kilomètre 212,765 Francs.</i>                                                     |                     |                        | —————                  |

*L'Ingénieur, concessionnaire  
De la ligne de Cadix à Madrid*

[assinatura] *J. C. Jucqueau*

*Paris le 15 Avril 1845.*

*N.º 2 Rue de Valois – Palais-Royale.*

[360]

3.º

—————  
*Soumission*

*et*



*Cahier de Charges*  
**relatif au Chemin de fer**  
**de Lisbonne à Oporto,**  
*avec embranchement*  
**sur Braganza et la frontière d'Espagne.**

---

[361]

*Soumission*  
**de la Compagnie J. C. Jucqueau**  
*et*  
*Cahier de Charges*  
**relatif au Chemin de fer**  
**de Lisbonne à Oporto,**  
*avec embranchement*  
**sur Braganza et la frontière d'Espagne.**

---

**Article 1.er**

*La présente soumission a pour objet de chemin de fer de Lisbonne à Oporto, avec un embranchement qui se d'etachera d'un point de cette ligne et se dirigera vers Braganza et la frontière d'Espagne.*

**Art: 2.**

*Le soussigné Jean charles Jucqueau, au nom de la compagnie qu'il représente, sobligné d'exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer en neuf années, à partir de la date de la concession à intervenu, tous les travaux nécessaire à l'établissement du chemin de fer et de l'embranchement indiqués en l'article premier, et de manière à ce que ce chemin et son embranchement soient praticable dans toutes leurs parties à l'expiration du delai ci dessus fixé.*

**Art: 3.**

*Le soussigné s'oblige à justifier pa devant le gouvernement [362] de sa Majesté la Reine Dona Maria dans un delai de dix-huit (18) mois, à dater de l'ordonnance Royale de concession de la souscription intégrale du capital énomé dans de devis préparatoire ci-annexé, et du versement en espères de la dixième partie de ce capital jugé nécessaire à l'execution du chemin de fer et de son embranchement.*

**Art: 4.**

*Pour indemnité des travaux et dépenses que le soumissionnaire, au nom de la compagnie qu'il représente, s'engage à faire par le présent soumission, le gouvernement lui concédera pour 99 ans à compter du jour ou les travaux seront entièrement parachevés la concession exclusive, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport sur la ligne du chemin de fer et de son embranchement.*

*Aucune autre ligne de chemin de fer, soit de Lisbonne à Oporto, et la frontière d'Espagne, par Braganza, soit d'impoint intermédiaire à un autre point entre Lisbonne, Oporto et la frontière d'Espagne, par Braganza, desservis par la ligne qui sera concédée au soumissionnaire soussigné, ne pourra être autorisée, à dater de la promulgation de la présente concession, s'il y a lieu. – Néanmoins, les dispositions du paragraphe ci-dessus ne feront point obstacle à la concession des embranchement qui seraient accordés à des compagnies soumissionnaire de lignes formant prolongement ou embranchement à celui de Lisbonne à Oporto et à la frontière d'Espagne, par Braganza, afin d'établir une communication entre cette ligne et leurs gares et magasins.*

**Art: 5.**

*Dans les six mois que suivront le terme fixé en l'art. 3, le soussigné [363] s'engage à commencer travaux du chemin de fer, et à les terminer dans les délais prescrits en l'article 2 et aux conditions suivantes.*

**Art: 6.**

*La vitesse des convois sera au moins de 6 lieues à l'heure pour les voyageurs, et de 3 lieues pour les marchandises.*

*La compagnie sera libre d'avoir des voitures spéciales dont le prix des places sera fixé par le gouvernement, sur la proposition de la compagnie; mais dans aucun cas le nombre de places dans ces voitures ne pourra excéder la cinquième partie de toutes les places du convoi.*

*Tout convoi de voyageurs aura le nombre de voitures de toutes classes, suffisant pour que toutes les personnes qui se présenteront pour partir y trouvent place.*

*Les Locomotives consumeront leur fumée, et seront établis d'après les aneilleurs modèles.*

*Les voitures pour voyeurs seront de 3 classes, et toutes, suspendues sur ressort, auront des sièges – Celles de 1.<sup>er</sup> classe seront garnies et fermées de glaces;*

*Celles de 2.<sup>me</sup> classe auront les sièges garnis et seront fermées de vitres;*

*Celles de 3.<sup>me</sup> classe seront fermées de videaux.*

**Art: 7.**

*La compagnie sera subrogée aux droits et préférences que les lois et disposition en vigueur attribuent au Gouvernement pour pouvoir ouvrir des carrières, profiter des bois à bruler; et des droits de pâture, et jouir de la [364] franchise de tout droits sur les consommation que feront les ouvriers employés au chemin de fer.*

**Art: 8.**

*La comp.<sup>ie</sup> pourra, moyennant indemnité convenable, et salon les formalités prescrite par la loi d'expropriations pour cause d'utilité publique, prendre et occuper immédiatement les terrains de propriété particulière, nécessaires pour l'établissement du chemin de fer, et de toutes ses dépendances.*

**Art: 9.**

*Indépendamment des subventions volontaires qui pourraient être offertes par les localités et les provinces et acceptées par les concessionnaires, le gouvernement livrera gratuitement à la compagnie tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer à double voie, avec ses dépendances, stations, gares d'évitement: lieux pour charger et décharger, ateliers, magasins et autres, commeaussi les terrains nécessaires pour rétablir les routes, et autres communications, qui, par suite d'établissement du chemin de fer; souffriraient quelque changement ou altération, et encore les terrains convenables pour rétablir les cours d'eau qu'il y aurait lieu de détourner;*

*Mais toutefois, entant que ces terrains seront dépendants des biens de la nation, ou de ceux dits terres incultes, terrains royaux, communaux, terrains abandonnés, déserts, de maîtres inconnus ou de toute autre espèce dont poussé disposer le gouvernement, dans ou avec le concours des cortés.*

[365] **Art: 10.**

*Il sera permis à la compagnie de profiter gratuitement ses bois des montages de l'état qui c'étaient nécessaires pour les ouvrages du chemin de fer et ses dépendances ou se sommettant aux luis sur la matière.*

**Art: 11.**

*Les matière premières, objets fabriqués, outils, matériel, machines et autres choses nécessaires pour la constrution et exploitation du chemin de fer, pourraient être importér de l'étranger par la Compagnie, en franchise de tous droits, quelle qu'en suit la dénomination.*

*Cette faculté d'introduire les matériaux ne durera que 10 ans à partir du jour où commenceront les travaux du chemin, passé ce terme, l'introduction en sera soumise aux droits de douane.*

*Pendant les 10 ans dont parle le paragraphe qui précède, et à mesure que la compagnie aura besoin d'introduire quelques objets provenant de l'étranger; elle adressera au gouvernement, par l'intermédiaire et avec l'avis des Ingénieurs préposés à cet effet, les états détaillés et exacts des dits objets les quels ne pourront jamais être introduits sans l'approbation du gouvernement.*

**Art: 12.**

*Les terrains occupés par le chemin de fer, par ses ateliers bâtimens, gares, stations et, autres dépendances, seront [366] exempts de tous impôts, droits de gabelle, subsides, tribut odinaire et extraordinaire; le chemins ses bâtimens et fabriques jouiront de la même exemption.*

*Jouiront encore de cette même exemption les capitain- employés par la compagnie dans la construction et exploitation du chemin de fer, aussi que les bénéfices qu'il produira.*

**Art: 13.**

*On établira trois station principales qui seront fixées, savoir; à ou près de Lisbonne, à ou près d'oporto, à ou près de la frontière d'Espagne.*

*D'autres station intermédiaires et since importantce en rapport avec les besoins du service public, seront distribuées sur tous les points du parcours oùil y aura lieu de*

*prendre des voyageurs et des marchandises: le nombre et l'emplacement de ces stations seront déterminés par le gouvernement sur la proposition de la compagnie.*

*Indépendamment de ces stations, il pourra être établi pour le service des localités traversées par la ligne principale, et par son embranchement; des élargissements ou gares d'évitement, et des ports secs, destinés, tant aux stationnements, qu'aux chargements et aux déchargements; le nombre, l'emplacement et la surface de ces voies accessoires seront également fixés par l'administration sur la proposition de la compagnie.*

*A Lisbonne sera placé l'atelier principal de construction et de réparations des Locomotives, des voitures [367] et des wagons – à Porto et à Braganza seront établis des ateliers secondaires.*

*Deux ports particuliers destinés à l'embarquement et au débarquement des marchandises seront établis à Lisbonne et à Oporto.*

**Art: 14.**

*Cous les 6 (six) mois, à partir du terme fixé en l'article 4, la compagnie devra soumettre à l'approbation du gouvernement et par sections de quarante (40) kilomètres, au moins, les plans à l'échelle de 1 à 10,000 mètres du tracé définitif du chemin de fer et de son embranchement sur ces plans seront indiqués la position et la tracé des stations et gares, lieux de charge et de décharge, et l'espèce, la qualité et l'étendue du terrain occupé, et au outre, les noms de ses propriétaire ou possesseurs. Ou joindra à ce plan un profil en longueur sur l'axe du chemin et les profils en travers; l'état des pertes la description et le devis détaillé des ouvrages d'art, et les plans de ceux principaux.*

**Art: 15.**

*Le chemin de fer et son embranchement pourront d'abord être construits et exploités à une seule voie; mais tous les ouvrages d'art seront immédiatement faits pour deux voies.*

*La largeur du chemin de fer en couronne sera pour deux voies, de trente pieds Espagnoles (30 pieds) dans les parties [368] en plaine ou en remblais, et de Vint six pieds ... (26 pieds) dans les tranchées et de roches.*

*Cette largeur sera répartie ainsi: six pieds Espagnoles (6 pieds)*

*Entre-voie, six pieds cinq pouces ..... (6,5)*

*Anotement entre le rail et le bord extérieur du chemin, cinq pieds cinq pouces (5,5)*

*En levées; et trois pieds cinq pouces (3,5) dans les tranchées ou à niveau.*

*Si lors de l'examen du projet définitif [sic] quelques motifs plausibles exigent un changement dans ces deux dernières dimensions, le gouvernement prendra la disposition le plus convenable.*

**Art: 16.**

*En général, les pentes n'excéderont pas (1 p ‰) [sic] en pour cent.*

**Art: 17.**

*Les différens alignements ne pourront se raccorder par des combes d'un rayon moindre de 1,000 pieds, et en outre, on fera en sorte de n'adopter autant que possible ce rayon minime que dans les parties horizontales.*

*Dans les entrées et sorties des stations, gares, etc, on pourra établir des courbes d'un moindre rayon.*

**Art: 18.**

*La comp.<sup>ie</sup> pourra proposer sur les dispositions qui précèdent les modifications dont l'expérience prouvera la convenance [369] et l'utilité, mais ces modifications ne pourront jamais être exécutées sans le consentement du gouvernement.*

**Art: 19.**

*Le chemin de fer pourra traverser à niveau les routes royales ou provinciales, et les autres chemins ordinaires, excepte dans le cas que signalera le gouvernement.*

*Dans les passages à niveau, les rails pourront être placés à douze ou seize lignes (ou p 12 ou 16) plus haut ou plus bas que le niveau de routes; la compagnie sera tenue d'établir des barrières qui s'ouvriront en dehors du chemin, et un gardien pour y veiller.*

**Art: 20.**

*Quand le chemin de fer devra passer au dessus des routes royales, provinciales ou de chemins ordinaires, l'ouverture des ponts construits à cette effect sera au moins de 30 pieds si c'est une route royales ou provinciale, et de 18<sup>p</sup> si c'est un chemin communal.*

*La hauteur du dessous de la clé dans les ponts de pierre, ou de la partie inférieure du plancher dans les ponts de bois, prise du milieu du chemin, sera au moins de 18 pieds, et pour les uns comme pour les autres, la largeur entre parapets sera, au moins, de 26 pieds.*

**Art: 21.**

*Lorsque le chemin de fer sera passer au dessous d'une [370] route, la largeur entre parapets des ponts bâtis à cet effet, sera entre parapets de 24 pieds au moins, pour une route Royale ou provinciale, et de 18 pieds pour une route communale.*

*L'ouverture de ces ponts, et la hauteur sous clef au dessus de la superficie du chemin de fer sera respectivement de 26 pids et de 16 pieds ou moins.*

**Art: 22.**

*La largeur entre parapets des ponts construits pour le passage d'un chemin de fer au dessus d'une rivière, d'un canal, ou d'un misseu etc, sera celle exprimée en l'art: mais la largeur de l'ouverture des arches, comme leur hauteur au dessus des eaux, seront déterminées par la direction générale des ponts et chaussées pour chaque circonstance.*

**Art: 23.**

*Les ponts dont parlent les articles qui précèdent pourront être de pierre, de fer, au avoir les piles et culées en pierre et la plancher ou bois; mais dans ce dernier cas les piles et culées auront les dimensions couvenable pour recevoir des arches en pierre ou en fer.*

**Art: 24.**

*Quand le chemin de fer devra occuper quelque partie d'une route établie, ou qu'il deviendra nécessaire d'enchanter la direction, la compagnie fera faire à ses frais les nouvelles parties – Leur largeur devra être la même que celle des [371] des portions occupées, et les pentes ne pourront excéder 5 p % s'il s'agit d'une route royale ou provinciale, ni 6 p % si elle est communale.*

**Art: 25.**

*Dans les points de rencontre du chemin de fer avec les routes royales, provinciales ou communales, ou dans leurs abords et environs, la compagnie établira les ponts, parties de route et autres ouvrages provisoires qui seraient nécessaires pour que la circulation ne soit point interrompue; ces ouvrages seront établis avant que la communication existent puisse être interceptée, et leur durée ne pourra excéder le terme que fixera da duraction générale des ponts et chaussées.*

**Art: 26.**

*Dans les souterrains la hauteur sous clé au dessus des rails sera au moins de 20 pieds. La compagnie fera tous les travaux nécessaires pour éviter ou arrêter les éboulements et les infiltrations.*

*La durées des travaux provisoires se rapportant aux souterrains ne pourra excéder le terme fixé par la direction générale des ponts et chaussées – Les soupirraux nécessaires à la circulation de l'air, on à la construction des souterrains, ne pourront être ouverts dans les chemins publics, et ceux, que, pour cet objet, la compagnie ouvrira sur d'autres points, devront être entourés d'une muraille de 8 pieds d'élévation.*

[372]

**Art: 27.**

*La compagnie sera tenue de rétablir à ses frais, les cours d'eau supprimés ou détournnés pour ses travaux.*

*Les aquedues qui seront construits à cet effet à travers les routes Royales ou provinciales, seront de pierre ou de fer.*

**Art: 28.**

*Le chemin de fer sera séparé des propriétés particulières par des murs, des haies, des palissades ou des fossés avec appui de terre. Les fossés, sans compter les revers, devront avoir au moins ..... de profondeur.*

**Art: 29.**

*Seront au choix des entrepreneurs, les moyens d'exécuter et, les agents et autres employés dans la construction, à l'entretien et dans l'administration du chemin de fer.*

*Dans la construction, la compagnie pourra employer les matériaux d'usage ordinaire pour les travaux publics de la localité, mais les tetes de route, les angles, les socles, couronnements et extrémités seront formellement de pierre dure.*

**Art: 30.**

*A mesure que quelque [sic] parties du chemin sera parachevées de manière à pouvoir être lurée à la circulation, Les Ingénieurs du gouvernement procéderont à sa reconnaissance et à celle matériel destiné à son exploitation, et celle [373] partie de chemin ne pourra être ouverte au public, avant que le chef politique, conformément au procès verbal des Ingénieurs.*



**Art: 31.**

*Après la conclusion de tous ces travaux, la compagnie, en présence des Ingénieurs du gouvernement, procèdera au bornage de toutes les parties du chemin de fer et de sa dépendances, dont il sera dressé un plan: elle formera, en outre, un état descriptif des ponts et autres ouvrages d'art qui auront été construits conformément au présent cahier de charges.*

*La comp.<sup>ie</sup> dressera à ses frais, et déposera à la direction générale des ponts et chaussées un exemplaire en forme du procès verbal de bornage, du plan et de l'état des travaux d'art.*

**Art: 32.**

*La comp.<sup>ie</sup> est tenue à conserver au bon état le chemin de fer dépendances, de manière à ce que la circulation soit constamment facile et sûre; les frais de réparation et entretien tant ordinaires qu'extraordinaires étant aux frais de la dite comp.<sup>ie</sup>.*

*Pour ce qui est relatif au paragraphe antérieur, la comp.<sup>ie</sup>, sera soumise à l'inspection périodique des Ingénieurs spécialement commis par le gouvernement.*

[374]

**Art: 33.**

*Si après le parachèvement du chemin de fer la compagnie ne l'entretient pas en bon état de service, le gouvernement y pourvoira à ses frais (de la comp.<sup>ie</sup>).*

**Art: 34.**

*Le chemin de fer et ses embranchemens seront considérés comme les chemins de l'état, en consequence les gardiens et autres employés nommés par la comp.<sup>ie</sup> pourront, en outre des marques distinctives qu'elle déterminera, user des mêmes armes, et jouir des mêmes prérogatives que les gardiens et employés du gouvernement.*

**Art: 35.**

*Le gouvernement après avoir entendu la comp.<sup>ie</sup> fera les réglemens nécessaires pour assumer la police, la conservation et la scureté du chemin et de ses ouvrages d'art.*

*Ces réglemens seront obligatoires pour tous ceux qui, à l'avenir, entreprendraient et termineraient des chemins de fer par prolongation ou embranchement sur celui dont'il s'agit.*

*La comp.<sup>ie</sup> aura, de son côté, la faculté de faire les réglemens utiles pour le bon service, pour l'administration et l'exploitation du chemin qu'elle se propose de construire, mais à la charge de les soumettre à l'approbation du gouvernement.*

[375]

**Art: 36.**

*La compagnie ne pourra faire directement ni indirectement, sous quelque forme ou dénomination que ce soit, avec d'autres compagnies de transport de voyageurs par terre et par eau, des conventions qui ne seraient pas commes à toutes les entreprises de transport sur les mêmes chemins ou cours d'eau.*

*Les réglemens qui se formeront en conformité de l'art : 35 prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les divers entreprises de transport dans leurs relations avec le chemin de fer.*

**Art: 37.**

*Les lettres et dépèches, aiusi que leurs conducteurs ou agens préposer au service du couvrier, seront transportés gratuitement par les convois ordinaires de la comp.<sup>ie</sup> dans toute l'extension de la ligne.*

*A cet effet, la compagnie réservera dans chaque convoi de voyageurs ou marchandises une section spéciale de voitures: la forme et les dimensions de cette section seront déterminées par la direction des Postes.*

*Quand la compagnie voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, elle devra en premier 15 jours à l'avance la direction des postes.*

**Art: 38.**

*En outre, il pourra y avoir tous les jours, à chaque [376] convoi ordinaire d'aller et de retour un ou plusieurs convois spéciaux destinés au service général de la poste, qui pourront parcourir tout ou partie de la ligne, et dont les heures de départ de nuit et de jour, aiusi que la marche et les arrêts, seront déterminés par le ministre de l'intérieur, après avoir entendu la compagnie.*

*La direction des postes fera construire et entretiendra à se faire les voitures destinées au transport des dépèches par convois spéciaux – ces voitures ne contiendront que la correspondance et les agens chargés de la remettre.*

*Il sera payé à la comp.<sup>ie</sup> une rétribution que ne pourra excéder ..... por lieue que parcoureront les convois spéciaux mis à la disposition de la direction générale des postes.*

*Si cette direction emploie plus d'une voiture, la rétribution alloués pour chaume de celles excédent, n'excédera pas .....*

*Le prix de ces rétributions pourra être revisá tous les 5 ans, et fixé d'accord ou por experts.*

*La comp.<sup>ie</sup> pourra mettre dans ces convois spéciaux des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises, mais les voitures de dépèches seront toujours palcées à l'arrière.*

**Art: 39.**

*La compagnie ne pourra être obligées à avoir des convois spéciaux ou à changer des heures de départ la vitesse et les lieux d'arrêts des convois, si elle n'en a reçu l'ordre du gouvernement, un mois à l'avance.*

[377]

**Art: 40.**

*A l'expiration de chaque période de 5 ans le tarif pourra être réformé, s'il product plus de quinze p % . Le gouvernement devant completer ces quinze p % si, par suite de la réforme, le produit ne s'élève plus à ce chiffre.*

*La 1.<sup>ère</sup> reforme aura lieu quarantians après la concession.*

**Art: 41.**

*Le Gouvernement aura le droit d'acquérir la propriété du chemin à la fui de chaque période de cinq ans; mais ces périodes ne commenceront à courir qu'après cinquante ans comptés du jour où la ligne sera entièrement parachevée.*

*Pour déterminer la prix d'acquisition, ou prendra le terme moyen des produits obtenus pendant les 5 annés précédentes et ce produit moyen sera le montant de la vente annuelle que recevra la comp.<sup>ie</sup> pour chaume des annés restant à courir du tems de la concession.*

*Si le produit moyen excéde quinze p % la rente annuelle sera fixée comme s'il était de cette quotité; s'il est moindre, et que la compagnie croie avoir des probabilités de réussite, elle pourra réclamer l'appréciation de la rente par experts; mais en aucun cas, elle ne pourra être moindre du dit terme moyen de quinze pour cent.*

**Art: 42.**

*La comp.<sup>ie</sup> ne pourra s'opposer à ce que son chemin de fer suit traversé par d'autres chemins de fer, des routes [378] ou canaux qui s'ouvriraient sous l'autorisation du gouvernement, sauf indemnité pour le cas d'interruption de la circulation ou de préjuice matériel cause à cette ligne.*

**Art: 43.**

*Le gouvernement ent se réserve le droit de faire de nouvelles concessions de chemin de fer soit comme prolongement ou comme embranchement de celui que va construire l'entreprise dont il s'agit.*

**Art: 44.**

*La compagnie ou les compagnies à qui le gouvernement concéderait autorisation dont parle l'article antérieur, pourront faire circuler leurs voitures, wagons, machines, trains etc. sur tout ou partie du Railway, objet de la présente concession, moyennant les prix portés au tarif, et sous l'exécution exacte des réglemens de police, dressés pour le bon service du chemin. Cette faculté sera réciproque, et dès lors la présente entreprise pourra l'exercer sur les chemins de fer qui s'ouvriront comme prolongements ou embranchements de celui qu'elle va exécuter.*

*En outre, les dites Comp.<sup>ies</sup> et celle dont il s'agit, pourront, comme sur leur propre ligne. Déposer ses marchandises, prendre et laisser des voyageurs etc. dans tous les lieux d'arrêt, dans les stations et magasins qui seraient établis, soit sur le chemin présentement concédé, soit sur ses embranchements ou prolongements.*

*[379] Pourront, en outre, les dites comp.<sup>ies</sup>, moyennant indemnité convenable, s'approvisionner d'eau et de charbon aux mêmes points que la compagnie concessionnaire, ou établir des puits et des dépôts partout où bon leur semblera.*

**Art: 45.**

*Dans le cas où les entreprises d'embranchements ou de prolongements ne voudraient pas user du droit que leur confère l'art: antérieur, elles devront s'entendre entr'elles pour que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes de la ligne – À défaut par les comp.<sup>ies</sup> de se mettre d'accord, le gouvernement pourvoira au rétablissement service.*

**Art: 46.**

*La comp.<sup>ie</sup> qui pour cause imprévue se trouverait dans la nécessité de se servir du matériel appartenant à une autre, paivra une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel – si les comp.<sup>ies</sup> ne se mettent pas d'accord sur l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoira d'office, et dictera toutes les mesures convenables.*

**Art: 47.**

*À l'expiration du tems de la concession, ou dans les autres cas prévus dans ce cahier de charges, le gouvernement [380] succédera à tous les droits de l'entreprise sur la propriété des terrains et des ouvrages d'art désigné dans l'état et au plan relatés au l'art: 31., et entrera de suite enjouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et produits.*

*La comp.<sup>ie</sup> devra remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances telles que stations, lieux de charge et de déchargement, établissement des points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et surveillaus, bureaux de perception etc., elle devra encore livrer tout le matériel d'exploitation en bon état de service.*

*Dans les cinq ans qui précéderont l'expiration de la concession, le gouvernement pourra retenir les produits nets du chemin et des employer à le remettre en bon état aiusi que ses dépendances, si la companie négligeait de remplir complètement cette obligation.*

**Art: 48.**

*Pour l'exécution de tous les articles de ce cahier de charges, la compagnie sera soumise à l'inspection et surveillance de la direction générale des ponts et chaussées, pour la partie qui rentre dans ses attributions.*

*Il sera, en outre, désigné un ou plusieurs agens pour surveiller spécialement les opérations de la comp.<sup>ie</sup> autres que celles qui sont dans les attributions des Ingénieurs.*

**Art: 49.**

*Si la compagnie ne paracheve pas son chemin de fer [381] dans le terme fixé, ou si elle ne donne pas aux travaux l'impulsion nécessaire pour qu'à la fin de la séptieme années la ligne soit plus de moitié executée, ou encore si elle manque à l'anomplissement*

*des conditions du présent cahier de charges, la co[nce]ssion sera considérée comme nulle -Le gouvernement pourvoira à la continuation des travaux au moyen d'une nouvelle concession dont les bases seront le présent cahier de charges et les clauses particulières, et encore l'estimation des travaux déjà exécutés des matériaux d'approvisionnements, terrains achetés et portions de chemins livrées à la l'exploitation.*

*La concession se fera en faveur du nouvel adjudicataire ou de la comp.<sup>ie</sup> qui offrira meilleur prix des objets compris en l'estimation, encore que l'offre soit moindre que cette estimation, et pourvu toutefois qu'elle ne soit pas au dessous des (2/3.) deux tiers.*

*La nouvelle compagnie payera à la 1.<sup>re</sup> la valeur ainsi obtenue des objets qui viennent d'être désignés.*

*Si, la licitation ouverte, il ne se présente aucun adjudicataire, il sera procédé après six mois à une nouvelle adjudication sous les mêmes conditions; et si, de nouveau, il ne se présente aucun adjudicataire, la compagnie sera définitivement privée de tous ses droits à la présente concession, et les parties de chemin alors construites deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.*

*Les paragraphes antérieurs ne sont point applicables [382] en cas où les travaux seraient interrompus pour des causes auxquelles la compagnie la saurait se soustraire.*

**Art: 50.**

*La compagnie nommera pour recevoir les communications du gouvernement et de ses délégués, un de ses membres, qui sera tenu de résider à Lisbonne à défaut par la comp.<sup>ie</sup> de remplir cette clause, ou son représentant venant à s'absenter de Lisbonne, toute notification collective du gouvernement politique de Lisbonne.*

**Art: 51.**

*Les contestations qui peuvent s'élever entre la compagnie et la Direction générale des ponts et chaussées, sur l'exécution ou l'interprétation des différents clauses de ce cahier de charges ou des conditions particulières, seront jugées par les voies ordinaires et les tribunaux à ce destinés, ou une qui, à l'avenir devraient connaître des affaires contentieuses en matière de travaux publics à la charge de l'Etat.*

**Art: 52.**

*La compagnie aura le droit, pendant la première période de cinquante ans, de déterminer elle-même les taux des diverses classes qui suivent de son tarif de perception.*

[383] *Tarif pour le chemin de fer de...*

|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <b>Prix.</b> |                            |              |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------------|--------------|
|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <b>peage</b> | <b>transp.<sup>t</sup></b> | <b>total</b> |
| <b>Par tête et par lieue</b>                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |                            |              |
| <b>voyagers</b>                                                               | {<br><i>Voitures de 1.<sup>ère</sup> classe .....</i><br><i>----- de 2.<sup>me</sup> classe .....</i><br><i>----- de 3.<sup>me</sup> classe .....</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |              |                            |              |
|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |                            |              |
|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |                            |              |
| <b>Bétail</b>                                                                 | {<br><i>Boeufs, vaches, toureaux, chevaux,</i><br><i>mulets et animaux de trait .....</i><br><i>Veaux et cochons .....</i><br><i>Montons, Brebis, chèvres .....</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |              |                            |              |
|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |                            |              |
|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |                            |              |
| <b>Par tonne et par lieue.</b>                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |                            |              |
| <i>Pêche - huitres et poissons frais à la</i><br><i>vitesse des voyageurs</i> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |                            |              |
| <b>Marchandises</b>                                                           | {<br><b>1.<sup>ère</sup> classe</b> – fontes moulées, fer et plomb<br><i>ouvrés, curvie et autres métaux ouvrés on</i><br><i>non, vinaigres, vins, boissons</i><br><i>spiritueuses, limiles, cotons, lanies, bois</i><br><i>d'ébénisterie, sucre, café, épices,</i><br><i>drogues, deurées coloniales et objets</i><br><i>manufactures .....</i><br><b>2.<sup>me</sup> classe.</b> <i>Blés, grains farines, sel,</i><br><i>chaux, plâtres, minéraux, coke, charbon</i><br><i>de bois, bois à bruler, planches, bois de</i><br><i>charpente marbre brut pienes de taille,</i><br><i>bitumé, fonte brute, fer en barres ou en</i><br><i>feuilles, plomb en saumon .....</i><br><b>3.<sup>me</sup> classe.</b> <i>Pierres de chaux et de</i><br><i>platre, moellons, meulières, cailloux,</i><br><i>sable, tuiles briques, ardoises, fumier et</i><br><i>autres engrais, parés et matériaux de</i><br><i>toute espèce pour la construction et</i><br><i>l'entretien des routes; houilles .....</i> |              |                            |              |
|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |                            |              |
|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |                            |              |
| [384]                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |                            |              |

**Divers**

*Wagon, diligence, ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer; passant à vide, et machine Locomotive ne trainant pas de convois*

*Tout wagon ou voiture dont le chargement en voyageurs ou marchandises ne produira pas un perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré comme étant à vide .....*

*Les machines locomotives payeront comme ne remorquant de convois lorsque le convoi remorqué soit en voyageurs, soit en marchandises ne comportera pas un péage au mois égal à celui que produirait la locomotive et son ablège ...*

***Par pièce et par lieue.***

*Voitures à 2 ou 4 roues avec un fond et une seule banquette .....*

*Voiture à 4 roues à 2 fonds et 2 banquettes à l'intérieur .....*

*Si le transport s'opéra à la vitesse des voyageurs le tarif sera augmenté de .*

*Dans ce cas, deux personnes pourront voyager sans supplément de droits dans les voitures à une banquette, et trois personnes dans les voitures à 2 banquettes. Celles en excédent de ce nombre payeront le prix des places de 2.<sup>e</sup> classe .....*

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|--|--|--|



[385]

***Dispositions qui devront être observées  
dans la perception des droits de ce Tarif.***

---

1.<sup>o</sup> *La perception s'effectuera par Lieue de 20,000 pieds, sans considération des fractions de distance, en sorte que pour une lieue commencée, il sera pagé autant que pour une lieue entière.*

2.<sup>o</sup> *La tonne est de 2,000 livres, et les fractions de poids, se compteront par arrobe, en sorte que tout poids au dessous de de 25 livres pagera comme 25, et celui compris entre 25 et 50 pagera comme 50 etc.*

3.<sup>o</sup> *Les marchandises qui, à la demande des expéditeurs seraient transportées à la vitesse des voyageurs payeront le supplément qui sera fixé, aux prix que déterminera le tarif.*

*Il en sera de même pour les chevaux et le bétail.*

4.<sup>o</sup> *La perception des prix portés au tarif se fera sans aucune espèce de faveur. Dans le cas où la compagnie accorderait un rabais sur ces prix à un ou plusieurs expéditeurs, la réduction sera censée faite pour tous en général, et elle sera soumise aux règles établies pour les autres réductions.*

*Les remises accordées à des indigènes ne pourront donner lieu à l'application de la disposition qui précède.*

*Les réductions du tarif se feront proportionnellement sur la péage et le transport.*

5.<sup>o</sup> *Tout voyageur dont le bagage n'excédera pas [386] livres ne devra aucun Supplément du prix de sa place*

6.<sup>o</sup> *Les marchandises, animaux et autres objets non mentionnés dans la tarif seront considérés pour les droits à percevoir, comme étant de la classe avec laquelle ils auront le plus d'analogie.*

7.<sup>o</sup> *Les droits de péage et de transport exprimés au dit tarif ne sont ponctuellement applicables:*

*à toute voiture qui, avec son chargement, pèse plus de 9,000 livres.*

*à toute masse indivisible pesant plus de 6,000 livres.*

*Cependant la compagnie ne pourra se refuser à laisser circuler on à transport seront augmentés de .....*

*La compagnie ne sera ponct terme à transporter des masses indivisibles pesant plus de 10,000 livres, ni à laisser circuler des voitures qui, avec leur chargement pèseraient plus de 16,000 livres – Toute fois les Locomotives ne seront point comprises dans cette disposition.*

*Si la comp.<sup>ie</sup> consent le passage ou le transport de ces masses indivisibles ou des voitures qui viennent d'être spécifiées, elle sera tenue à cette concession, pendant 2 mois, vis à vis de tous ceux qui la demanderont.*

*8.<sup>o</sup> Les prix portés au tarif ne s'appliquent pas:*

*1.<sup>o</sup> aux objets qui n'y étant pas spécifiés ne pèseraient pas, sous le volume d'une vara cube, 250 livres.*

*2.<sup>o</sup> à l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monné ou travaillé, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure, au platine, [387] aux bijoux, pierres précieuses et autres objets analogues.*

*3.<sup>o</sup> En général à tout paquet, colis ou excédent de bagage pesant isolement moins de 100 livres lorsqu'ils ne feront pas partie d'envois pesant ensemble plus de 100 livres, d'objets d'une même nature, expédiés d'une seule fois, ar une même personne, qu'oi qu'emballés séparément.*

*Les prix des objets mentionnés aux trois paragraphes précédens, seront fixés annuellement par le gouvernement sur la proposition de la compagnie.*

*Ou dessus de 100 livres le prix de transport d'un colis sera de ..... par lieue sans qu'il puisse être au dessous de ..... quelle que soit la distance à parcourir.*

*9.<sup>o</sup> au moyen de la perception de ces droits et sous les exceptions qui précédent, la comp.<sup>ie</sup> s'oblige à exécuter avec soin et exactitude, et avec la vitesse indiquée, le transport des voyageurs.*

*Les animaux, denrées et marchandises de toute espèce seront transporté suivant leur ordre d'enregistrement.*

*10.<sup>o</sup> Les frais accessoires non mentionnés au tarif tels que ceux de chargement, déchargement, en magasinage dans les gares et magasins de l'entreprise, seront fixés, chacun année par un règlement qui sera sounis à l'approbation du gouvernement.*

*11.<sup>o</sup> Les expéditeurs ou les destinataires auront la liberté de faire par eux mémeo [?] et à leurs frais, la camionnage<sup>612</sup> de leurs marchandises, et d'en opère le transport de*

---

<sup>612</sup> Palavra cuja leitura é dificultada pelo facto de ter sido corrigida. Corresponderá a *camionnage* (camionagem)? Será que a palavra já existia ao tempo?

*leurs magasins à l'embarcadère, et vice versa, sans que, pour ce motif, la compagnie puisse se dispenser des obligations [388] à elle impôtées sous le n.º 9 ci dessus.*

*12.º Dans le cas on la compagnie ferait pour la camionnage<sup>613</sup> et le transport dont vient d'être parlé quelques conventions avec un ou plusieurs expéditionnaires, elle devra faire de même pour tous ceux qui le demanderont.*

*13.º Les militaires et marins rogeant isolement pour le service ou pour réjoindre leurs foyers, en vertu de congé, ne pageront pour eux et leurs bagages que la moitié des prix portés au tarif.*

*Les militaires et marins rogeant en corps ne pageront que le quart du dit prix, pour eux et leurs bagages.*

*Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire ou naval par le chemin de fer, la comp.<sup>ie</sup> mettra immédiatement à sa disposition moyeuant la moitié des prix du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation de la ligne.*

*Les Ingénieurs et agens du gouvernement commis à l'inspections et surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement par les voitures de la compagnie.*

---

*L'Ingénieur, concessionnaire  
de la ligne de Cadix à Madrid:  
ass.) J.C. Jucqueau*

*Paris – Le 15 Avril 1845*

*N.º 2 rue de Valois – Palais – Royal –*

*(AHMOP 1845a)*

## **Documento 2 - Informação da Comissão encarregada de emitir parecer**

Informação da Comissão encarregada de dar o seu parecer acerca dos diversos projectos para CF em Portugal relativamente à proposta do eng.º Jean Charles Jucqueau para construção de uma linha ferroviária de Lisboa ao Porto e daqui a Bragança e à fronteira.

---

<sup>613</sup> Idem, ibidem.

Através da análise da proposta apresentada pelo eng.º francês J. C. Jucqueau e consequente parecer, a supracitada Comissão refere a recepção anteriormente de uma outra proposta por parte de uma *Companhia Inglesa* -certamente esta propondo-se ligar apenas as duas principais cidades do Reino<sup>614</sup>-, concluindo que os princípios gerais em ambas, não divergem.

Aliás, afirma a Comissão que das 3 memórias apresentadas por Jucqueau, as duas últimas haviam sido copiadas, se não *ipsis verbis* de outras do género firmadas entre o Governo Francês e diversas empresas, pelo menos daí adaptadas, considerando no entanto que a primeira delas aborda aspectos económicos e políticos importantes, pois desenvolve a ideia, *brilhante*, de um sistema geral de CF na Península, com ligação às linhas que venham de França, sendo neste aspecto este projecto *muito mais vasto* que o da Companhia Inglesa.

Apesar disso, a Comissão indicia dúvidas em apontar o projecto mais conveniente, pois Jucqueau previa nove anos para a sua execução, enquanto que os ingleses apontavam apenas três para a ligação entre Lisboa e o Porto (prazo que consideravam todavia demasiado curto), receando que aquele pudesse vir a ter algum problema e ficar o Governo condicionado a esse período de tempo para poder contratar outra empresa.

Não deixa no entanto de referir que o mais vantajoso para o País seria ter vias-férreas de ligação ao interior da Península, para captar o comércio espanhol através dos portos marítimos de Lisboa e do Porto.

*A Comissão encarregada de dar o seu parecer acerca dos diversos projectos para caminhos de ferro em Portugal vio com atenção o projecto de contracto apresentado por J.C. Jucqueau, e julga ocioso fazer novas ponderações acerca das vantagens, que resultão de tal estabelecimento. As considerações apresentadas na resposta dada ao projecto da Companhia Inglesa, são inteiramente applicáveis a questão, que actualmente nos occupa, e nas observações, que a Comissão faz a cada uma das memorias do presente projecto, o Governo verá, que os princípios geraes são desenvolvidos pela mesma forma.*

---

<sup>614</sup> Pelo que se depreende também da leitura do documento 4, pois agora Samuel Clegg, seu agente em Portugal, conjuntamente com mais 3 sócios, propõe-se construir uma via-férrea do Porto à fronteira passando pela Régua (AHMOP 1845c).

*São tres as peças que apresentam o proponente, assaber, uma memoria demonstrando a utilidade de um caminho de ferro de Lisbôa ao Porto, e a Bragança, que fique em communicação directa com um sistema de caminho de ferro em Hespanha, e França: e as vantagens que da sua realisação podem resultar a Portugal, com especialidade aos portos de Lisbôa, e Porto: uma segunda memoria contendo disposiçoens geraes applicaveis a todos os caminhos de ferro, tiradas da experiencia adquerida hoje sobre esta materia, e a avaliação aproximada da despesa de construcção, estabe [390] belecimento [estabelecimento] da via, e material tanto fixo como volante, necessario para a viação: e em fim uma terceira memoria que forma verdadeiramente o contracto e contem um resumo de encargos, clausulas, e condiçoens para o Governo e para o preponente, Tanto esta, como a memoria precedente são copiadas integralmente das do mesmo genero, ajustadas entre o Governo Francez, e as differentes Companhias, que tractarão a construcção de algum caminho de ferro; salvo disposiçoens particulares, que mudão a letra de alguns artigos adequando-os a execução do caminho, que se propoem.*

*A primeira memoria contem consideraçoens economico-politicas de alta monta, e desenvolve de uma maneira brilhante a idea de um sistema geral de linhas de ferro na Peninsula.*

*As vantagens, que resultão do estabelecimento de vias de communicação são tão grandes em quaesquer circumstancias, ou localidades, que ja hoje não admitte discussão assumpto tal, e estas vantagens são tanto mais palpaveis, quanto o transito se torna mais rapido, resultando alem da economia do tempo a creação de novas necessidades; e os meios de as satisfazer, e portanto [391] o estabelecimento de um sistema tão completo de linhas de ferro e um progresso rapido, e seguro na via da civilisação. Projectos deste genero são tanto mais vantajosos quanto são mais extensos, preferindo sempre um sistema completo a uma piquena linha, que ainda que tenha nas suas extremidades duas grandes Cidades já hoje bastante abastecidas, não pode contudo, passando avante, vivificar um paiz que tanto necessita de communicaçõens.*

*O projecto de um caminho de ferro de Lisbôa ao Porto, e a Bragança, reunindo estas cidades entre si, e ligando-as com o centro da Hespanha, e com as linhas, que venhão de França, é de certo muito mais vasto, que o apresentado pela Companhia Inglesa, e tornará Lisbôa, e Porto dous grandes centros de operaçoens commerciaes mui importantes, monopolisando assim uma grande parte do commercio, que hoje se faz sobre*

*o litoral, o qual achando esta via mais cómoda, e directa se lançará sobre ella com preferencia às que hoje está seguindo.*

*Não quer contudo dizer a Commissão, que a proposta de J. C. Jucqueau seja preferivel a que apresenta a empresa Inglesa, o que só se pode decidir avista das garantias, e probabilidade de execução, que uma ou outra offerecer; pois é certo que mais vale [392] ria [valeria] ter as duas principaes cidades do Reino reunidas entre si no espaço de tres annos (praso este que parece a Commissão muito curto para a conclusão de uma obra de tal magnitude) ou ficar o Governo em plena liberdade de acção, do que arriscar-se a contractar com uma empresa, que não possa executar as condiçoens do seu contracto, ficando inhabilitado para contractar mais vantajosamente por espaço de nove annos.*

*Em fim a Commissão julga, que que as linhas de ferro em Portugal serão tanto mais vantajosas, quanto ellas vierem mais directamente do centro de Hespanha tocar nas duas cidades de Lisbôa, e do Porto, e se affastarem do litoral, pois assim não só se assenhorea Portugal de uma grande parte do commercio d'Hespanha, e do commercio de transito, mas torna mais difficil o estabelecimento de outras linhas para o litoral Hespanhol, as quaes no caso de realisação não podem deixar de ser mais longas, e ainda assim preferidas as primeiras, sobretudo quando a pratica de alguns annos tiver dirigido o commercio para os portos de Lisbôa, e Porto*

*A segunda memoria contem na primeira parte disposiçoens geraes sobre a execução dos trabalhos, estabelecimento da via, estaçoens etc.; todas ellas são dictadas pela experiencia, e discutidas por ha [393] habeis Engenheiros, principalmente em França pelo Conselho Geral de Pontes e Calçadas, e são identicas as que o Governo Francez tem ajustado com differentes Companhias para assegurar o perfeito estabelecimento, e viação nos caminhos de ferro, e portanto a Commissão nada tem que aguictar [?] [aguintar?]; c/ o sentido de obstar] sobre este ponto. Quanto porem a segunda parte da mesma memoria, que comprehende o orçamento, a Commissão nada pode dizer sobre á sua exactidão. O estudo do paiz applicado aos trabalhos publicos, esta tão pouco adiantado, muito principalmente em materia de caminhos de ferro, que ninguem (menos um estrangeiro) pode calcular pela simples inspecção da carta, e de cartas tão pouco exactas, o custo de uma linha de ferro.*

*O orçamento, que apresenta J. C. Jucqueau pelo que diz respeito aos trabalhos, que se hão de executar em Portugal, não é senão uma avaliação empírica; quanto ao resto*

*maior confiança se lhe pode dar servindo apenas para fazer uma idea pouco exacta do custo do estabelecimento de uma linha de ferro entre Lisbôa e Bragança passando pelo Porto.*

*A terceira memoria forma verdadeiramente o contracto, e é copiado do = cahier des charges = parte integral dos contractos que o Governo Francez tem passado com diferentes Companhias. As su [394] as [suas] condiçoens são pouco diferentes das que apresenta a Companhia Ingleza, logo que aos artigos desta se dê o desenvolvimento, que a materia comporta. As diferenças mais salientes vem a ser o pedido de nove annos para a conclusão dos trabalhos em vez de tres, que offerece a Companhia Ingleza; a fixação do prazo de dezoito mezes para a formação da Companhia; o artigo 7 cuja exigencia é excessiva, e poderia no caso de concessão dar motivo a maiores consertaçoens, e fraude na introducção livre dos generos de consumo ordinario, que a Companhia solicita, e emfim a falta de caução para garantir as condiçoens do contracto.*

*No demais a propposta é semelhante a da companhia Ingleza, a qual para ser completo bastar-lhe-hia a adopção da terceira memoria ou de outra semelhante; fazendo nella todavia as modificaçoens, que a Comissão apontou, quando deu o seu parecer sobre esta proposta.*

*Lisbôa 20 de Maio de 1845*

*ass.) José Maria Moreira de B--g.dre???*

*Agostinho Lopes Pereira Nunes*

*Sebastião Lopes de Calheiros e Menezes*

(AHMOP 1845b)

**Documento 3 - Caminho de Ferro do Porto á Régua, e d'ali á fronteira em direcção a l'Este (1845)**

*Proposta de Samuel Clegg – William Law – José Street d'Arriaga e Cunha, - e D. Fernando de Sousa Botelho. Caminho de Ferro do Porto á Régua, e d'ali á fronteira em direcção a l'Este.*

Este grupo anglo-luso propõe-se construir uma via-férrea ligando a cidade do Porto à fronteira Leste passando pelo Peso da Régua, com as condições seguintes: a sua exploração lhe ser garantida por 99 anos; serem-lhe concedidos os terrenos públicos por

onde a linha passasse; de ter isenção de direitos por 10 anos sobre todo o material; que o preço dos bilhetes (e demais tabelas) fosse da responsabilidade da empresa durante 40 anos; da isenção de impostos sobre os lucros; de que iniciariam os trabalhos 5 meses após a concessão e que a 1.<sup>a</sup> secção (até à Régua) seria concluída no prazo de 5 anos; de que somente seria obrigada a construir a linha dali para a fronteira enquanto o dividendo sobre o investimento não atingisse os 8%.

*Proposta de Samuel Clegg – William Law – José Street d’Arriaga e Cunha, -  
e D. Fernando de Sousa Botelho.*

~~~~~

Caminho de Ferro do Porto á Régua, e d’ali á fronteira em direcção a l’Este

[396]

Senhora,

Samuel Clegg, Engenheiro Civil que já esteve ao serviço de Vossa magestade, William Lau [sic], Jose Street d’Arriaga e Cunha, e D. Fernando de Souza Botelho reconhecendo a solicitude de Vossa Magestade em promover os interesses materiaes do paiz, e o melhoramento das communicações internas, verdadeira fonte de industria, commercio, e riqueza publica, e tendo a certeza de achar dentro e fóra do Reino o capital necessario p.^a construir algumas das vias de ferro, de que este paiz tanto carece para poder competir com o resto da Europa, e tendo alem disso o [sic] procedido aos exames necessarios, propoem a Vossa Magestade emprehender a construcção de hum caminho de ferro desde o Porto até a fronteira de Hespanha, sendo a primeira secção d’este a parte que vai do Porto até a Regoa, e devendo continuar depois em direcção ao Este debaixo das condições seguintes.

- 1.º Privilegio exclusivo d’esta linha p.^r noventa e nove annos.*
- 2.º A concessão das terras do Estado p. onde a linha tiver de passar.*
- 3.º A isenção de direitos por dez annos sobre todo o material necessario para a empresa tal como ferro, carvão, e maquinas.*
- 4.º que o preço da conducção de generos e passageiros fique inteiramente ao arbitrio da Direcção por 40 annos.*
- 5.º A isenção de impostos geraes e locaes sobre os [397] lucros d’esta empresa*

6.º *A faculdade de installar huma companhia p.^a o d.º [dito] fim, devendo os seus estatutos ser submittidos à inspecção do Governo de Vossa Magestade.*

7.º *Que os trabalhos deverão estar começados dentro de seis mezes, e concluida a primeira secção 5 annos do dia em q. fôr concedido o privilegio, salvos os casos imprevistos e não dependentes da companhia.*

8.º *Que a companhia não será obrigada a continuar a linha da Regoa até a fronteira em quanto o dividendo sobre o capital empregado não chegar a 8 p %*

9.º *E para cumprimento das obrigações estipuladas se prestão os supplicantes a dar as garantias necessarias.*

E portanto os supplicantes

Pedem a Vossa Magestade

Haja por bem conceder

o referido privilegio

na forma pedida

Lisboa 24 de Maio de 1845

ass.) *Samuel Clegg*

[e outras ilegíveis]

(AHMOP 1845c)

Documento 4 - Informação da Comissão encarregada de interpôr o seu parecer

Informação da Comissão encarregada de interpôr o seu parecer sobre diferentes propostas de Caminho de ferro, examinou as bases apresentadas pelos Snr.^s Clegg, Low [sic], Street Arriaga, e Souza Botelho para a construcção de um caminho de ferro do Porto á fronteira de Hespanha, passando pela Régoa.

O parecer da Comissão é breve, não se demorando em reflexões, uma vez que já se havia manifestado numa outra ocasião a propósito duma proposta apresentada por uma Companhia Ingleza, de quem o primeiro subscriptor desta era seu agente em Portugal (S. Clegg), considerando-a como um complemento daquela após a introdução de algumas modificações propostas (pela Comissão).

Consideram-na vantajosa afora a exigência de poder a empresa fixar livremente as tabelas de preços durante 40 anos, bem como a continuação da sua construção a partir da Régua depender dos lucros obtidos com a exploração da primeira secção.

A Comissão, encarregada de interpôr o seu parecer sobre diferentes propostas de Caminho de ferro, examinou as bases apresentadas pelos Snr.^s Clegg, Low [sic], Street Arriaga, e Souza Botelho para a construção de um caminho de ferro do Porto á fronteira de Hespanha, passando pela Régoa; e não deo, há mais tempo, o seu parecer por impossibilidade dos seus membros, motivada por objectos deserviço.

Esta proposta não é, no ver da Comissão, senão um complemento de outra apresentada por uma Companhia Inglesa, de que S. Clegg é o agente em Portugal, e por isso a Comissão, tendo já dado o seu parecer sobre aquella, julga inutil repetir as reflexões, que fez na mesma ocasião, e ocioso considerada de novo, visto que em cada artigo se pode referir as que já foi expellido.

A proposta de que actualmente se trata é ainda mais vantajosa para o Governo, se se levar a effeito, que a primeira, independentemente da utilidade que resulta ao paiz, e apresenta algumas das modificações, que a Comissão propunha; excepto no artigo 4.º, em que os proponentes pedem que o preço de [399] conducção de generos e passageiros fique inteiramente ao arbitrio da direcção da Empresa por espaço de quarenta annos.

A Comissão conhece a dificuldade, resultante em parte da falta de dados estatisticos e do pequeno trafego, que há no interior de Portugal, de fixar uma tabela de preços de transporte; porem julga toda-via que isso é um objecto de necessidade, afim de evitar os inconvenientes que para o futuro podem resultar aos interesses materiais do paiz.

Hé certo que a Companhia é em geral interessada em diminuir os preços, quanto fôr possível, a fim de augmentar o concurso; porem construida uma via de ferro, todo o transito se lancará [sic] sobre ella com quasi exclusão de qual quer outro meio de transporte, e, augmentando a Companhia os preços excessivamente, poderia monopolisar ou paralisar o commercio, e grangear uma crise, de que ella só aproveitaria; inconveniente este que não pode ter lugar no caso de haver uma tabela; por quanto ainda que os preços sejam elevados e calculados nos cazos mais favoraveis para a Compa- [400] nhia [Companhia], não pode com tudo extagnar-se o commercio: e toda a diminuição no trafego, proveniente do excesso dos preços, resultaria em prejuizo da Empreza.

Não parece tambem a Comissão que se possa conseder o que se pede no artigo 8.º: - os lucros da primeira porção do caminho, que os proponentes pertendem construir, podem depender da continuação da linha, e nunca em tal caso se construiria a segunda porção, se se esperasse que os lucros da primeira chegassem a 8 por cento do capital empregado: assim deve a Companhia contentar-se com a primeira porção independente da segunda; ou conjunctamente com ella, obrigando-se a construil a em um praso mais longo. Não parece ainda mesmo a Comissão, que convenha conceder-se a primeira porção independentemente da segunda, havendo outra Companhia, que com as mesmas vantagens se obrigue a construir toda a linha em um curto espaço de tempo.

A Comissão julga que esta proposta é moderada nas suas pretensões, e vantajosa para o paiz uma vez que os proponentes se [401] obrigão a dar as garantias necessarias, e não exigem couza alguma do Governo, mais que uma exempção de direitos por espaço de dez annos, pertença mui justa attendendo ao que a Comissão já disse, quando tratou da primeira proposta, que lhe foi apresentada.

Lisboa 20 de Junho de 1845.

ass.) Agostinho Lopes Pereira Nunes.

Sebastião Lopes de Calheiros e Meneses.

João Maria Feijóo.

(AHMOP 1845d)

Documento 5 - Fusão das Companhias de Caminho-de-ferro do Porto até à fronteira passando pela Régua e do Alto Douro Railway

Samuel Cleg e William Law, representados em Lisboa através do procurador Flôrencio Gaspar Lopes Banhos (cuja procuração juntam), vêm reforçar o requerimento através do qual se propunham construir um CF do Porto até à fronteira passando pela Régua, informando que após tal requerimento e o seu regresso a Londres, haviam criado uma sociedade entre a sua companhia e a do Alto Douro Railway para lhe dar cumprimento, estando assim reforçado o capital e consequentemente as garantias para a sua execução, disponibilizando-se para depositar no Banco de Inglaterra e à disposição do Governo de Lisboa, a quantia de 20 a 30 mil libras.

[402] Senhora

Dizem Samuel Clegg, e William Law de Londres por seu Procurador nesta Cidade abaixo assignados em virtude da Procução junta, que os Sup.^{tes} e outros, achando-se nesta Cidade, requererão, e offererão a V. Mag.^{de}, a Proposta de hum Contracto de Construcção do Caminho de ferro desde o Porto até á fronteira de Hespanha, sendo a primeira Secção deste, a parte que vai de Porto até á Regoa; e tendo os Sup.^{tes} voltado á Praça de Londres, ahi [?] fizerão huma reunião com a Companhia Alto Douro Railway Company ficando assim unidas duas companhias para cumprimento, e execução do dito Contracto, sendo a realização destes arranjos mui efficazes para aqual [?] Proposta; e pelo que celebrarão Instrumento publico em 25 de Julho p---[?] e hé constante dos Jornaes Inglezes proxivamente chegados a esta Cidade [?] o que assim os Sup.^{tes} vem ponderar a V. Mag.^{de} [espaço em branco] Achando-se porem em taes circunstancias unidas duas Companhias, e mui forte o seu [?] Capital, vem perante V. Mag.^{de} implorar a Graça da decizão da sua Proposta, para se levar a effeito, quando approvada, e concedida, que deve trazer grandes resultados a favor da prosperidade publica. [espaço em branco] Os Sup.^{tes} em garantia do Contracto que propõem se offerem a depositar no Banco de Inglaterra, pela forma usual em taes cazos, e á satisfação do Governo de V. Mag.^{de} a somma de vinte até trinta mil Libras sterlinas, ficando assim alem das mais condições garantido, e perfeitamente sólido o Contracto a que se propõem.

P.[ede] A V. Mag.^{de} a Graça de ordenar a juncção deste Req.^{to} aos mais papeis p.^a ser rezolvida a Proposta dos sup.^{tes} como fôr do R.[eal] Agrado

Lisboa 5 de Julho de 1845

Como Proc.^{or}

ass.) Florencio Gaspar Lopes Banhos

(AHMOP 1845e)

Documento 5.1 - procuração notarial

A aludida procuração, anexa ao documento anterior (doc. 5):

“Saibão quantos este instrumento de procuração virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e quarenta e *cinco* aos *sete* dias do mez de *Junho* nesta Cidade de Lisboa, no meu Escriptorio appareceram presentes Samuel Clegg, e William Law, Negociantes Súbditos Britânicos estabelecidos em Londres, ora moradores nesta Cidade no Hotel denominado Peninsular, no Largo das duas Igrejas, que dou fé serem os próprios e disserão faziaõ seu bastante Procurador a *Florencio Gaspar Lopes de Banhos* solicitador Encartado, para propor, e responder a Conciliações perante os respectivos Juizes, nas mesmas transigir segundo os objectos dos Memoriaes, havendo por bom, firme, e valioso quanto por seu Procurador for praticado a tal respeito, como se presentes estivessem, assignando Notas de Conciliação, ou de não-Conciliação: requerer, allegar, e defender todo o seu direito, e justiça em todas as Causas movidas, e que houver de mover, tanto cíveis, como Crimes, em que fõrem Authores ou Reus perante quaesquer Juízos, ou Tribunaes d’este Reino; offerecer Acções, Libellos, Excepções, e quaesquer Artigos, e contrariar os adversos; requerendo Citações, Justificações, habilitações, Protestos, contra-Protestos, Louvações, Execuções, Penhoras, Lanços, Arrematações, Adjudicações; proceder a Embargos ou Arrestos, nomear Louvados, e Árbitros; prestar quaesquer juramentos em sua alma, de calumnia, decisório, e suppletorio, e os fazer dar a quem convier; pôr contraditas, e suspeições; produzir as provas necessárias por documentos, ou Testemunhas, contraditar as das Partes; vir com Embargos de terceiro senhor e possuidor, e jurá-los; consentir no Jury, ou desistir da intervenção d’elle nos casos, que o julgar conveniente; variar d’Acções; receber Mandados e Precatórios para o andamento regular dos processos; assignando Termos de Manifestos de quaesquer quantias, de registos de Hypotecas, de ratificação nas habilitações, de processado em quaesquer Autos que d’isso careção eos mais que precisos forem; appellar, agravar, embargar, e tudo seguir em todas as Instancias, e Supremo Tribunal de Justiça, ou renunciar, e desistir de lhe parecer; substabelecer os Procuradores que quizer e os revogar, e d’esta usar, e sópara si reservão a nova citação: porque para tudo o mais disserão davão ao dito seu Procuradores [sic] todos os poderes em direito necessários⁶¹⁵. *E em especial lhe concedem poderes para requerer, e allegar e promover quanto convenha relativamente a quaesquer Contractos com o Governo Portuguêz, ou com quaesquer Authoridades, em que elles Outorgantes são*

⁶¹⁵ O documento foi elaborado numa minuta com algum do texto previamente impresso que, para melhor se distinguir, apenas apresentamos em itálico a parte manuscrita.

Proponentes, e Requerentes, ou de futuro o venham a ser, ultimando os mesmos Contractos, a bem dos quaes poderá assignar onde preciso for. E tudo quanto pelo dito seu Procurador for requerido, e assignado a respeito de taes contractos, elles Outorgantes haverão em todo o tempo por forma e valiar [?] assim o Outorgaram, e foram Testemunhas presentes João António de Barbudo Cabral e José Bernardo de Castro, residentes neste Escritorio, que aqui assignaram com os Outorgantes, depois deste lhes ser lido por mim João Caetano Correa, Tabellião que o subscrevi, e assignei em publico --
- [?] N. [neste ?] Lugar do Signal publico = Em testemunho de verdade = João Caetano Correa = Samuel Clegg = William Law = João António de Barbudo Cabral = José Bernardo de Castro =

E trasladada a concertei com a própria a que me [404] me reporto que entreguei. Lisboa cinco de Julho de mil oito centos quarenta e cinco. E eu o Tab.^{ao} João Caetano Correa, que o subscrevi, e assignei em publico ---- [?]

ass.) João Caetano Correa

(AHMOP 1845f)

Documento 6 - A constituição da Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro á Fronteira de Hespanha

Informação da recém-constituída empresa *A Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro á Fronteira de Hespanha*, onde esta assume como suas as duas anteriores propostas para a construção deste CF, uma vez que as companhias proponentes se haviam fundido.

[405] *Senhora*

Dizem os Directores provisorios da Comp.^a de Londres denominada “A Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro á Fronteira de Hespanha” por seu Procurador, e Agente nesta Cidade, abaixo assignado, na conformidade da Procução junta, que os Sup.^{tes} adoptão como suas as diferentes Propostas, e Requerimentos sobre o projectado Caminho de Ferro, feitas ao Governo de V. Mag.^{de} em nome de huma, ou outra das duas Empresas originarias, antes da amalgamação dellas nesta Companhia, como se declara na dita referida Procução.

Os Sup.^{tes} respeitosamente representam a V. Mag.^{de} os grandes inconvenientes da maior demora na realização de huma Empreza que tem Accionistas engajados (como demonstra a Procuração) para quasi o dobro do Capital de seis mil contos de reis, necessários para a construção do indicado Caminho de Ferro, e portanto humildem.^{te}

P.[ede] a V. Mag.^{de} que haja por bem resolver quanto antes este importante negocio, conferindo a esta Companhia as concessões, e privilégios necessários á realização da Empreza com vantagens recíprocas dos accionistas, e do Paiz.

*Pelos poderes da Procuração junta
ass.) Florencio Gaspar Lopes Banhos*

E[spera] R[eceber] M[ercê]

(AHMOP 1845g)

Documento 7 - Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro do Porto à Fronteira de Espanha

Como os súbditos ingleses Diogo Guilherme Newcombe, Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville, juntamente com outros, houvessem projectado um linha-férrea em Portugal que ligasse a cidade do Porto à vila de TM, para a qual estabeleceram uma companhia por acções denominada *Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro* [“*Alto Douro Railway*”] e, Guilherme Law e Samuel Clegg com sócios portugueses, haviam também requerido e proposto a construção de uma linha ferroviária nessa mesma região com a designação de *Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Fronteira de Espanha*, decidiram fundir as duas empresas e criar a *Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro do Porto à Fronteira de Espanha*, com o capital de 6.000 contos de réis em 60.000 acções de 100\$000 cada.

Para o efeito constituem em Portugal o solicitador de Lisboa Florêncio Gaspar Lopes Banhos, seu bastante procurador com os mais amplos poderes forenses.

A todos quantos este virem Guilherme Law Esquire resedindo em Woburn place Russel Square N 23 no condado de Middlesex – Samuel Clegg Esquire resedindo em Sidmonth Street Regents Square N 10 no mesmo Condado Diogo Guilherme Newcombe resedindo em Upper Gloucester place Regents Park no ditto Condado Carlos Meritt Rigg Esquire resedindo em York Place Portman Square N 22 no ditto Condado de Middlesex e Algernon Guilherme Billingham Greville Esquire resedindo em Cambridge Terrace Hide Park N 64 no mesmo Condado de Middlesex Cada hum por si saudando

*Como os dittos Diogo Guilherme Newcombe Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville em conjunção com outras pessoas tem projectado a construção e factura de hum Caminho de Ferro no Reino de Portugal desde o Porto até á Torre de Moncorvo para ser estabelecido por huma companhia de fundos composta por accionistas chamada “A Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro” E como foi mais projectado pellos dittos Diogo Guilherme Newcombe Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville que o cappital do ditto Caminho de Ferro consistisse de **seis mil contos de reis** (Conrespondente a Hum Milhão e tresentas e cincoenta mil Libras Esterlinas) em sessenta mil acções de Cem mil reis (Conrespondente a vinte e duas Libras e dez Shillings Esterlinos) cada huma acção devendo a importância de cada huma daquellas acções ser satisfeita por prestações pagando cada accionista de huma ou mais acções na occasião da sua assignatura a quantia de huma Libra e Sette Shillings para cada huma das acções da sua assignatura E como a Empresa dos dittos foi devidamente annunciada nos papeis Públicos de Londres e o plano da mesma foi impresso e distribuido ao Publico em concequencia do refferido tiverão lugar em Inglaterra requer por escripto para o numero de noventa e quatro mil ----- [?] [416] centas e oitenta e nove acções que excede o numero que o plano distribuido tinha exegido no numero de Trinta e quatro mil quatro centos e oitenta e nove acções e naquellas requisições por escripto os respectivos requisitantes se obrigarão e ajustarão o pagar o estipulado deposito sobre cada huma acção assim como todas as prestações fucturas quando exegidas mas antes de se verifficar a distribuição das acções no refferido e proposto Caminho de Ferro os mencion[a]dos Guilherme Law e Samuel Clegg. Commeçarão huma negaciação com os dittos Diogo Guilherme Newcombe Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville a respeito de hum proposto Caminho de Ferro que elles os refferidos Guilherme Law e Samuel Clegg tinham em conjunção com outras pessoas em Portugal proposto faser e*

estabellecer por huma Companhia de fundos compostos por accionistas des da ditta Cidade do Porto até á Fronteira de Espanha sendo a primeira secção até a Regoa Chamada “A Companhia do Caminho de ferro do Porto á Fronteira de Espanha” e que elles os dittos Guilherme Law e Samuel Clegg representarão (como foi de verdade) que elles e as outras refferidas pessoas têm já adoptado e tomado em Lisboa varias providencias com o Governo de Portugal afim de Obterem huma Ordenação Decreto ou Conceção de Suas Magestades A Rainha e o Rey de Portugal ou do Governo daquelle Reino para as habellitar e authorizar a Estabellecer o indicado Caminho de ferro desde o Porto até á Fronteira de Espanha e parecendo as partes interessadas nas duas Companhias projectadas e mencionadas que o Objecto das dittas projectadas Companhias herão quaze o mesmo foi finalmente Convencionado e ajustado entre os refferidos Guilherme Law Samuel Clegg Diogo Guilherme Newcombe Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville na qualidade de Directores Provizorios de Cada huma das projectadas Companhias unir e amalgamar os planos e trabalhos de ambas as Companhias e assim formar huma só Companhia com o titulo A Companhia do Cami.^o de Ferro do Alto Douro do Porto à Fronteira de Espanha passando por Valongo Penafiel Canaveses ou perto áquelles e outros lugares que [417] poderão proporcionar huma linha mais vantajoza para a Construção do Caminho de ferro e mais Comoda aos habitantes e os planos e trabalhos das mencionadas pessoas tem sido e estão atualmente tão unnidos e amalgamados que os seus interesses planos e vistas distintas se tornarão huma só. E como se não propõem fazer alteração alguma no Cappital para o ditto Caminho de Ferro da refferida Companhia unida que fica sendo o mesmo proposto pella Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro a Saber o Cappital de Seis Mil Contos de Reis (Conrespondente a hum Milhão e tresentos e cincoenta mil Libras Esterlinas) em sessenta mil accoes de Cem Mil Reis cada huma (Conrespondente a vinte e duas Libras e dez Shilligs [sic] Esterlinos).

E como as dittas pessoas desde a amalgação dos seus interesses trabalhos e vistas separadas tem annuciado a mesma e a sua intenção commum de formar huma Companhia de fundo composto por accionistas para fazer e estabellecer o Caminho de Ferro partindo desde ou perto da cidade do Porto até á Fronteira de Espanha passando por Valongo Penafiel Canaveses e outros lugares como fica refferido e em consequencia disso elles tem recebido de pessoas resedindo em Inglaterra requesições por escripto por Quarenta e duas mil quatro centas e tres accoes e naquellas requisições escriptas os

respectivos requisitantes se tem obrigado e ajustado a pagar o deposito estipulado sobre cada huma accção assim como todas as prestações fucturas quando exigidas E como as pessoas que tem requisitado aquellas quarenta e duas mil quatro centas e tres acções já refferidas incluem pessoas que requisitarão perto de vinte e hum mil acções na Companhia de Caminho de Ferro do Alto Douro e por tanto depois de se dedusirem taes vinte e hum mil acções das dittas quarenta e duas mil quatro centas e tres acções se mostra que mais de cento e quinze mil acções tem sido requisitadas e ajustadas a serem subscriptas no refferido projectado caminho de Ferro E como sem embargo de terem sido feitas tão numerosas requesições para acções no refferido Caminho de Ferro os dittos Guilherme Law Samuel Clegg Diogo Guilherme Newcombe Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville na qualidade de Directores provisórios da indicada projectada Companhia resolverão não procurarem por annuncios ou qualquer [418] outro modo mais accionistas na mesma Companhia unida e tambem resolverão não exegir de nenhuma das pessoas que tem assim subscripto como já refferido para humas e outras das dittas projectadas Companhias a levar avante a empresa pello pagamento dos depósitos respectivos sobre as acções que elles respectivamente requisitarão e ajustarão tomar na mesma empresa nem tão pouco a proseguir mais no estabellecimento da ditta Companhia até que sejam Obtidos ou provisoriamente obtidos as necessárias Ordenações Decretos ou Concessões do Governo de Portugal ou outra authority competente e effectiva para o fim de Estabellecer o ditto Caminho de Ferro ou qualquer parte porção ou sessão delle E como se torna necessário que alguma pessoa represente em Portugal os mencionados Directores provisórios e os interesses do ditto projectado Caminho de Ferro com amplos absolutos e illimitados poderes para fazer ou soffrer ou permittir ou omettir a fazer ou a obter ou conceder toda ou qualquer coisa o ditto Caminho de Ferro que elle intender necessário a ser feita ou a ser obtida ou concedida com respeito ao mesmo Caminho de Ferro e os dittos Guilherme Law Samuel Clegg Diogo Guilherme Newcombe Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville na qualidade de Directores provisórios da ditta projectada Companhia tendo e depositado inteiro e illimitada Confiança em Florencio Gaspar Lopes Banhos da Cidade de Lisboa Sollicitador tem detreminado constitui-lo o seu bastante Procurador para os effeitos mencionados e aquelles aqui adiante indicados e para todos os mais effeitos em Portugal a fim de obter o necessário Ordenação Decreto ou concessão ordenações Decretos ou concessões para a formação e estabelecimento do ditto Caminho de Ferro ou de outro modo relativo ao mesmo Caminho

de Ferro agora portanto saibão todos que os ditos Guilherme Law Samuel Clegg Diogo Guilherme Newcombe Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville naquella qualidade de Directores provisórios como refferido faz a cada hum e todos elles fassam nomeão constituem e estabellecem o refferido Florêncio Gaspar Lopes Banhos nosso e de cada hum e todos nós nosso Procurador legal e agente por nós e com nössos nomes ou nos nomes ou nome de quaes queres de nós ou de [419] Outro modo por e em causa da dita projectada Companhia ou de outro modo a negociar para e obter e aceitar sobre quaesqueres termos que a elle lhe parecer propios quaesqueres e todas as Ordenações Decretos ou Concessões Ordenação Decreto ou concessão das suas Magestades a Rainha e El Rey de Portugal ou do Governo de Portugal ou de qualquer corpo encorporado ou outra corporação ou de qualquer pessoa ou pessoas sejam quem forem devidamente authorisadas e habellitadas para fazer ou conceder o mesmo para se estabellecer o dito Caminho de Ferro ou qualquer parte porção ou secção delle seja o mesmo em perpetuidade ou por arrendamento por qualquer numero de annos do chão ou terreno ou pedaço ou porções do chão ou terreno sobre ou acima do qual a tinha do dito projectado Caminho de Ferro tem de ser feito e estabellecido ou por concessão de qualquer terreno pertencente á Coroa ou outros terrenos na mesma linha ou por qualquer outra concessão ou modo de transferênciã pösse ou gozo de terreno ou de outro modo e com o poder de tomar a comprar ou remir ou exclusivo desse poder e seja o mesmo por qualquer parte porção ou secção da ditta linha e seja a mesma sobre qualquer nível ou qualquer escalla ou em qualquer outra maneira huma vez que a mesma tenha principio na refferida Cidade do Porto ou perto della mas sem restricção quanto a qualquer lugar ou lugares a'onde ou perto de donde a mesma hade caminhar ou terminar e quer que a mesma inclui ou não inclui a concessão de todo ou qualquer parte da madeira necessária para as tráves para o assento dos carriz e para outros objectos que os terrenos da Coroa possão fornecer da qulidade necessária ou o uso livre das Pedreiras ou materiaes para aterros ou marachoes ou que a Coroa tem de outro modo á sua disposição ou para a isenção por qualquer numero de annos ou de outro modo dos direitos de importação sobre quaesqueres materiaes Estrangeiros que forem necessários especialmente Carriz de Ferro Carvão e maquinas precisas para o projectado Caminho de Ferro e quer que a mesma concede ou não concede que os Directores da refferida Companhia tenham inteira ou qualquer outra sindicatura da tabella dos direitos de tranzito para o Caminho de Ferro por espaço de quarenta annos ou qualquer outro termo de annos ou de outro modo ou a

isenção de impostos portajes direitos ou outros encargos nacionaes e locaes ou quaesquieres outros impostos portajes direitos ou encargos sobre as obras da [420] da dita Companhia ou sobre o Capital representado pellas acções ou sobre a renda derivada dos seus lucros ou de outro modo seja que a indicada Ordenação Decreto ou Concessão inclui ou não inclui a formação da Companhia n'hum sociedade anónima ou outra sociedade pella qual as respectivas responsabilidades dos accionistas seja limittado ao Vallor do Capital pago por elles respectivamente ficando tão somente a propiedade da Companhia responçavel por as suas dividas ou de outro modo e seja que o indicado Ordenação Decreto ou Concessão concede ou não concede quaesquieres privilegios exclusivos seja contra a formação de qualquer outro Caminho de Ferro por qualquer outra Companhia ou pessoa seja quem for ou para dar a prefferencia a esta agora projectada Companhia na formação de qualquer Caminho de Ferro futuro e também para contratar para os direitos de tranzito ou outra portajens ou direitos a ser tomados no dito Caminho de Ferro e o refferido Florencio Gaspar Lopes Banhos he pella presente autorizado como já refferido a entrar em qualquer outro prometimento por qualquer outro intento que elle considerar será ou encaminhará em benefificio ou vantagem da dita projectada Companhia incluindo o poder de eleger (se houver necessidade de eleger) quer que o systema de propulsão no dito Caminho de Ferro seja atmospherico ou locomotivo ou qualquer outro e também para estipular (se necessário fôr) o tempo dentro do qual o dito Caminho de Ferro ou qualquer parte porção ou secção delle será completado com poder para obter qualquer Ordenação Decreto ou Concessão ou outro objecto ou coisa sobre o deposito ou pagamento de qualquer quantia ou quantias de dinheiro ou sobre o pagamento de quaesquieres portajens ou tributos ou direitos ou outra qualquer coisa como pello ditto Florencio Gaspar Lopes Banhos será julgado conveniente e se pello pagamento de qualquer quantia ou quantias de dinheiro seja em hum pagamento ou por prestações ou com juros ou sem juros e se com juros aquella resão como a elle lhe parecer e seja com segurança ou sem segurança e se com segurança aquella que a elle lhe parecer e também a formar qualquer Direcção porivisoria ou outra Direcção para a dita Companhia em Portugal e também se for julgado necessário ou conveniente de assim fazer os Directores provisórios havião de suspender a distribuição de Vinte mil acções na dita Companhia para proporcionar aos habitantes de Portugal a Opportunidade de serem proprietários da mesma Companhia na qualidade de assignantes para acções no dito Caminho de Ferro em Portugal até aquella extinção [421] sobre tais termos quer por acções inteiras metades quartas ou quaesquieres

*outras fracções de acções ou por taes prestações tanto de quantias como de tempo e com taes estipulações e sobre taes condições ou sem estipulação ou condição alguma inteiramente de tal maneira como ao dito Florencio Gaspar Lopes Banhos parecer conveniente igualmente a fazer effectuar e executar ou permitir a ser feito e effectuado ou executado e a tomar todos os procedimentos legais e outros para se fazer effectuar ou executar qualquer acto objecto ou coisa relativa ao ditto Caminho de Ferro e a assignar e executar e procurar a ser tornado valido ou autentico todos os instrumentos ou Escripturas necessárias ou convenientes que o dito Florencio Gaspar Lopes Banhos intender aptos e próprios a serem feitos effectuados e executados para todos ou quaesqueres dos intenetos já mencionados havendo tenção que o dito Florencio Gaspar Lopes Banhos tenha huma discricção absoluta e illimitada quanto a todos os objectos e coisas em connecção com o dito Caminho de Ferro em Portugal e a fim de effectuar mais completamente este intento he pello presente declarado que no caso de daqui por diante se achar em qualquer tempo ou tempos que qualquer acto objecto ou coisa particular que o dito Florencio Gaspar Lopes Banhos desejar fazer ou permittir a ser feita ou omettir a ser feita em relação do dito Caminho de Ferro em Portugal não seja dentro da letra dos poderes ou [?] authorisações já pello presente dados ao dito Florencio Gaspar Lopes Banhos então o poder e autoridade a fazer ou permittir a ser feito ou omettir a ser feito aquelle acto objecto ou coisa a ser feita ou permittida a ser feita ou omettida a ser feita he por este dado ao dito Florencio Gaspar Lopes Banhos tão inteiramente e effectivamente como se a mesma tivesse sido neste instrumento precisamente determinado e authorisado a ser feito sofrido permittido ou omethido não obstante qualquer coisa contheuda neste em contrario para o mais effectivo execução dos differentes objectos mencionados o dito Florencio Gaspar Lopes Banhos he por este authorisado a constituir hum Procurador ou mais Procuradores de baixo e por elle e como seu Procurador ou Procuradores a fazer effectuar e executar todos ou quaesqueres dos poderes e authorisações por este investidos n'elle ou dados a elle o dito Florencio Gaspar Lopes Banhos como mencionados e de tempos a mudar quando lhe parecer o mesmo Procurador ou Procuradores e a revogar os poderes [422] ou authorisações dado a elle ou a elles Procuradores e a nomiar outros em lugar delle ou delles e a outorgar-lhes com os mesmos ou quaesqueres outros poderes ou authorisações **com tanto que sempre** os ditos Guilherme Law Samuel Clegg Diogo Guilherme Newcombe Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville na qualidade de Directores Provisórios não serão obrigados a exigir e receber os depósitos*

*ou outras prestações dos accionistas na dita Companhia para o fim de se effectuar qualquer deposito ou garantia para o Governo de Portugal até que hum Contracto Ordenação Decreto ou Concessão tiver sido deffinitivamente ou provisoriamente assignado ou recebido pello Procurador delles Florencio Gaspar Lopes Banhos em virtude do presente e que tal deposito será tão somente ajustado a ser feito dos ditos depósitos depois de huma copia legal daquelle Contracto Ordenação Decreto ou Concessão tiver sido intregue em Londres aos refferidos Directores Provisórios. **Em testemunho** de que as ditas pessoas tem a este presente posto as suas firmas e sinetes este vinte e seis dias de Agosto do anno de Nosso Senhor de mil oito centos quarenta e cinco G Law (L S) Samuel Clegg (L S) D G Newcombe (L S) C M Rigg (L S) A G B Greville (L S) assignado e os signaes estampados por todos acima mencionados e diversas pessoas (sendo d'antes devidamente sellado) na presença de Joshua Muyhew N 26 Carey Street Lincolns Inn R M.^e I Renwich N 29 Threadneedle Street – Eu Joshua Muyhew N 26 Carey Street Lincolns Inn no Condado de Middlesex e Reino de Inglaterra Cavalheiro solemnemente e sinceramente declaro que eu estive presente no dia vinte e seis de Agosto Corrente e vi Guilherme Law Esquire de N 23 Woburn place Russel Square no dito condado de Middlesex Samuel Clegg Esquire de N 16 Sidmonth Street Regents Square no mesmo Condado Diogo Guilherme Newcombe de Upper Gloucester place Regents Park no mesmo Condado Carlos Meritt Rigg Esquire N 22 York Place Portman Square no mesmo Condado e Algernon Guilherme Billingham Greville Esquire de N 64 Cambridge Terrace Hide Park no dito Condado (as pessoas mencionadas e declaradas na carta de procuração a este annexa) cada hum delles assignar estampar com seus sellos e entregar a procuração annexa como os respectivos actos [423] e feitos d'elles e que os mesmos nomes e assignaturas G Law Samuel Clegg D G Newcombe C M Rigg e A G B Greville respectivamente postos e subscriptas em frente dos differentes Sellos no fim da dita e annexa Carta de procuração como as pessoas executando a mesma são dos próprios punhos escriptas por elles respectivamente os ditos Guilherme Law Samuel Clegg Diogo Guilherme Newcombe Carlos Meritt Rigg e Algernon Guilherme Billingham Greville e que os nomes ou assignaturas = “Joshua Muyhew e R M.^e I Renwich que apparecem subscriptas na dita carta de procuração como os testemunhos atestando a execução da mesma são respectivamente dos próprios escriptos de mim Joshua Muyhew e de Roberto M.^e Intire Renwich – E eu faço esta declaração solemne crendo a mesma ser verdadeira e em virtude das previsões de hum acto feito e passado nos annos quintos e sextos do Reyno*

do ultimo Fallecido Rey intitulado “Hum acto para revogar hum acto da sessão actual do Parlamento intitulado hum acto para “o mais effectivo abolição de juramentos e affirmações tomados e feitos em differentes repartições do Estado e para substituir declarações em seu lugar e para o mais inteiro supressão de Juramentos e affirmações voluntários e injuridicos e para fazer outras providencias para a abolição de Juramentos desnecessários – Joshua Mayhew Declarado perante mim no Mansion House em Londres estes vinte e seis dias de Agosto 1845 Michael Gibbs (L S)

*Declaro que a presente hé huma fiel tradução
da Procuração, declaração das Testemunhas, e Certidão
de Michael Gibbs, o Lord Mayor, ou primeiro Magistrado da Cidade de Londres, dos próprios Documentos originaes aqui anexos no Idioma Inglez. Lisboa,
18 de Outubro de 1845*

*O Procurador Constituído
ass) Florencio Gaspar Lopes Banhos*

(AHMOP 1845h)

Documento 8 - - Caminho de Ferro das immediações do Porto até á Villa da Torre de Moncorvo.....

A supramencionada empresa inglesa denominada Alto Douro Railway que se propõe construir um CF desde a cidade do Porto à vila de TM apresentam a sua proposta, indiciando pelo trajecto que apontam para a futura via que não têm um conhecimento perfeito do terreno, mais parecendo que a elaboraram tendo como base um qualquer mapa antigo impresso de Portugal, onde a toponímia é distorcida e a localização das povoações é imprecisa, utilizando o nome de TM apenas por ela aparecer na cartografia como uma localidade importante próxima da fronteira, quando na verdade essa importância já se havia diluído no tempo. Pelo itinerário apontado a linha atravessaria o Douro algumas sete vezes.

Nela estabelecem o capital, definem a sede, os directores e demais colaboradores garantes da exequibilidade do projecto. E fazem a sua apologia.

29 Maio 45

Proposta de uma Companhia Ingleza denominada “Alto Douro Railway”

~~~~~

*Caminho de Ferro das immediações do Porto até á Villa da Torre de Moncorvo*

[425] Traducção

*p.<sup>a</sup> correr particular.<sup>e</sup>*

*Caminho de ferro do Alto Douro*

---

*Capital 6,000 contos de reis (£ 1,350,000) em 60,000 acçoens de mil reis (£ 22,10s) cada uma.* \_\_\_\_\_

*Deposito: 6,000 r.<sup>s</sup> (£ 1,7s) por acção.*

---

*Os Directores reservam 20,000 acçoens para os habitantes de Portugal que quizerem interessar-se na Companhia.*

---

*O Escriptorio é em Gracechurch street n.º 95 – na City*

---

*Directores provisorios Portugueses*

*Directores provisorios Inglezes, com faculdade de augmentarem o seu numero.*

---

*Sir A. the Capel Broke, - Bart., Okeley Park, Northampton.*

*Sir John de Beauvoir – Bart., London.*

*Charles M. Rigg, Esq. – 22, York Place, Portman Square.*

*George Underwood, Esq. – 27, Upper George Street, Portman Square.*



[426] *Major Newcombe – Gloucester Place, Regent's Park.*  
*James WM. Gudge, Esq. – 31, Burton Street, Belgrave Square.*  
*Algernon F. B. Greville, Esq. - Eaton Square.*  
*George Bond, Esq. – Fulham.*  
*P. Barnes, Esq. – F. L. S., Inner Circle Regent's Park.*  
*R. D. St. Aubyn, Esq. – Putney.*  
*J. Haxell, Esq. – America Square*  
*J. Russell, Esq. – University Street.*

---

*Engenheiro*

*William Gravatt, Esq., I. R. S., Parliament Street.*

---

*Procuradores*

*Os Sr.<sup>res</sup> Mayhew & Son, 26, Carey Street, Lincolns Inn.*

---

*Banqueiros*

*Paget & Bainbridge, St. Paul's Churchyard*  
*Sir Claude Scott & Comp.<sup>a</sup> – Cavendish Square*

---

*Secretario*

*T. M. Russell, Esquire*

---

*Prospecto*

*O caminho de ferro em questão começando [427] perto da cidade do Porto, formará a primeira secção da grande linha central de Portugal e Hespanha. A parte de que aqui se trata estendendo-se à Torre de Moncorvo na direcção que se intende, não*

*excederá a 100 milhas de comprimento. O valle natural do Douro facilitará sobremodo os trabalhos de engenharia, e reduzirá muitissimo o custo da obra.*

*Partindo de perto da Cidade de Lamego, prosseguirá em seu curso comunicando com Bitalta, Tintueiros, Albuzelema, Canaveses, Abracal, Avesca, Resende, Amarante, Mesanfrio, Peso da Regoa, Tarouca, Passo, Galafeita, Galapena, Campeã, Villa-Real, Cadaval, Murça, Revez, Mirandella, Freizel, Linhares, Lameda, Ervedoza, Anciaens, Ranhados, S. João da Pesqueira, Castanheira, Penedono, Muxagata, Meda, Escallo, Almendra, Mós, Masuco, Prado, Alva, Castello-Melhor, Castello-Rodrigo, Pinhel, etc. Muitos dos mais fertes valles do Pais se porão em contacto immediato com a linha, que lhes facilitará o mais prompto transporte dos seus productos para o Porto.*

[428] *O Porto, cidade de 100,000 habitantes, grande emporio de commercio de Portugal, deve ser sempre a sahida natural dos productos do paiz, e o canal para a introdução dos generos, equivalente á exportação, afim de conservar o equilibrio da balança de commercio.*

*O embarque que actualmente se faz de vinho do Porto, só para Inglaterra excede a 30,000 pipas por anno, além da immensa quantidade de azeite, fructa, cebolas, etc e d'uma igual porção para outras Naçoens; exportação que deverá augmentar consideravelmente pelaa facilidades do transito por caminho de ferro.*

*É difficultoso imaginar a que extensão poderá chegar este augmento em Inglaterra, em França, e na Belgica, já existiam vias de facil comunicação antes da introdução dos caminhos de fero, e no entanto o trafego tem augmentado além do -up-o [?]; mas em Portugal, aonde apenas existem os mais simples e inadequados meios de transporte quer para mercadorias, quer para pass [429] sageiros [passageiros], e que é bastantemente privado, no estado actual da ordem em que o Reino se acha, desenvolvendo-se rapidamente a indústria, e a prosperidade, deve de prompto ter logar um trafico enorme.*

*O Rio Douro, deve notar-se, existe em grande abandono. Todos os annos se trona inavegavel para o commercio durante muito tempo, em consequencia das grandes cheias; em quanto nos meses de verão, as desvantagens que apresenta, em rasão de estar pouco limpo, são muitas e grandes. Já se acham estabelecidas Barcas a vapor de ainglaterra, as quais obrando em conjugação com o caminho de ferro, porão os Districtos*

*manufactureiros daquelle Pais a seis dias da Torre de Moncorvo, que distando poucas milhas da fronteira Hespanhola, deve dentro de pouco tempo tornar-se um emporio de Portugal.*

*As vantagens do trafico tem sido cuidadosamente avaliados, e offerecem plena garantia de um proveito satisfatorio. Nos Districtos superiores sabe-se que [430] existem consideraveis depositos de mineraes e de carvão, o que concorrerá para tornar mais importantes os rendimentos da Companhia. As exportações consistem principalmente de vinhos, aguardente, azeite, sal, fructas, cebolas, linhos, cortiça, laã, gado etc. As importações, de laneficios, algodoens, forragens, e outros productos manufacturados, peixe salgado, assucar, páu de tinturaria etc e productos coloniaes em geral.*

*Esperando-se confiadamente que tenha lugar um melhoramento nas pautas de Portugal, encaram com satisfação os homens d'Estado deste Pais a introducção de uma Empresa, que não pode deixar de promover os interesses mais importantes de uma Nação, e de fortalecer os laços de amisade felismente existente entre os dous Reinos.*

*O melhoramente das cousas na Peninsula hade eventualmente assegurar a extensão desta linha até á antiga e populosa cidade de Salamanca, e ao mesmo [431] da Hespanha. Não é facil avaliar os beneficos resultados do complemento de tal linha. Um immenso Districto dos mais ferteis paes da Europa será posto em immediata proximidade do mar, e d'ali por conseguinte com a Inglaterra, e outras Nações maritimas do mundo.*

*Um deposito de seis mil reis (£ 1,7 s.) por acção deverá ser pago aos banqueiros da Companhia na occasião de se distribuirem as acções, e nenhum outro pedido se fará antes de obtida a concepção do Governo, excepto no caso de assim se tornar necessario por alguma exigencia das Authoridades locaes.*

*No caso inesperado de se não obter a concessão da linha proposta, a totalidade dos depositos, menos as despesas justificadas, se restituirá aos possuidores de cautellas (serip) resgatando-as; porém taes despesas em caso nenhum excederão a 7. s. por acção.*

*O recibo dos banqueiros pela importancia do deposito, quando trocado nos Escriptorios da Companhia, dá direito ao res [432] pectivo [respectivo] possuidor a um certificado de acções correspondente á totalidade do depósito, na rasão de 27. s. por*

*acção. Conceder-se-hão vinte e um dias para semelhante troca, por um annuncio inserido duas vezes em dous dos jornaes que se publicam em Londres.*

*O pedido das prestaçoens será feito do mesmo modo por annuncios em dous jornaes publicados em Londres, e em outros publicados em Lisboa, e no Porto, assim como em outros papeis que os Directores de tempos a tempos hão-de designar; e se alguma das prestaçoens não fôr satisfeita dentro de 28 dias depois do dia marcado para o seu pagamento, o que tiver deixado de a pagar perderá absolutamente as suas acçoens e interesses.*

*Nenhuma prestação excederá a importancia do deposito, £ 1 - 7 s., e cada uma se pedirá em épocas nunca menores de quatro meses de intervallo, a não ser por determinação de uma Assembleia geral dos accionistas, devidamente [433] convocada por annuncios em dous dos jornaes publicados em Londres.*

*Paga que seja a somma total da subscrição, o accionista terá direito a receber, quando o exija, um titulo pagavel ao portador.*

*A gerencia dos negocios da Companhia será confiada a uma Junta de Directores em Portugal, que trabalhará de accordo com a Direcção em Londres.*

*Os Directores provisorios estão em negociaçoens com o Governo Português, e com os senhorios de terras e propriedades para a concessão, compra, ou aforamento das que possam ser necessarias para levar a effeito a proposta linha de caminho de ferro, e para outros fins que se julguem essenciaes aos interesses da Companhia.*

*Os Prospectos, e modelos para requisição de acçoens poderão obtêr-se no Escriptorio da Companhia etc etc (e nas direcçoens indicadas no original Ingles)*

[434] “Modelo para a requisição de acçoens”

---

*Aos Directores provisorios do caminho de ferro do Alto Douro.*

*Senhores*

*Peço no contemplado com ..... acçoens de 100\$000 r.<sup>s</sup> ou £ 22 – 10 s. no sobredito caminho de ferro, e por esta me comprometto a acceitar este numero de acçoens, ou outro menor que me fôr concedido; tem como a pagar sobre ellas o deposito estipulado, e todas as futuras prestaçoens que me forem exigidas.*

*Datada aos ..... dias de ..... 1845*

*Nome de baptismo, e sobrenome por extenso.....*

*Profissão ou officio.....*

*Residencia.....*

*Indicação de q.<sup>m</sup> pode informar a seu respeito.....*

---

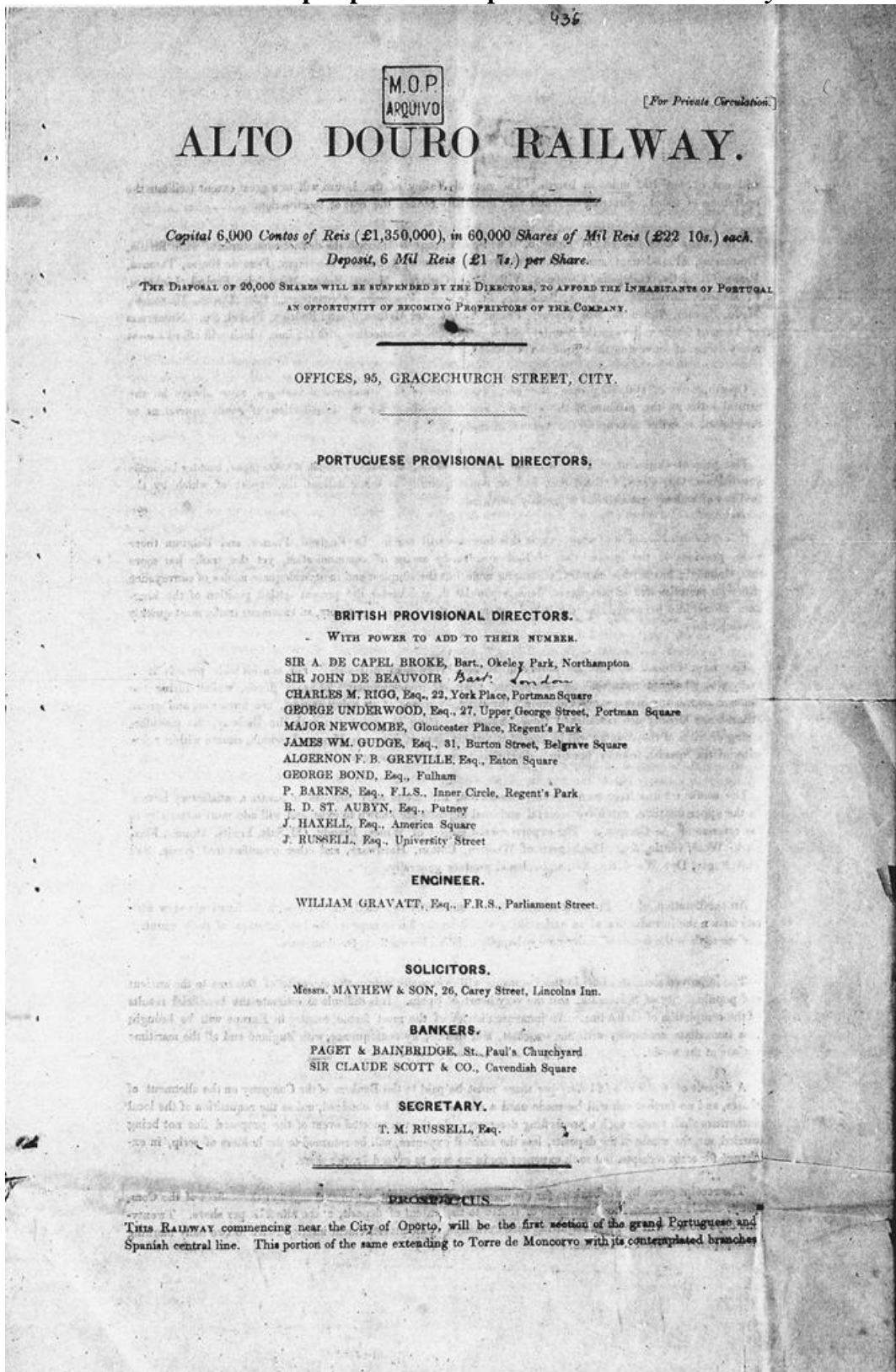
*Está conforme. Secretaria d'Estado dos Negocios Estrangeiros 29 de Maio 1845.*

*No impedimento do Cons.<sup>ro</sup> Off.<sup>al</sup> Maior,*

*ass) José Verissimo da Silva.*

(AHMOP 1845i)

Folha de rosto do documento com a proposta de construção de um CF desde a cidade do Porto à vila de TM por parte da empresa *Alto Douro Railway*



(AHMOP 1845j, 436)

**Documentos 9 e 9.1 - Proposta do Brigadeiro Antonio Bacon, representante de uma Companhia Ingleza**

*Proposta do Brigadeiro Antonio Bacon, representante de uma Companhia Ingleza.*

~~~~~

Caminhos de ferro ao Norte e Sul do Reino, com direcção ás fronteiras de Hespanha.

N.B. – a procuração juntou-se à nova Proposta feita pelo requerente, em virtude de B---es --- oss-o-- [?] offereceu para a construção de cam.^{os} de ferro.

[462] *Senhora*

Diz o Brigadeiro Antonio Bacon que tendo sido authorisado por Procuração dos Directores da Empreza para a Construcção de Carris de Ferro nos dois Reinos desta Peninsula a submetter certas propostas ao Governo de Vossa Magestade relativas a esse objecto.

Pede a Vossa Mag.de Seja Servida conceder ao Supp.^e licença para apresentar as mesmas propostas

E[spera] R[eceber] M[er]^{ce}

Lisboa 17 de Junho de 1845

ass) Antonio Bacon

(AHMOP 1845k)

Traducção

A todos os que as Presentes virem o muito Honrado Henrique Barão Paget, commumente chamado Conde de Uxbridge do Reyno Unido da Grã Bretanha e Irlanda, Arthur Rondeaux Conde de Courcy do Reyno de França e morador em S. James Place no condado de Middlesex em Inglaterra, e Thomas Slingsby Duncombe, morador em Albany

no dito Condado de Middlesex Escudeiro membro do Parlamento pelo districto de Iinsburg no mesmo Condado mandão saudar.

Porquanto a formação de hum Caminho de ferro, ou de Caminhos de ferro, tem sido projectada entre a Cidade de Lisboa no Reyno de Portugal e a Cidade de Madrid no Reyno de Hespanha, ou entre outras Cidades ou lugares nos Reynos de Hespanha e Portugal.

[473] *E porquanto se formou uma Companhia com o intuito de construir semelhante Caminho de ferro ou Caminhos de ferro debaixo da denominação de Companhia do Grande caminho de ferro de Madrid e Lisboa e esta Companhia se acha debaixo da unica administração de cinco Directores, trez dos quaes constituem um quorum (uma Comissão) para o expediente dos negocios com certos poderes e especialmente com o poder de nomear segundo o seu proprio arbitrio aquelles agentes da Companhia que julgarem de tempos a tempos necessarios*

E porquanto o Duque de Guiche do Reyno de França, o dito Henrique Conde de Uxbridge, o dito Arthur Rondeaux Conde de Courcy, Antonio Bacon da Caza de Rusham em Egham no Condado de Survey em Inglaterra official General no Exercito de Sua Magestade [474] a Raynha de Portugal constituem a Comissão Provisoria dos Directores da dita Companhia E porquanto em huma das Sessões da Comissão dos Directores da dita Companhia foi resolvido nomear-se o dito Antonio Bacon um agente da Companhia para os fins aqui ao diante mencionados, Agora portanto saiba-se que o dito Conde de Uxbridge Arthur Rondeaux Conde de Courcy e Thomas Slingsby Duncombe em virtude e execução do dito poder, e --rtude [?] qualquer outro o poder que os habilita por esta forma, são e cada hum delles descrevam por bem authorizar, constituir e nomear,

E por estas presentes o fazem e cada hum delles o fizeram authorizando, constituindo e nomeando o dito Antonio Bacon o verdadeiro e legal procurador e hum agente da dita Companhia para os [475] destes Reynos de Hespanha e Portugal, o fara em nome e em proveito da dita Companhia contratar e negociar um tratado ou convenção comm os Governos de Hespanha e Portugal, ou qualquer delles para ---- [?] respeito de tal caminho de ferro, ou de taes caminhos de ferro, e nessa conformidade sollicitar e obter mercês decretos e concessões dos Governos referidos para a construção de semelhante caminho de ferro, ou caminhos de ferro, e para corresponder, e para arranjar e para ajustar couzas e negocios com George Thomas Smith Cavalheiro o qual he nomeado, ou tenciona os ditos Directores nomear para ser hum agente da dita Companhia no Reyno de

Hespanha, ou com outro, ou qualquer outro agente nomeado, ou que venha a ser nomeado a esse effeito pelos ditos Directores, para assignar, sellar e executar todos os [476] contratos, obrigações, garantias na Empresa. E assim para obrar e negociar todas as outras couzas, assumptos e negocios os quaes serão ou possão ser necessarios ou convenientes a fim de levar a effeito o projecto de similhante caminho de ferro, ou caminhos de ferro, e para todos ou qualquer dos fins sobreditos de tempos a tempos substituir ou nomear [?] qualquer Procurador, ou procuradores, agente ou agentes, debaixo das ordens do dito Antonio Bacon, e para revocar [?] ou alterar similhante substituição ou nomeação se assim o julgar acertado. E ----- [?] for, e em nome e em favor da dita companhia, ou de outra sorte executar ou effectuar cada huma ou qualquer transacção instrumento, negocio ou couza seja o que fôr que possa dizer respeito ao dito caminho [477] de ferro, ou caminhos de ferro que serão necessarios ou convenientes que se fação executar ou effectuem dentro ou junto aos estabelecimentos tão inteiramente e effectivamente para todos os intentos e fins como os ditos Directores e poderião fazer se se achassem presentes, e abordados por si proprios. Em testemunho do que o dito Henrique Conde de Uxbridge, Arthur Rondeaux Conde de Courcy e Thomas Slingsby Duncombe aqui assignaram e puzeram os seus respectivos sellos no dia vinte e seis de Maio do anno de Nosso Senhor Jesus Christo, mil outo centos e quarenta e cinco.

Assignado sellado e entregue pelos aqui nomeados Henrique Conde de Uxbridge Arthur Rondeaux Conde de Courcy e Thomas Slingsby Duncombe na presença de I. Heuvitt Secretario da Companhia do Grande caminho de ferro de Madrid e Lisboa

----- [?] Solicitador de Temple, Londres

[478] Saibão todos os que no dia vinte e seis de Maio mil outo centos quarenta e cinco, perante mim Thomas Samuel Girdle- [?] de Londres Tabellião Publico de Notas por autoridade Real devidamente autorizado e juramentado apparecendo p----- [?] [perante mim ?] o Muito Honrado Henrique Barão Paget commumente chamado Conde de Uxbridge Arthur Rondeaux Conde de Courcy e Thomas Slingsby Duncombe Escudeiro, constituintes nomeados na antecedente Carta de Procuração, os quaes em seguimento na minha presença e na presença de Isaac Heuvitt e Roberto Mauley Lowe ambos testemunhas que este subscreveram, assignaram respectivamente e puzeram o seu sello em boa e devida forma legal, cumprindo e entregando a dita Carta de [479] de Procuração a fim que surta effeito como prov---o [?] de cada hum, e todos elles -----o [?] acto e

Instrumento s---- [?], e p----- [?] para os diversos usos e intentos --ta [?] respectivamente mencionados e --istados [?]. Em testemunho do que Eu aqui prestei a minha assignatura, pondo-lhe o meu Sello Notarial em Londres no dia e anno que fica dito.

(Assignado)

In fidem

(Lugar do Sello Notarial)

Thomas S. --ildler [?]

Tabellião Publico

Jeremias Meagler, Vice Consul de S. M. Britannica em Lisboa,

Certifico ser a precedente huma fiel traducção de huma Procuração original escripta em Inglez que me foi apresentada devidamente legalizada pelo Consul Geral de Portugal em Londres, e hum Tabellião da mesma Cidade.

Em fé do que passei a presente que assigno e sello em Lisboa aos 17 de Junho de 1845.

ass) Jeremias Meagler

V. Consul

(AHMOP 18451)

Carris centenários no ramal de La Fregeneda



(ABREU 2003f)

V – BIBLIOGRAFIA GERAL

9

Que pasaba el tren el río
por el puente;
que la luna lo acompañaba
por la corriente.
Que corriente a través que corría
la luna fría,
la luna rota,
la luna despavorida.

“Que quién huye por los montes
de Portugal.
Que quién asusta a las chochas
del cañaverál.
¿Quién se trae a la novia robada
de don Elías
en camisa?
Y la seda y café de matute
¿quién lo metía?

¡Cuidado los hombres sin ley,
los hombres de mala vida!:
sobre el peñasco
agazapado
el comisario
de Policía
va a saltar sobre el tren!:
va a arrastrarlo en sus garras temblando
fuera de la vía!:
lo va a desgarrar,
lo va a escacharrar
a golpe de mandíbula!”

Allá a la izquierda
sobre los trigos
ya quiere clarecer.
Allá en lo alto
se va callando la luna,
la luna solta
la luna pálida,
la luna de amanecer.

De Zamora a Medina del Campo

(Agustín GARCÍA 1981)

IMPRESSA E MANUSCRITA, ICONOGRÁFICA, CARTOGRÁFICA, HEMEROGRÁFICA E FOTOGRÁFICA

ABC 1957 – ABC, *El Jefe de Estado inauguró ayer el tramo ferroviario Puebla de Sanabria-Orense, penultimo de la Linea Zamora-Orense-La Coruña*, in: ABC (periodico), año 50, n.º 16.009, Madrid, 02.VII.1957.

ABRAGÃO 1956a – ABRAGÃO, Frederico de Quadros, *Caminhos de Ferro Portugueses, esboço da sua História*, vol. 1.º, ed. do centenário, Lisboa, CCFP, 1956 [foi este livro assim como o seguinte, entre outra bibliografia ferroviária (TEIXEIRA 1938; GAIO 1957), oferecido pelo estimado amigo e conterrâneo António Gouveia, funcionário jubilado do Gabinete de Relações Públicas da CP, entretanto falecido, ao qual aqui deixamos o nosso reconhecimento póstumo].

ABRAGÃO 1956b – ABRAGÃO, Frederico de Quadros (compilação de), *Cem Anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*, cit. Vilhena Barbosa (in “Arquivo Pitoresco”), Lisboa, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Edição do Centenário, 1956, 84-90.

ABREU & RIVAS 2006 – ABREU, Carlos d’ & RIVAS CALVO, Emilio, *A Ponte ferroviária do Pocinho – um monumento da Arqueologia Industrial que urge preservar*, Actas do II Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (29.IV – 02.V.2004), in: *Côavisão cultura e ciência*, n.º 8, VNFC, CM, 2006, 90-111.

ABREU & RIVAS 2007 – ABREU, Carlos d’ & RIVAS CALVO, Emilio, *Vestígios da ponte de La Salud e da antiga estação de Tejares (base da cuba da aguada)*, Salamanca, 07.I.2007.

ABREU & RIVAS 2008 – ABREU, Carlos d’ & RIVAS CALVO, Emilio, *Fotografias da ponte de La Salud - El Marín* (nome das quintas aí existentes, sendo que a primeira se situa na margem esquerda e continua a ser explorada enquanto que a segunda com edifícios de arquitectura rural e de grande volumetria tem as instalações abandonadas) e *sítio da antiga estação de Tejares* com a base para o depósito de água, Salamanca, 17.I.2008.

ABREU & TORRE 1998 – ABREU, Carlos d’ & TORRE RODRÍGUEZ, José Ignacio de la, *O Douro, Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo - duas margens de alguma conflituosidade na Idade Média*, Ciclo de Colóquios e Conferências - Abertura do Circuito Turístico-Arqueológico de Freixo de Numão (25-27.IV.1997), actas in: *Côavisão*, Nº. 0, coord. A. Sá Coixão, VNFC, CM, 1998, 69-77.

ABREU 1990 – ABREU, Carlos d’, *O Concelho de Freixo de Espada à Cinta no Século XVIII Segundo dois manuscritos inéditos. Memórias da Academia Real de História (1721). Memórias Paroquiais (1758)*, Douro Arqueológico, Caderno 1, Projecto Arqueológico da Região de Moncorvo, TM, Edições Afrontamento, 1990.

ABREU 1992 – ABREU, Carlos d’, *Travessia do Douro em barco tradicional de pesca, no sítio na Cadima, sucessor da antiga barca de Vilarinho da Castanheira (Lousa - estação ferroviária de Freixo-Mós)*, fotografia, Lousa, 01.08.1992.

ABREU 1994 – ABREU, Carlos d’, *Património Alto-Duriense. Moncorvo Setecentista*, Seminário na área de Património Construído e Natural, Porto, Universidade Portucalense, 1993-1994.

ABREU 1995 – ABREU, Carlos d', *Solução de Siega Verde (Espanha) é exemplo para as gravuras do Côa*, in: Terra Quente, jornal regional, ano VI, n.º 87, Mirandela, 15.II.1995, 5.

ABREU 1996a – ABREU, Carlos d', *Reformas Administrativas Liberais(1832-1836) O caso de Vilarinho da Castanheira*, in: Terra Quente, ano VII, n.º107, Mirandela, 1.I.1996, 3.

ABREU 1996b – ABREU, Carlos d', *A estação arqueológica do Castelejo (Lousa, Torre de Moncorvo) – sua descoberta e tentativa de interpretação*, in: Brigantia, vol. XVII, n.º 3/4, Bragança, Assembleia Distrital, 1996, 15-29.

ABREU 1996c – ABREU, Carlos d', *A criação do distrito da Guarda no âmbito das reformas administrativas liberais (1832-1836)*, in: Êcôa, Ano III, n.º 24, VNFC, 01.VIII.1996, 6.

ABREU 1997a – ABREU, Carlos d', *As pontes da Régua*, fotografias, 1997.

ABREU 1997b – ABREU, Carlos d', *Outra vista, tomada do mesmo sítio (ao fundo a ferrovia que aí passa em túnel)*, fotografia, SJP, 1997.

ABREU 1998 – ABREU, Carlos d', *Torre de Moncorvo - percursos e materialidades medievais e modernos*, dissertação de Mestrado em Arqueologia (1994-1998), Porto, FLUP, 1998.

ABREU 1999a – ABREU, Carlos d', *A criação do Concelho de Torre de Moncorvo, construção da fortaleza na sua sede e respectiva forma urbana*, in: Carlos Alberto Ferreira de Almeida *in memoriam*, coord. Mário Jorge Barroca, vol. I, Porto, FLUP, 1999, 23-32.

ABREU 1999b – ABREU, Carlos d', *Lagoaça nas Memórias Paroquiais de 1758*, in: Freixo Cultural, n.º 2, FEC, CM, 1999, 20-22.

ABREU 1999c – ABREU, Carlos d', *Paisagem industrial evolutiva*, in: Álbum fotográfico da III.ª Expedição Pedestre “Á Descoberta do Património do Alto Douro”: descida do Douro Superior [Estação do Pocinho com velha locomotiva e ponte ao fundo], Lousa, Associação Cultural e Recreativa da Lousa, 12-14.VIII.1999.

ABREU 2000 – ABREU, Carlos d', *Mineração e metalurgia em torno do jazigo de ferro de Torre de Moncorvo*, in: Actas do 3º Congresso de Arqueologia Peninsular, vol. VIII – “Terrenos” da Arqueologia da Península Ibérica, Porto, Associação para o Desenvolvimento da Cooperação em Arqueologia Peninsular (ADECAP), 2000 [Março de 2002], 367-382.

ABREU 2001 – ABREU, Carlos d', *Proposta de (re)demarcação da Comarca de Torre de Moncorvo segundo um manuscrito de José António de Sá (1795)*, in: revista “Aquae Flaviae”, n.º 25, Chaves, Grupo Cultural “Aquae Flaviae”, 2001, 119-142.

ABREU 2002 – ABREU, Carlos d', *O Abade Tavares, precursor da Arqueologia do Sul do Distrito de Bragança e o processo de concurso para pároco de Carviçais (1899)*, sep. revista “Brigantia”, vol. XXII, n.º 3/4, Bragança, 2002, 153-164.

ABREU 2003a – ABREU, Carlos d', *A Itineração na Antiga Comarca de Torre de Moncorvo*, in: Douro – Estudos & Documentos, Ano 8, n.º 15, IVP / UP / UTAD, Porto, GEHVD, 2003, 87-101.

ABREU 2003b – ABREU, Carlos d', *Para a História do antigo Convento Trinitário e culto à Senhora dos Remédios na Paróquia de S. Lourenço da Lousa*, sep. revista “Côavisão – cultura e ciência”, coord. A. Sá Coixão, n.º 5, VNFC, CM, 2003 (51 pp.).

ABREU 2003c – ABREU, Carlos d', *Em defesa do Caminho de Ferro – “nuestros hermanos” dão o exemplo*, in: Terra Quente, Ano XI, n.º 286, Mirandela, 2003.07.15, p. 4;

ABREU 2003d – ABREU, Carlos d', *Torre de Moncorvo na cartografia antiga (séculos XVI-XVIII)*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. VIII, n.º 16, IVDP / UP / UTAD, Porto, GEHVID, 2003, 27-37.

ABREU 2003e – ABREU, Carlos d', *Álbum fotográfico da VII.ª Expedição Pedestre “Á Descoberta do Património do Alto Douro”* (Lousa - Vilarinho da Castanheira – Seixo de Ansiães – Selores – (vila-morta de) Ansiães - Marzagão – // – S. Lourenço (Pombal) – descida do Baixo Tua pela via férrea até ao Douro), Lousa, LOUSAVERDE, 2003.

ABREU 2003f – ABREU, Carlos d', *Carris com 100 anos no ramal de LF*, fotografia, LF, 21.VII.2003.

ABREU 2004a – ABREU, Carlos d', *O (mutilado) Caminho-de-Ferro do Douro: subsídios para a sua História, preservação e reestruturação*, comunicação apresentada às I Jornadas Sobre Vías de Desarrollo Transfronteirizo, org. Asociación de Empresarios del Abadengo, Lumbrales (Salamanca), publicado em suporte digital (DVD), 27 y 28 de Noviembre de 2004.

ABREU 2004b – ABREU, Carlos d', *O Património Ferroviário raiano da Linha do Douro – um antigo comboio ibérico entre o Porto e Salamanca*, in: Revista Altitude, Ano LXIII, N.º 9 (3.ª série), Guarda, Assembleia Distrital, 2004, 137-178.

ABREU 2004c – ABREU, Carlos d', *A construção do Convento de S. Francisco no contexto da evolução urbanística da vila de Torre de Moncorvo*, in: Còavisão – cultura e ciência, n.º 6, VNFC, CM, 2004 (15-33).

ABREU 2005 - ABREU, Carlos d', *A barragem do Pocinho e embarcações que acabaram de a transpor, vistas da velha ponte*, TM / VNFC, 2005.

ABREU 2005a – ABREU, Carlos d', *O troço desactivado da Linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban): um caso de Património Arqueológico Ferroviário a defender*, Actas do I Congresso de Arqueologia de TAD e Beira Interior (29.IV – 02.V.2004), in: Còavisão cultura e ciência, n.º 7, VNFC, CM, 2005, 101-131.

ABREU 2005b – ABREU, Carlos d', *Álbum fotográfico da Linha do Tua*, viagem de automotora Tua – Mirandela – Tua e estações do troço desactivado, Ago2005.

ABREU 2005c – ABREU, Carlos d', *Antiga calçada e respectiva ponte no Còa (vila de Almeida) / Ruínas da ponte medieval sobre o Còa*, in: Álbum fotográfico da IX.ª Expedição Pedestre “Á Descoberta do Património do Alto Douro” (Descida do Curso Médio do rio Còa), concelhos de Almeida e FCR, 2005.

ABREU 2005e – ABREU, Carlos d', *Trecho do troço ferroviário entre La Fregeneda e Barca d'Alva, vendo-se a vila LF no planalto à esquerda e o Àgueda ao fundo a servir de fronteira*, fotografia, Escalhão (FCR), 14.IV.2005.

ABREU 2005f – ABREU, Carlos d', *Viadutos entre La Fregeneda e Barca d'Alva*, 2 fotografias, Escalhão (FCR), 31.V.2005.

ABREU 2006a – ABREU, Carlos d', *Visita à antiga estação ferroviária de Mogadouro – Linha do Sabor*, fotografias, Santiago (Mogadouro), 1.X.2006.

ABREU 2006b – ABREU, Carlos d', *As pontes de 1871 e 1927 sobre o Douro no Peso da Régua*, fotografias, Peso da Régua – Lamego, 9.IV.2006.

ABREU 2006c – ABREU, Carlos d', *A Linha da Beira Baixa nas Portas de Ródão e a estação de Ródão*, fotografias, Vila Velha de Ródão, 16.IX.2006.

ABREU 2006d – ABREU, Carlos d', *O Caminho-de-ferro da Beira Alta na zona da fronteira*, fotografias, VF / FO, 17.IX.2006.

ABREU 2006e – ABREU, Carlos d', *Das antigas barcas de passagem no Douro Ibérico*, in: Douro – Estudos & Documentos, Ano 12, n.º 21, IVDP / UP / UTAD, Porto, GEHVID, 2006, 45-75.

ABREU 2006f – ABREU, Carlos d', *Jornal “O Transmontano”*, microfilmagem dos artigos em defesa da construção da ponte do Pocinho e CF até MD, insertos neste periódico, amavelmente cedido pelo Prof. Alberto Areosa (TM), Guarda, 2006.

ABREU 2006g – ABREU, Carlos d', *Navio de cruzeiro no Douro (visto do Bezerral, Lousa. Na outra margem a ferrovia (concelho de Vila Nova de Foz Côa)*, fotografia, Lousa, 2006.

ABREU 2006h – ABREU, Carlos d', *A foz do rio Huebra vista do Penedo Durão*, fotografia, Poiares (FEC), 12.III.2006.

ABREU 2007a – ABREU, Carlos d', *A ponte de Remondes e a epígrafe que assinala a sua construção*, sobre o rio Sabor / EN 216, fotografias aquando do II Encontro de Ambientalistas “Pelo Rio Sabor”), Remondes (Mogadouro), 10.III.2007.

ABREU 2007b – ABREU, Carlos d', *La Cicutina (ou de San Lorenzo), ponte sobre o rio tormes entre Fermoselle (Zamora) e Trabanca (Salamanca)*, fotografias, 26.IV.2007.

ABREU 2007c – ABREU, Carlos d', *A ponte da Portela do Sabor*, fotografias, TM, 30.IX.2007.

ABREU 2007d – ABREU, Carlos d', *A construção da Linha do Tua: um comboio do Douro a Bragança (1883 – 1906)*, in: Actas das IX Jornadas Culturais de Balsamão (7-10.IX.2006), Centro Cultural de Balsamão, Chacim, 2007, 171-201.

ABREU 2007e – ABREU, Carlos d', *Calzadilla de Valmuza*, fotografias, Salamanca, 22.X.2007.

ABREU 2007f – ABREU, Carlos d', *A Linha do Sabor na vila de Torre de Moncorvo*, fotografias, 30.XII.2007.

ABREU 2007g – ABREU, Carlos d', *Torre de Moncorvo - território e administração (1285-1994)*, in: Brigantia, vol. XXVII, n.ºs 1/2/3/4, Bragança, Assembleia Distrital, 2007, 725-740.

ABREU 2007h – ABREU, Carlos d', *Panorâmica da zona de fronteira com o rio Águeda em primeiro plano e ao fundo o Douro / Vista geral e pormenores da ponte internacional da Barca d'Alva*, fotografias, BA (Escalhão), 21.X.2007.

ABREU 2007i – ABREU, Carlos d', *Fiesta del Ferrocarril*, notícia, in: A Guarda, semanário, ano 103, n.º 5.104, Guarda, 01.XI.2007, 20.

ABREU 2007j – ABREU, Carlos d', *V Festa em Defesa da Linha do Douro. Estación de la Fuente de San Esteban (Salamanca) 28 de Outubro de 2007*, in: Notícias de Freixo de Numão, ano XXV, n.º 255, Freixo de Numão, Nov/Dez 2007, 8.

ABREU 2007l – ABREU, Carlos d', *V Festa em Defesa da Linha do Douro*. fotografia,

LFSE, 28.X.2007.

ABREU 2007m – ABREU, Carlos d', *Campo Charro*, fotografia, Carretera N-620 (Salamanca), 22.X.2007.

ABREU 2008a – ABREU, Carlos d', *A inacabada ponte de Silhades e a aldeia de Silhades*, fotografias, Silhades (Felgar, TM), 7/15-17.VIII.2008.

ABREU 2008b – ABREU, Carlos d', *Alguns viadutos entre La Fregeneda e Barca d'Alva*, fotografias, La Fregeneda, 28.IV.2008.

ABREU 2008c – ABREU, Carlos d', *Os antigos estabelecimentos hospitalares de Torre de Moncorvo e breves aspectos sobre a assistência e higiene públicas*, in: Revista Campos Monteiro (história património cultura), n.º 3, Coimbra, Associação dos Alunos e Amigos do Colégio Campos Monteiro (AAACCM), Nov 2008, 35-51.

ABREU 2008d – ABREU, Carlos d', *Eclusa da barragem do Pocinho a ser transposta por uma embarcação turística*, fotografia, Pocinho (TM), 10.IX.2008.

ABREU 2009 – ABREU, Carlos d', *Descida do troço ferroviário entre La Fregeneda e Barca d'Alva em mais uma acção reivindicativa em defesa daquele património ferroviário*, fotografias, LF, 17.X.2009.

ABREU 2009a – ABREU, Carlos d', *Troço ferroviário entre La Fregeneda e Barca d'Alva - Túnel 7 e viaduto de Poyo Valiente (entre túneis 6 e 7) – siglas de canteiro*, 6 fotografias, LF, 17.X.2009.

ABREU 2009b – ABREU, Carlos d', *As ligações ferroviárias transfronteiriças meridionais luso-espanholas*, fotografias, Arroyo de Malpartida / Palazuelo-empalme / Elvas / Marvão-Beirã, 08-13.VI.2009.

ABREU 2009c – ABREU, Carlos d', *A Confraria e Irmandade de Santa Cruz do Peredo dos Castelhanos - Os estatutos e o património artístico (1618-1873)*, in: Revista Campos Monteiro (história património cultura), n.º 4, TM, Associação dos Alunos e Amigos do ex-Colégio Campos Monteiro, Dez.º 2009, 49-80.

ABREU 2009d – ABREU, Carlos d', *Vista geral da zona de implantação do Cachão da Valeira na actualidade*, fotografia, SJP, 09.VIII.2009.

ABREU 2009f – ABREU, Carlos d', *Carlos d'Abreu, dirigente da Plataforma Ciudadana en Defensa del Ferrocarril (Salamanca)*, entrevista conduzida pelo jornalista António de Sá Rodrigues (c/ destaque na 1.ª pág.), in: A Guarda, ano 105, n.º 5201, Guarda, 08.X.2009, 8-9.

ABREU 2009g – ABREU, Carlos d', *O sítio da antiga travessia ferroviária do Douro na zona da Ferradosa*, fotografia, Vista a partir do concelho de Carraceda de Ansiães, 10.VIII.2009.

ABREU 2010 – ABREU, Carlos d', *A antiga ponte de Cerralbo na estrada SA-517 (estrada de Salamanca a Vega de Terrón)*, fotografias, Cerralbo, 07.IV.2010.

ABREU 2010a – ABREU, Carlos d', *Alguns viadutos entre La Fregeneda e Barca d'Alva*, 2 fotografias, LF, 02.IV.2010.

ABREU 2010b – ABREU, Carlos d', *Ponte internacional ferroviária da Barca d'Alva*, 4 fotografias, Barca d'Alva (Escalhão), 02.IV.2010.

ABREU 2010c – ABREU, Carlos d', *A antiga estação ferroviária de Chaves, agora com outros usos*, fotografia, Chaves, 27.VIII.2010.

ABREU 2011a – ABREU, Carlos d', *Das coisas da Loisa, uma aldeia empoleirada no Doiro*, in: Trás-os-Montes e Alto Douro: Mosaico de Ciência e Cultura (colectânea de autores oriundos de Trás-os-Montes e Alto Douro), coord. Armando Palavras, Lagoaça (FEC), Comissão de Festas de Nossa Senhora das Graças, 2011, 105-113/360.

ABREU 2011b – ABREU, Carlos d', *Ex-voto por um salvamento relacionado com a barca do Pocinho*, fotografia, VNFC (S.^{ra} da Veiga), 01.IX.2011.

ABREU ET ALII 2004 – ABREU, Carlos d', COUTEIRO, Pedro & HOELZER, André, *A Cornalheira de Santo Alifonso: o caso anómalo de uma aroeira arbórea a enriquecer o Património do Vale do Baixo Sabor*, in: *Côavisão cultura e ciência*, n.º 6, CM, VNFC, 2004, 35-43.

ABREU ET ALII 2011 – ABREU, Carlos d', CELAYA, Laura & IRIGOYEN, Iñigo, *Mapa-base do território em estudo*, Salamanca, Servicio Transfronterizo de Investigación Geográfica (USAL), 2011.

ACERO & GÁLVEZ 2004 – ACERO PÉREZ, Jesús & GÁLVEZ PÉREZ, María Soledad, *Toponímia de la Vía de la Plata y su entorno en el tramo Mérida-Baños de Montemayor*, in: V Mesa Redonda Internacional sobre Lusitania Romana: Las Comunicaciones (Cáceres, 7-9.XI.2002), Madrid, Ministerio de Cultura, Secretaría General Técnica, 2004, 441-497.

ADB 1567 - Arquivo Distrital de Braga, *Carta da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo ao Arcebispo D. Fr. Bartolomeu dos Mártires relativa aos embargos postos ao Vigário da Comarca pelo Comendador da igreja daquela Vila que pretendia impedir as obras determinadas pelo Visitador*, Gaveta das Cartas, doc. 51, Braga, 29.VIII.1567.

ADBç 1901-1903 – ADB, *Actas da Câmara Municipal de Bragança*, Livro 11, Bragança, Arquivo Municipal, 1901-1903.

ADBç 1905-1908 – ADB, *Actas da Câmara Municipal de Bragança*, Livro 13, Bragança, Arquivo Municipal, 1905-1908.

ADBç 1910-1911 – ADB, *Actas da Câmara Municipal de Bragança*, Livro 15, Bragança, Arquivo Municipal, 1910-1911.

ADCR 1885-1897 – Archivo Diocesano de Ciudad Rodrigo, *Libro de Difuntos*, (Parroquia de San Marcos de LF), Ciudad Rodrigo, 1885-1897.

Adelanto 1889 – El Adelanto (diario), *Consejo de la Compañía de los Dikes de Oporto y Ferrocarriles Peninsulares*, Salamanca, 21.XII.1889.

Adelanto 1890 – El Adelanto (diario), *Nombrado Jefe de Servicio Sanitario de la CFSFP Cristino Cebrián*, Salamanca, 05.XI.1890.

Adelanto 1897a – El Adelanto (diario), *José Fernández Márquez agraciado con la Cruz de Nuestra Señora de la Concepción de Villaviciosa*, Salamanca, 19.I.1897.

Adelanto 1897b – El Adelanto (diario), *Desprendimiento en el túnel 1 de La Fregeneda*, Salamanca, 14.II.1897.

Adelanto 1897c – El Adelanto (diario), *Viaje especial a Figueira a los toros (800 viajeros)*, Salamanca, 22.IX.1897.

Adelanto 1898a – El Adelanto (diario), *Petición para la construcción definitiva de la estación de Salamanca*, Salamanca, 23.VII.1898.

Adelanto 1898b – El Adelanto (diario), *Estación de Salamanca*, Salamanca, 24.VII.1898.

Adelanto 1898c – El Adelanto (diario), *La estación de Salamanca*, Salamanca, 31.VII.1898.

Adelanto 1898d – El Adelanto (diario), *La estación de los ferrocarriles*, Salamanca, 10.VIII.1898.

Adelanto 1898e – El Adelanto (diario), *Expedición a Figueira. Tren especial*, Salamanca, 14.VIII.1898.

Adelanto 1908 – El Adelanto (diario), *Asamblea de la CFSFP*, Salamanca, 17.VII.1908.

Adelanto 1910 – El Adelanto (diario), *La CFSFP ha celebrado junta anual de aprobación de cuentas*, Salamanca, 14.VII.1910.

Adelanto 1911 – El Adelanto (diario), *El día 3 de julio de 1911 se reunió la junta general de accionistas de la CFSFP*, Salamanca, 05.VII.1911.

Adelanto 1912 – El Adelanto (diario), *Junta de la CFSFP en Salamanca*, Salamanca, 04.VII.1912.

Adelanto 1913a – El Adelanto (diario), *Billetes económicos a los baños en Portugal*, Salamanca, 09.VI.1913.

Adelanto 1913b – El Adelanto (diario), *Concurso entre los lectores de El Adelanto para cinco viajes a Figueira da Foz*, Salamanca, 15.VII.1913.

Adelanto 1913c – El Adelanto (diario), *Viaje de recreo a Figueira da Foz*, Salamanca, 28.VII.1913.

Adelanto 1913d – El Adelanto (diario), *El botijo de Figueira o el delirio en los viajeros*, Salamanca, 15.VIII.1913.

Adelanto 1915 – El Adelanto (diario), *El botijo a Figueira (este año 380 billetes más que el anterior)*, Salamanca, 16.VIII.1915.

Adelanto 1922 – El Adelanto (diario), *El veraneo en Portugal. A Figueira en el Botijo (276 billetes, solo tres de segunda)*, Salamanca, 13.VIII.1922.

Adelanto 1965a – El Adelanto (diario), *Catástrofe Ferroviaria en Villar de los Álamos. El Sud Exprés Paris Lisboa Chocou con el Tren Ligero Procedente de Fuentes de Oñoro. Trágico Balance: 29 Muertos y más de 50 Heridos*, n.º 25 169, Salamanca, 19.XII.1965.

Adelanto 1965b – El Adelanto (diario), *Dolor de Salamanca por la Catástrofe Ferroviaria en Villar de los Álamos*, n.º 25 170, Salamanca, 21.XII.1965.

Adelanto 1965c – El Adelanto (diario), *Ayer otro accidente ferroviario en Portugal. Chocaron en Praia do Ribatejo dos trenes, en uno de los cuales viajaban trece supervivientes de la catástrofe de Villar de los Álamos. Balance de víctimas del accidente del lunes a 20 km de Lisboa, 22 muertos e 30 heridos*, n.º 25 171, Salamanca, 22.XII.1965.

Adelanto 1965d – El Adelanto (diario), *El accidente ferroviario en Villar de los Álamos...*, n.º 25 172, Salamanca, 23.XII.1965.

Adelanto 1967 – El Adelanto (diario), *Automotor rápido Oporto Salamanca*, n.º 25 619, Salamanca, 01.VI.1967, 8.

ADG... – Arquivo Distrital da Guarda, *Fundo da Direcção de Estradas da Guarda*, Junta Autónoma de Estradas (até 1927).

ADVR 1903 – Arquivo Distrital de Vila Real, *Auto da inauguração dos trabalhos de construção do Caminho de Ferro do Corgo*, Manuscrito 1605, Vila Real, 24.VIII.1903.

AACP 1877 – AACP, *Secção Noticiosa, Numero de metros de estradas construidos exclusivamente por conta do Estado, nos Districtos do Continente do Reino, durante o anno economico de 1875-1876*, in ROPM, t. VIII, n.º 85, Lisboa, 1877, 57-59.

AACP 1879 – AACP, *Actas de Sessões* (de 15.XII.1877, 29.XII.1877, 10.I.1878, 26.I.1878 e 01.III.1879), in: ROPM, t. X, n.ºs 109 e 110, Lisboa, Jan-Fev 1879, 43/57/65/71/372 (respectivamente).

AESO 2005 – AESO, *La línea salmantina de Fuente de San Esteban a Barca d'Alva. Puentes singulares en la línea del Duero*, in: revista *TrenManía*, n.º 25, Barcelona, MC Ediciones S.A., abril 2005.

AFONSO 1982 - AFONSO, Belarmino, *O Vicariato de Moncorvo, parcela territorial de Braga, análise de um manuscrito*, sep. "O Distrito de Braga", vol. V, 2ª. Série (IX), Braga, 1982, 9.

AFONSO 1984 – AFONSO, Virgílio, *Toponímia Histórica da Guarda*. Guarda, CM, 1984.

AGAE 1864 – AGAE, *Informe sobre los Ferrocarriles que deben atravesar la frontera entre España y Portugal*, Seccion O.P., Caja 27.336, Alcalá de Henares, 1864.

AGAE 1876a – AGAE, *Ferrocarriles Internacionales – Estudios – Seccion de la frontera* [carta a acompanhar a acta e o plano de travessia da fronteira em VF], Seccion O.P., Caja 27.466, Alcalá de Henares, 18.IV.1876.

AGAE 1876b – AGAE, *Ferrocarriles Internacionales – Estudios – Seccion de la frontera Medina del Campo por Salamanca ó Zamora á Lisboa y Oporto* [carta remetiendo una reseña comparativa entre ambas direcciones], Seccion O.P., Caja 27.466, Alcalá de Henares, 15 y 29.VII.1876.

AGAE 1879a – AGAE, *Ferrocarriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa, Bifurcacion de Boadilla á Barca de Alba – Paso de la frontera - Acta*, Seccion O.P., Caja 27.555, Alcalá de Henares, [Madrid 15Jul - Porto 19Jul] 1879.

AGAE 1879b – AGAE, *Ferrocarriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa, Bifurcacion de Boadilla á Barca de Alba – Paso de la frontera - Memoria*, Seccion O.P., Caja 27.555, Alcalá de Henares, [Madrid 20Jul] 1879.

AGAE 1879c – AGAE, *Informe relativo al cruce por la frontera de Portugal, cerca de Barca de Alva en Portugal, del Ferrocarril que desde dicho punto va a Salamanca y de su trazado entre ellos*, Seccion O.P., Caja 27.530, Alcalá de Henares, [Badajoz 24Jul] 1879.

AGAE 1880 – AGAE, *Memoria Ferrocarriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa. Ingeniero Luis Page y Ingeniero Jefe Eusebio Page*, VII vols., Sección O.P., Cajas 27.555 y 27.556, Libro 3.733, Alcalá de Henares, 1880.

AGAE 1883 – AGAE, *Memoria justificativa de las variantes que la Compañía del ferrocarril de Salamanca á la frontera portuguesa, propone introducir en la línea-ramal de Boadilla á*

Barca de Alva. Consideraciones generales, Sección O.P., Caja 27.553, Alcalá de Henares [aprobado em parte (entre o km 9 e o 77)], 1883.

AGAE 1884 – AGAE, *Ponte Internacional sobre o río Águeda – Memoria Descriptiva*, Sección O.P., Caja 27.543. Alcalá de Henares, (Porto 21 Jun) 1884.

AGAE 1884-1885 – AGAE, *Memoria justificativa de las variantes que la Compañía del ferro-carril de Salamanca a la frontera portuguesa, propone introducir en la línea-ramal de Boadilla a Barca de Alva*, Ingeniero Jefe de la División Española de la Compañía Sr. Wesolowski, Sección O.P., leg. 8.870, Alcalá de Henares, 1884-1885.

AGAE 1885a – AGAE, *Memoria del proyecto del puente sobre el río Yeltes*, Sección O.P., Legajo 7255, Alcalá de Henares, 1885.

AGAE 1885b – AGAE, *Memoria del proyecto del viaducto sobre el río Froya*, Sección O.P., Legajos 7255 y 7256, Alcalá de Henares, 1885.

AGAE 1885c – AGAE, *Memoria del proyecto del viaducto sobre el arroyo Morgado*, Sección O.P., Legajo 7256, Alcalá de Henares, 1885.

AGAE 1885d – AGAE, *Memoria del proyecto del viaducto sobre el arroyo de Poyo Rubio*, Sección O.P., Legajo 7256, Alcalá de Henares, 1885.

AGAE 1885e – AGAE, *Memoria del proyecto del viaducto sobre el arroyo de El Lugar*, Sección O.P., Legajo 7256, Alcalá de Henares, 1885.

AGAE 1885f – AGAE, *Memoria del proyecto del viaducto sobre el arroyo de Los Poyos*, Sección O.P., Legajo 7256, Alcalá de Henares, 1885.

AGAE 1885g – AGAE, *Memoria del proyecto del viaducto sobre el arroyo de Los Riscos*, Sección O.P., Legajo 725, Alcalá de Henares, 1885.

AGAE 1885h – AGAE, *Memoria del proyecto del viaducto sobre el arroyo de Las Almas*, Sección O.P., Legajo 7256, Alcalá de Henares, 1885.

AGUILAR 2010 – AGUILAR CIVERA, Inmaculada, *El transporte en el paisaje industrial. Trazados y redes en el territorio*, in: Patrimonio Industrial y Paisaje - V Congreso Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Publica en España, Gijón TICCIH, 2010, 319-332.

AHD 1865 – AHD, *Diario da Camara dos Senhores Deputados*, acta da sessão de 07 de Dezembro, Lisboa, 1865, 2805.

AHD 1880 – AHD, Sinopse dos negocios de que se ocupou a Legação de Sua Magestade Fidelíssima em Madrid durante o anno de 1880. Direcção dos Consulados e dos Negocios Commerciais, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 131, 1881-1883, mç 1, f.1ª 1, Lisboa, MNE, 1880 [consulta realizada em 14.X.2002].

AHD 1882a – AHD, *Copia do perfil longitudinal de Boadilla a Barca d'Alva*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 131, 1881-1883, mç 3, Of.º n.º 47-A, Lisboa, MNE, 24.V.1882 [consulta realizada em 14.X.2002].

AHD 1882b - AHD, *Nota do Governo Espanhol sobre certas modificações nas pendentes e curvas do traçado das linhas férreas de Salamanca a Boadilla, com dois ramais à fronteira portuguesa*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 131, 1881-1883, mç 3, Of.º n.º 50-A, Lisboa, MNE, 28.V.1882 [consulta realizada em 14.X.2002].

AHD 1884a – AHD, *Projecto e orçamento da ponte sobre o Rio Águeda*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 132, 1884-1886, mç 2, Of.º n.º 88-A, Lisboa, MNE, 30.VII.1884 [consulta realizada em 14.X.2002].

AHD 1884b – AHD, *Plano de Hinojosa a fronteira*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 132, 1884-1886, mç 2, Of.º n.º 93-A, Lisboa, MNE, 28.IX.1884 [consulta realizada em 14.X.2002].

AHD 1884c – AHD, *Ponte internacional sobre o Rio Águeda*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 132, 1884-1886, mç 2, Of.º n.º 101-A, Lisboa, MNE, 17.X.1884 [consulta realizada em 14.X.2002].

AHD 1884d – AHD, *Ponte internacional sobre o Rio Águeda*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 132, 1884-1886, mç 2, Of.º n.º 105-A, Lisboa, MNE, 27.X.1884 [consulta realizada em 14.X.2002].

AHD 1884e – AHD, *Ponte ferroviária internacional sobre o Rio Águeda*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 132, 1884-1886, mç 2, Of.º n.º 110-A, Lisboa, MNE, 6.XI.1884 [consulta realizada em 14.X.2002].

AHD 1884f – AHD, *Estudo da comissão criada pelo Real Decreto de 26-06-1882, acerca das tarifas do caminho de ferro, em Espanha*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 132, 1884-1886, mç 2, Of.º n.º 121-A, Lisboa, MNE, 17.XI.1884 [consulta realizada em 14.X.2002].

AHD 1885 – AHD, *Investigação a cerca do desastre ocorrido num túnel em construção na linha férrea de Salamanca à fronteira portuguesa*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 132, 1884-1886, mç 7, Of.º n.º 44-B, Lisboa, MNE, 19.VII.1885 [consulta realizada em 14.X.2002].

AHD 1887a – AHD, *Emigração para o Brasil*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 133, 1887-1889, Lisboa, MNE, 20.I.1887 [consulta realizada em 16.XII.2002].

AHD 1887b – AHD, *Sobre a emissão de obrigações por parte da Companhia do Caminho de Ferro de Salamanca à fronteira portuguesa*, in: Legação de Portugal em Madrid, cx 133, 1887-1889, mç 1, Of.º n.º 71-A, Lisboa, MNE, 4.IX.1887 [consulta realizada em 16.XII.2002].

AHM 1822 – Arquivo Histórico Militar, *Descrição dos arranjos necessários no convento para aquartelar provisoriamente o 3.º Batalhão de Caçadores*, 3.ª Div., 20.ª Secção, N.º 52, cx 10, 1822.

AHMOP 1845a – AHMOP, *Demande de concession du Chemin de fer du Nord de Lisbonne à Oporto, et la frontière d'Espagne, par J. C. Jucqueau* [Paris, le 15 Avril 1845], Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Lisboa, 1845.

AHMOP 1845b – AHMOP, *Informação da Comissão encarregada de dar o seu parecer acerca dos diversos projectos para caminhos de ferro em Portugal* [relativa] ao projecto de contracto apresentado por J. C. Jucqueau, Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Lisboa, 20.V.1845.

AHMOP 1845c – AHMOP, *Proposta de Samuel Clegg – William Law – José Street d'Arriaga e Cunha, - e D. Fernando de Sousa Botelho. Caminho de Ferro do Porto á Régua, e d'ali á fronteira em direcção a l'Este*, Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Lisboa, 24.V.1845.

AHMOP 1845d – AHMOP, *Informação da Comissão encarregada de interpôr o seu parecer sobre diferentes propostas de Caminho de ferro, examinou as bases apresentadas pelos Srs.s Clegg, Low, Street Arriaga, e Souza Botelho para a construcção de um caminho de ferro do*

Porto á fronteira de Hespanha, passando pela Régoa, Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Lisboa, 20.VI.1845.

AHMOP 1845e – AHMOP, *Samuel Cleg e William Law, através de procurador, reforçam a proposta anterior com nova argumentação*, Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Lisboa, 5.VII.1845.

AHMOP 1845f – AHMOP, *Procuração notarial dos londrinos Samule Clegg, e William Law, passada ao Solicitador Florencio Gaspar Lopes de Banhos*, Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Lisboa, 7.VI.1845.

AHMOP 1845g – AHMOP, *Informação da recém-constituída empresa “A Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro á Fronteira de Hespanha”, onde esta assume como suas as duas anteriores propostas para a construção deste CF, uma vez que as companhias proponentes se haviam fundido*, doc. 6, Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Lisboa, VII.1845.

AHMOP 1845h – AHMOP, *Fusão das empresas “Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro” [Alto Douro Railway] e “Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Fronteira de Espanha”, com a designação de “Companhia do Caminho de Ferro do Alto Douro do Porto à Fronteira de Espanha”, doc. 7, Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Londres, 26.VIII.1845 / Lisboa, 26.X.1845.*

AHMOP 1845i – AHMOP, *Proposta de uma Companhia Inglesa denominada “Alto Douro Railway” para a construção de um “Caminho de Ferro das imediações do Porto até á Villa da Torre de Moncorvo”, doc. 8, Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Lisboa, 29.V.1845.*

AHMOP 1845j – AHMOP, *Documento original, em inglês, impresso, da Alto Douro Railway, fotografia, Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Londres, s/d [1845], 435-438.*

AHMOP 1845k – AHMOP, *Requerimento do procurador de uma companhia inglesa que pretendia construir CF na Península, a solicitar autorização para apresentar as propostas*, doc. 9, Ministério do Reino, bobine n.º 70, 2 DIR 2, Lisboa, 17.VI.1845.

AHMOP 1845l – AHMOP, *Procuração relativa ao requerimento anterior*, doc. 9.1., Ministério do Reino, Bobine n.º 70, 2 DIR 2, Lisboa, 17.VI.1845.

AHMOP 1970 – AHMOP, *Reconversão dos Caminhos de Ferro Portugueses. Enunciado de política ferroviária*, CP – Administração, doc. mecanografado, Lisboa, Fev/1970.

AHMOP 1972 – AHMOP, *Reconversão da Exploração Ferroviária e Perspectivas Financeiras (1972-1977)*, CP – Administração, doc. mecanografado c/ a classificação de “confidencial”, Lisboa, Abr/1972.

AHMOP 1977 – AHMOP, *Caracterização da Situação Actual do Caminho de Ferro. Hipóteses Alternativas de Evolução Futura*, CP – Gabinete de Planeamento Económico, doc. mecanografado, Lisboa, Jan/1977.

AHMTM 1715 — AHMTM, *Auto da Câmara de 17 de Maio*, Livro das vereações da CM e mais actos, doc. 54 (1715-1716), TM, 1715.

AHMTM 1731 — AHMTM, *Acta da sessão da Câmara*, Livro dos acórdãos, doc. 68 (1731), TM, 2.VII.1731.

AHMTM 1882 — AHMTM, *Acta da sessão da Camara* [arrendamento da travessia dos portos do Pocinho e Bouça e da Foz do Sabor; representação à Câmara dos Pares defendendo a aprovação do projecto da Linha do Douro até Salamanca], Livros de actas, n.º 127, TM, 25. VI.1882.

AHMTM 1903 — AHMTM, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, n.º 134, TM, 7.XI.1903, 18-18v.

AHMTM 1906 — AHMTM, *Tarifa dos Direitos de Passagem nas Barcas do Pocinho e Bouça, Rio Douro e Mais Barcas do Concelho*, preçário volante com a tabela de preços revista em sessão da CM de 8.XII.1894, TM, 1.I.1906.

AHMTM 1907 — AHMTM, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, TM, 28.XI.1907.

AHMTM 1908 — AHMTM, *Acta da sessão da Comissão Municipal*, Livros de actas, TM, 22.I.1908, 175-175v.

AHMTM 1910 — AHMTM, *Planta parcelar, Caminho de Ferro do Pocinho a Miranda, 1.ª Secção – Pocinho-Carviçais, Estrada de Serviço ligando a E.R. N.º 9 com a avenida de S. João, em Moncorvo, perfis longitudinal e transversal*, Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Minho e Douro - Construção, Porto, 10.II.1910 [caderno junto a AHMTM 1914].

AHMTM 1911a — AHMTM, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, TM, 5.VIII.1911, 23-23v.

AHMTM 1911b — AHMTM, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, TM, 19. VIII.1911, 23-23v.

AHMTM 1911c — AHMTM, *Acta da sessão ordinaria da Camara*, Livros de actas, TM, 30. IX.1911.

AHMTM 1911d — AHMTM, *Acta da sessão extraordinaria da Camara*, Livros de actas, TM, 6.X.1911.

AHMTM 1911e — AHMTM, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, TM, 21. X.1911, 34v-35.

AHMTM 1911f — AHMTM, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, TM, 11.XI.1911, 37v-40.

AHMTM 1913 — AHMTM, *Bases do contrato para a cedencia da agua das nascentes de Lamellas, feita pela Camara Municipal do Concelho de Moncorvo à Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro*, Porto, 18.IX.1913, 5 pp (remetido a n/ pedido pela Bibliotecária Helena Pontes, o que agradecemos).

AHMTM 1914 — AHMTM, *Peças escriptas, Caminho de Ferro do Pocinho a Miranda, 1.ª Secção – Pocinho-Carviçais, Estrada de Serviço ligando a E.R. N.º 9 com a avenida de S. João em Moncorvo*, Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Minho e Douro, Serviço de Construção N.º 3, Porto, 30.VII.1914, 18 pp [que inclui (mas solto) AHMTM 1910].

AHMTM... — AHMTM, códice pergamináceo relativo a um pleito havido entre os concelhos de TM e VNFC a propósito da barca do Douro, caixa dos pergaminhos, reinado de Afonso V, TM, ...

AHP - CD 1889 – AHP - Câmara dos Deputados, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados* (sessões de 12/14/17-19/21-23 de Junho), Lisboa, Direcção de Serviços de Documentação e Informação / Assembleia da República, 1889.

AHP - CD 1892 – AHP - Câmara dos Deputados, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados* (sessões de 26 e 28 de Março), Lisboa, Direcção de Serviços de Documentação e Informação / Assembleia da República, 1892, 1-42.

AHP - CD 1913 – AHP - Câmara dos Deputados, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados* (sessão 20 e 28 de Fevereiro e 12 de Março), Lisboa, Direcção de Serviços de Documentação e Informação / Assembleia da República, 1913.

AHP - CP 1892 – AHP - Câmara dos Pares do Reino, *Diário da Câmara dos Dignos Pares do Reino* (sessão de 28 de Março), Lisboa, Direcção de Serviços de Documentação e Informação / Assembleia da República, 1892, 1-12.

AHP 1882 – AHP, *Representações das Autarquias a pronunciarem-se sobre a questão do prolongamento do CF do Douro até Salamanca*, Secção VI (OP), Caixas 57-A / 58 / 58-A, Lisboa, Direcção de Serviços de Documentação e Informação / Assembleia da República, 1882.

ALBERNAZ 1662 – ALBERNAZ, Pedro Teixeira, *Descripcion del Reyno de Portugal y de los Reynos de Castilla que parten com su frontera / Delineada por D. Pedro Teixeira / Dedicada a la Magestad Del Rey Nrº. Sr. D. Phelipe...*, Paris, Bibliothèque Nationale, [1662], (ALEGRIA & GARCIA 1995, 57 (5)).

ALCAIDE 1999 – ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael, *El ferrocarril en España (1929-1844): las primeras concesiones, el marco legal y la presencia de la Geografía en las memorias de los anteproyectos de construcción de las líneas férreas*, in: *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, n.º 190, Barcelona, Universidad de Barcelona, 03.XII.1999, 1-26 (ou em <http://www.ub.es/geocrit/b3w-190.htm>).

ALEGRIA & GARCIA 1995 – ALEGRIA, Maria Fernanda & GARCIA, João Carlos, *Aspectos da evolução da Cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)*, in: *Os mapas em Portugal, da tradição aos novos rumos da cartografia*, coord. Maria Helena Dias, Lisboa, Edições Cosmos, 1995, 27-84.

ALEGRIA 1983 – ALEGRIA, Maria Fernanda, *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no século XIX*, dactilografado [BCFLUL: G 1910V], Lisboa, Universidade de Lisboa / Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de Estudos Geográficos, 1983.

ALEGRIA 1985 – ALEGRIA, Maria Fernanda, *O caminho de ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX e inícios do XX*, in: *Acta, ponencia y comunicaciones*, Barcelona, III Colóquio Ibérico de Geografia, 1985, 489-500.

ALEGRIA 1990 - ALEGRIA, Maria Fernanda, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*. Lisboa, Universidade de Lisboa, Memórias do Centro de Estudos Geográficos, n.º 12, 1990.

ALEGRIA 1999 - ALEGRIA, Maria Fernanda, *O tráfego de passageiros e mercadorias*, in: *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal*, Estudos Históricos 1, Lisboa, CP, 1999, 70-87.

Alfândega 2003 – Alfândega, *Museu do Douro*, in: Alfândega da Fé, revista municipal, n.º 2, Alfândega da Fé, CM, Abr2003, 4.

ALMEIDA 1808 – ALMEIDA, Romão Eloy de, *Carta Militar das Principais Estradas de Portugal*, Lisboa, BNP [1810 – 1:1.000.000], 1808.

ALMEIDA 1903 – ALMEIDA, Achilles Ferreira de (Herdeiros de), *O cortejo cívico que do centro de Vila Real se desloca ao local de inauguração dos trabalhos de construção da ferrovia*, fotografia, Vila Real, 24.VIII.1903 [in: Catálogo da exposição “Cem Anos da Ponte Metálica” (20.VII - 30.IX.2004), Vila Real, CM, 2004; Colecção Herdeiros de A.F. de A.].

ALMEIDA 1943 – ALMEIDA, João de, *Reprodução Anotada do Livro das Fortalezas de Duarte Darmas* (século XVI, barca de passagem), Lisboa, 1943.

ALMEIDA 1999 – ALMEIDA, Manuel Campos de, *Transportes, política de*, in: DHP, vol. IX (supl.), coord. A. Barreto & M.ª F. Mónica, Lisboa, Livraria Figueirinhas, 1999, 532-525.

ALMEIDA ET ALII 1880 – ALMEIDA, Joaquim José de, ANDRADE, José de Oliveira Garção Carvalho Campelo de & PINTO, Ernesto Julio Goes, *Relatorio sobre a inspecção à sétima secção do Caminho de Ferro do Douro...*, Lisboa, IN, 1880.

ALONSO 2001 – ALONSO PANCHUELO, Sebastián, *Alcántara, visite nuestra historia*, Cáceres, Imprenta Tomás Rodríguez, 2001.

ALVÃO 1940 – ALVÃO, Domingos, *Fotografia da Ponte do Pocinho* (BARRETO 1993, 64, 101), 1940.

ALVÃO 1995 – ALVÃO, Domingos, *O Douro de Domingos Alvão*, Encontros de Fotografia (15.ª ed.), dir. Albano da Silva Pereira, Coimbra [fotografias da “Fotografia Alvão”, do Porto, encomendadas pelo IVP em 1933], 1995.

ALVES 1908-1910 - ALVES, Francisco Manuel, *Moncorvo, Subsídios para a sua história...*, sep. Ilustração Transmontana, Porto, 1908-1910, 1-49.

ALVES 1975-1990 – ALVES, Francisco Manuel, *Memórias Arqueológico-Históricas do Distrito de Bragança*, 11 vol.s, Bragança, reedições *fac-similadas* do Museu do Abade de Baçal, 1975 a 1990.

ALVES 1994 — ALVES, Francisco J. S., *Lisboa submersa*, in: Lisboa Subterrânea, catálogo da exposição com o mesmo nome realizada pela Sociedade Lisboa'94, Lisboa, Museu Nacional de Arqueologia, 1994, 126-139.

ALVES 2004 – ALVES, Jorge Fernandes, *Leixões: identidade e memória de um porto*, folheto de exposição, Museu dos Transportes e Comunicações / Edifício da Alfândega do Porto, Porto, Administração dos Portos de Douro e Leixões, S.A., 1.X.2004.

ALZOLA 1899 – ALZOLA Y MINONDO, Pablo de, *Historia de las Obras Públicas en España*, 1.ª ed., Madrid, 2001.

ALZOLA 2001 – ALZOLA Y MINONDO, Pablo de, *Historia de las Obras Públicas en España*, 3.ª ed. (2.ª 1979), Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Colección ciencias humanidades e ingeniería, n.º 11, 2001.

Amigos 2000 - Amigos de Lumbrals (revista), *El túnel de La Fregeneda*, n.º 32, Lumbrals, 2000, 14-16.

ANDERSEN 2003 – ANDERSEN, Hans Christian, *Uma visita em Portugal em 1866*, trad. Silva Duarte, 4.^a ed., Canelas – V.N. Gaia, Edições Gailivro, 2003.

ANDRADE & BAPTISTA 1993 – ANDRADE, Froufe & BAPTISTA, Augusto, *O rapto do comboio*, in: Notícias Magazine [revista], n.º 80, Lisboa, 05.XII.1993, 48-52.

ANDRADE 1991 – ANDRADE, António Júlio, *Dicionário Histórico dos Arquitectos, Mestres de Obras e outros Construtores da Vila de Torre de Moncorvo*, in: Brigantia, vol. XI, n.º 3/4, Bragança, Assembleia Distrital, 1991, 21-48.

ANDRADE 1995 – ANDRADE, António Júlio, *Moncorvo: Páginas de História – 6. O Porto da Foz do Sabor*, in: Terra Quente, ano VI, n.º 98, Mirandela, 01.VIII.1995, 15.

ANDRADE 1996 – ANDRADE, António Júlio, *Torre de Moncorvo na Literatura de Viagens*, in: Brigantia, vol. XVI, n.º 1/2, Bragança, Assembleia Distrital, 1996, 65-73.

ANE 2008 – Atlas Nacional de España, *Sección VII - Transporte e Comunicaciones, Grupo 23 - Transporte por ferrocarril*, Madrid, IGN / MF, 2.^a ed., 2008, 9-13 [agradecemos a colaboração do Cartógrafo José Ignacio Izquierdo (Dep. de Geografía / USAL), tanto na selecção dos mapas como no seu tratamento informático].

ANES 1978 – ANES ÁLVARES, Rafael, *Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)*, in: Los ferrocarriles en España 1844-1943, dir. M. Artola, vol. 2, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, 355-512.

Anuario 1855 – Anuario Portuguez Historico Biographico e Diplomatico, seguido de uma *Sinopse de Tratados e Convenções celebrados entre Portugal e outras Potencias ou em que este Reino foi comprehendido desde 1093 até 1854*, por Antonio Valdez Encarregado de Negocios de S.M.F. nas Côrtes de Dinamarca, Suécia e Noruega, 3.^a parte: do Corpo Consular e Comissões Mistas Portuguesas; Consulados Portugueses – Hespanha – Vice-Consules – Distrito de Madrid e Provincia do Norte – Fregeneda, Lisboa, Typographia da Revista Universal, 1855, 89-100.

Anuario 1889 – Anuario Diplomatico e Consular Portuguez (Referido a 31-12-1888), *Convénio para facilitar as comunicações pelas vias ferreas e fluviaes entre os dois paizes*. Regulamento de 16 de janeiro de 1877, Lisboa, IN, 1889, 670.

Anuario 1889a – Anuario Diplomatico e Consular Portuguez (Referido a 31-12-1888), *Relação dos funcionários consulares de Portugal em serviço nos respectivos postos consulares de Portugal, em 1 de janeiro de 1889*, Lisboa, IN, 1889, 246.

Anuario 1898 – Anuario Diplomatico e Consular Portuguez, relativo ao anno de 1897 e como appendice ao publicado em 1896, *Corpo Consular: Hespanha – Fregeneda*, Lisboa, IN, 1898, 156.

Anuario 1901 – Anuario Diplomatico e Consular Portuguez, relativo ao anno de 1900 e como appendice ao publicado em 1899, *Corpo Consular: Hespanha – Fregeneda – vice-consul Felix Sabariegos*, Lisboa, IN, 1901, 116.

Anónimo 1961 – Anónimo, *Ferrocarriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa. Inauguración de las obras en la Línea de Boadilla a Barca d'Alva celebrada el día 31 de agosto de 1883*, Imprenta de Oliva, Salamanca, 1961, 168.

Anónimo 1973 – Anónimo, *Um comboio misto na estação de Chaves*, fotografia, 22.V.1973 [remetida pelo Amigo Emilio Rivas].

ANTÃO 2008 – ANTÃO, Faustino, *Na staçon de camboio de Dues Eigreijas*, in: Nordeste, semanario regional de informação, n.º 599, Bragança, 2008, 23.

ANTÓNIO 2008 – ANTÓNIO, Lauro, *Cinema português: o passado e o presente*, in: Os anos de Salazar, n.º 27 (“1971 A Ala Liberal da Assembleia Nacional”), editor-coord. António Simões do Paço, Centro Editor PDA, s/l, 2008, 156-165.

ANTT 1273 – ANTT, *Carta de “composição” entre os Concelhos de Santa Cruz da Vilariça e Numão* [a propósito da veiga de Santa Maria (TM – VNF)], Chancelaria de D. Adonso III, Livro I, f.1ª 119-119v, ANTT, Lisboa, 08.02.1273.

ANTUNES & GOMES 2006 – ANTUNES, José Aranha & GOMES, Gilberto, *As séries estatísticas ferroviárias dos caminhos de ferro portugueses, 1856-1914*, in: Actas IV Congreso de Historia Ferroviaria (Málaga, 20-22.IX.2006), Madrid, FFE, 2006.

ANTUNES 2008 – ANTUNES, J. A. Aranha, *Investimento em Capital Social Fixo em Portugal (1850-1926), uma aproximação*, XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social, Guimarães, Universidade do Minho, 21-22.XI.2008, in: <http://www.neps.ics.uminho.pt/aphes28/programa.html>.

APARICIO 2008 – APARICIO AMADOR, Javier, *Red viária*, in: Atlas de la Raya Hispano-Lusa: Salamanca-Beira Interior Norte/Alto Douro, dir. Alfonso Hortelano, Salamanca, Diputación de Salamanca, 2008, 116-117.

APARICIO 2009 – APARICIO AMADOR, Javier, *Red viária y las relaciones interterritoriales*, in: Atlas de la Raya Hispano-Lusa: Zamora / Tras-os-Montes, coord. Rosario Almazán, Carmen Guil & Alfonso Hortelano, Zamora, Diputación de Zamora, 2009, 136-141.

ARANGUREN 2000 – ARANGUREN, Javier, *El mas grave accidente del Sudexpreso en España*, in: revista Maquetren, n.º 84, febrero de 2000 [transcrito p/ “<http://www.todotren.com.ar/grandescatastrofes/espana.htm>; .../espana1.htm”, Accidentes Ferroviarios (Parte X). Villar de los Álamos, 1965 (acesso em 13.III.2003)].

ARAUJO ET ALII 2004 – ARAUJO, Joaquín y otros, *Duero: Historia Viva*, Barcelona, Lunwerg, 2004.

ARCE 1865 - ARCE, Mariano, *Navegación del Duero*, in: El Eco de las Aduanas, n.º 54, Madrid, 1865, 177.

ARCE 1869 - ARCE, Mariano, *Navegación del Duero*, in: El Eco de las Aduanas, n.º 148, Madrid, 1869, 107-111/115-118.

ARENAS 1897 – ARENAS Y GARCÍA, José, *Ferrocarril Económico de Orense á Portugal por Ginzo de Limia y Verín*, in: ROP, año 44, t. I, n.º 1.120, Madrid, 1897, 239.

ARIZAGA 2006 – ARIZAGA, Susana, *El nuevo presidente de la Afonso Henriques aboga por la navegabilidad del Duero para uso comercial*, in: El Correo de Zamora, Zamora, 29.IV.2006, 7.

AROSO 2002 – AROSO, Alberto Manuel Feyo Vasques de Sousa, *Restuturação da Linha de Douro*, Mestrado em vias de comunicação (2001-2003), Porto, Faculdade de Engenharia, UP, Jul 2002.

AROSO 2005 – AROSO, Alberto Manuel, *Linha do Douro*, in: Revista Transportes, n.º 29, Lisboa, Julho 2005.

ARROTEIA 1983 – ARROTEIA, Jorge Carvalho, *A emigração portuguesa – suas origens e distribuição*, Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, col. Biblioteca Breve (79), 1983.

ARROTEIA 1985 – ARROTEIA, Jorge Carvalho, *Portugal: perfil geográfico e social*, Lisboa, Livros Horizonte / col. Horizonte (45), 1985.

ARTAL ET ALII 2004 – ARTAL BORRÁS, Teresa, ELENA GARCÍA, Isidro, GUTIÉRREZ MARTÍN, Manuel, HERNÁNDEZ MERCEDES, Javier & HERRERO SÁNCHEZ, José Andrés, *Memoria Valorada (1ª fase) Lumbrales-Puente Internacional*, Lumbrales, Colectivo Camino de Hierro, 2004.

ARTOLA 1978 – ARTOLA, Miguel, *La acción del Estado*, in: *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, dir. M. Artola, vol. 1, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, 339-453.

ARTOLA EL ALII 1978 - ARTOLA, Miguel (dir), CORDERO, Ramón, MATEO, Diego, MENÉNDEZ, Fernando, ANES, Rafael & TEDDE, Pedro, *Los Ferrocarriles en España (1844-1943)*, t. I (El Estado y los ferrocarriles) – t. 2 (Los Ferrocarriles y la Economía), Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, CSIC, 1978.

ASHTON 1977 – ASHTON, T. S., *A Revolução Industrial 1760-1830*, trad. e notas de Jorge de Macedo, 4.ª ed., Mem Martins, Publicações Europa-América, col. Saber, 1977.

AZOFRA & RUPÉREZ 2005 – AZOFRA AGUSTÍN, Eduardo & RUPÉREZ ALMAJANO, M.ª Nieves, *Los puentes del camino de Ciudad Rodrigo a Salamanca en el siglo XVIII: realizaciones y proyectos*, in: *Puentes singulares de la Provincia de Salamanca*, coord. J.A. BONILLA HERNÁNDEZ y E. RODRÍGUEZ MARTÍN, Salamanca, Diputación Provincial, 2005, 87-104.

BAPTISTA 1992 – BAPTISTA, Maria Isabel Alves, *A rede viária transmontana no século XVIII*, in: *Brigantia*, vol. XII, n.º 2, Bragança, Assembleia Distrital, 1992, 111-124.

BARBOSA 1950 – BARBOSA, Pelágio de Sousa, *Divisões Administrativa e Militar do Continente, Ilhas Adjacentes e Império Colonial Português*, ed. Autor, Porto, Papelaria e Tipografia “Astra”, 1950.

BARRETO 1993 – BARRETO, António, *Douro* (fotografias de Emílio Biel, Domingos Alvão e Maurício Abreu), 3.ª ed., Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, Lisboa, Edições Inapa, S.A., col. Espírito do Lugar, 1993.

BARRÓN 1864 – BARRÓN AVIGNON, Eugenio, *Inauguración del ferro-carril de Medina del Campo a Zamora*, in: *ROP*, año 12, t. I, n.º 10, Madrid, 1864, 117-119.

BARROS 1919 — BARROS, João de, *Geografia d'entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*, Porto, BPMP, 1919.

BARTISSOL 1884 – BARTISSOL, C., *Ferro-carriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa – Ligne de Ciudad-Rodrigo – Section de Salamanca – Plan coté sur l'emplacement de la Station de Tégares – K. 5.700*, Salamanca, 14.I.1884 [RIVAS...].

BAS 1989 - BAS LÓPEZ, Begoña, *Camiños, Pasos e Pontes*, Vigo, Ir Indo Edicions SA, 1989.

BASTOS 1983 – BASTOS, Daniel, *Três intervenções na Assembleia da República*, in: *Tellus*, n.º 9, Vila Real, CM, 1983, 30-36).

BAYÓN ET ALII 2005 – BAYÓN VERA, Santiago, CORTÉS DE LA ROSA, Torcuato & GARCÍA GRINDA, José Luís, *Caminos del agua por tierras de Salamanca*, Salamanca, Ediciones Diputación Provincial, 2005.

BECERRO 1883 – BECERRO DE BENGUA, Ricardo, *Viajes descriptivos, de Palencia a La Coruña*, Alonso y Z. Menendez Editores, Palencia 1883, ed. *facsimil*, Madrid, FFE, 2008.

Beira 1876 – Beira Alta, *Documentos relativos ao Caminho de Ferro da Beira Alta*, Lisboa, IN, 1876 [AGAE, Sección O.P., Caja 27 466].

Beira 1878 – Beira Alta, *Lei e Contrato do Caminho de Ferro da Beira Alta*, Lisboa, IN, 1878.

Beira... – Castelos Raia da Beira (Distrito da Guarda), coord. Mário Pereira, catálogo expo. org. Museu da Guarda/Instituto Português do Património Cultural, Guarda, 1988.

BELLIN... – BELLIN, Jacques Nicolas, *Partie Septentrionale du Royaume de Portugal / Par le Sr. Bellin, Ingenieur de la Marine et du Depost des Plans. / Á Venise / Par François Santini / rue Ste. Justine / près de l'Eglise / Chez Mr. Remondini* [ant. 1772 ?], (MENDES 1981, 40-41).

BIEL 1883-1887 – BIEL, Emilio, *Caminho de Ferro do Douro*, fotografias das estações e obras de arte, tomadas entre 1883 e 1887, Porto, Casa Fritz-Emilio Biel & C.^a (reed. Comissão para a Conservação do Património Arquitectónico Histórico do Caminho de Ferro / CP, p/ deferência de Rosa Gomes), 1883-1887.

BIEL 1900 – BIEL, Emilio, *Rabelos no Douro*, fotografia, s/l, 1900, in: <http://paginas.fe.up/~jmf/apc/eb/eb.htm> [consulta em 8.IX.2007]

BIEL... – BIEL, Emilio & C.^a, *Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. Linha de Foz-Tua a Mirandella*, álbum fotográfico antigo existente na Biblioteca Municipal de Mirandela, Porto, Photo Antiga Casa Fritz, s/d.

BIEL...a – BIEL, Emílio, *Colecção de bilhetes postais ilustrados*, séries geral e Rio Douro, Porto, s/d.

BLANCO & BUENO 1996 - BLANCO GONZÁLEZ, Miguel & BUENO HERNÁNDEZ, Francisco, *Muelle fluvial sobre el Duero en Vega de Terrón. Singularidad y belleza*, in: *Cauce 2000*, Revista de Ingeniería, n.º. 73, ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, Enero-Febrero, 1996, 52-59.

BLANCO 1989 – BLANCO GONZÁLEZ, Miguel (dir.), *Proyecto de Explanada de Almacenamiento y Equipamientos del Muelle de Vega-Terrón (T. M. de La Fregeneda)*, Salamanca, Diputación Provincial, Servicios Técnicos Provinciales de Vías y Obras, Arquitectura y Ingeniería Industrial, Dec. 1989.

BNP 1975 – BNP, *Inventário da Colecção de Estampas*, Estampa n.º. 628, Série Preta, I vol., org. e prefácio de Ernesto Soares, Lisboa, 1975.

BNP 1993 – BNP, *Provincia de Traz os Montes* [gravura editada por João Silvério Carpinetti em 1762], reed. BNP a partir das matrizes originais do Séc. XVIII, Lisboa, 1993 [col. Autor].

BOCG 1999 – BOCG, *Convenio sobre cooperación para la protección y el aprovechamiento sostenible de las aguas de las cuencas hidrográficas hispano-portuguesas, hecho*

en *Albufeira el 30 de noviembre de 1998*, Sección Cortes Generales, VI Legislatura, Serie A, n.º 330, Actividades Parlamentarias, Madrid, 10.V.1999.

BOCG 2005a – BOCG, *Moción del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, por la que se insta al Gobierno a impulsar la línea de ferrocarril entre La Fregeneda (Salamanca) y Barça d’Alva (Portugal)*, Senado, Comisión, núm. 199, Madrid, 15.IX.2005, 2-5/10.

BOCG 2005b – BOCG, *Moción por la que se insta al Gobierno a reabrir la línea ferroviaria de “La Fuente de San Esteban-Barca d’Alva (Portugal), ahora con carácter turístico, coadyuvando con la iniciativa, en este sentido, de la Diputación de Salamanca y la Junta de Castilla y León y, en consecuencia, consignando las consiguientes dotaciones económicas –por los ministerios implicados- que permitan su progresiva y completa realización*, Senado, Serie I, núm. 320, Madrid, 07.X.2005, 26.

BOE 1941 – BOE, *Ley de bases de Ordenación Ferroviaria y de los transportes por carretera de 24 de enero de 1941*, n.º 28, Madrid, 28.I.1941, 634-643.

BOE 1987 – BOE, *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*, n.º 12, Madrid, 31.VII.1987, 23451-23481.

BOE 1990 – BOE, *Real Decreto de 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*, in: Base de Datos de Legislación (http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rd1211-1990.html) (acceso em 25.VI.2010).

BOE 1994 – BOE, *Real Decreto 121/1994, de 28 de enero, por el que se aprueba el Estatuto de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, in: Base de Datos de Legislación (http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rd121-1994.html) (acceso em 25.VI.2010).

BOE 1999 – BOE, *Ministerio de Educación y Cultura – Resolución de 22 de noviembre de 1999, de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, para la que se incoa expediente para declaración de bien de interés cultural, con categoría de monumento, de la línea férrea “La Fuente de San Esteban-La Fregeneda”, de Salamanca*, n.º 298, Madrid, Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, 14.XII.1999, 43578.

BOE 2000 – BOE, *Real Decreto 1934/2000, de 24 de noviembre, por el que se declara bien de interés cultural, con categoría de monumento, la línea férrea “La Fuente de San Esteban-La Fregeneda”, de Salamanca*, n.º 291, Madrid, 2000, 42582.

BOE 2003 – BOE, *Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario*, in: Base de Datos de Legislación (http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/139-2003.html) (acceso em 25.VI.2010).

BOE 2004 – BOE, *Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario*, in: Base de Datos de Legislación (http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rd2387-2004.html) (acceso em 25.VI.2010).

Boletim 1949 – Boletim da CP, *A inauguração da linha do Tua a Mirandela*, in: Boletim da CP, ano 21.º, n.º 244, Lisboa, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Outubro – 1949.

BOPS 1835a – BO[P]S, *Sobre la navegacion del Duero*, N.º 145, Salamanca, Imprenta de Blanco, 17.I.1835, 657-660.

BOPS 1835b – BO[P]S, *Peticion sobre la navegacion del Duero*, N.º 155, Salamanca, Imprenta de Blanco, 21.II.1835, 703-704.

BOPS 1847 – BOPS, *Circular n.º 200*, Salamanca, 12.IV.1847, 180.

BORGES 2000 – BORGES, António Júlio, *O Concelho de Figueira de Castelo Rodrigo – II, as Freguesias do Sul “Cinco Vilas, Reigada, Vermiosa e Vilar Torpim”*, in: Beira Alta, vol. LX, fasc. 3 e 4, Viseu, Assembleia Distrital, 2000, 363-403.

BPMP 1992 – BPMP, *A Pintura do Mundo, Geografia Portuguesa e Cartografia dos séculos XVI a XVIII*, Catálogo Expo., Porto, BPMP, 1992.

BRANDÃO 1880 – BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa, *Estudos de Caminhos de Ferro de Via Reduzida ao Norte do Douro*, in: ROPM, n.ºs 125 e 126, t. XI, Lisboa, Maio-Jun1880, 145-183.

BRÁS 2006 – BRÁS, Gustavo, *Portugueses e espanhóis unidos em defesa da linha férrea de Barca d’Alva. As “máquinas” regressaram por um dia à ponte internacional para chamar a atenção para a importância regional da via* [reportagem com excertos da entrevista no local a Cd’A], Público (diário), Lisboa, 30.X.2006.

BRÁS 2007 – BRÁS, Gustavo, *Municípios ribeirinhos formam Comissão de Revitalização da Linha do Douro. Reforçada luta pela revitalização do troço de Barca d’Alva*, in: Terras da Beira, jornal regional, ano XV, n.º 751, Guarda, 27.XI.2007, 2-3.

BROWN 1998 – BROWN, Henri, *Trenes de Vapor*, Barcelona, Ultramar Editores, S.A., 1998.

BUENO 2002 - BUENO HERNÁNDEZ, Francisco, *Historia de las Obras Publicas en la Provincia de Salamanca*, Salamanca, Diputación Provincial, 2002 [nota: pelo menos o cap. 5 deste livro (*El ferrocarril en Salamanca (I). Primeros pasos, construcción de líneas y compañías ferroviarias*) é uma cópia fraudulenta do doc. mecanografado das *memorias* dos CF reunidos na CNFOE em 1929, existentes na FFE (vd CNFOE 1929)].

BURNAY 1884 – BURNAY, Henri, *Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Ministro e Secretario dos Negocios das Obras Publicas Commercio e Industria* (carta ao MOP, na qualidade de delegado do SP/CFSFP), Porto [?], FFE, ref. J03, 05.VI.1884 (detectada por Emilio Rivas e por ele microfilmada).

BURRIEL & ALBERTOS 2001 – BURRIEL DE ORUETA, Eugenio & ALBERTOS PUEBLA, Juan Miguel, *Infraestructuras y Medios de Transporte*, in: Geografía de España, coord. GIL & GÓMEZ 2001, Barcelona, Editorial Ariel, col. Ariel Geografía, 2001, 501-520.

BUSQUETS 1909 – BUSQUETS, Domingos, *Algumas Peças do Processo Arbitral para julgamento sem recurso das questões pendentes entre o Governo de Sua Magestade Fidelissima e o empreiteiro da 9.ª secção do Caminho de Ferro do Douro...*, Lisboa, Typographia “A Editora” (largo do Conde Barão, 50), 1909.

CABALLERO 2004 – CABALLERO GUTIÉRREZ, Helena, *Gestión Transfronteriza de Cuencas Hidrográficas*, 8.XII.2004, ponencia in: www.congreso.us.es/ciberico/archivos%20powerpoint/torotsaHelenaCaballero.ppt (consulta em 16.VII.2007).

CABERO 1995 – CABERO DIEGUEZ, Valentín (dir. y coord.), *Salamanca y sus comarcas*, Madrid, Publicaciones Regionales, S.A. – El Adelanto, 1995.

CABERO 2005 – CABERO DIEGUEZ, Valentín, *Relieve, toponimia y paisaje en la raya del Duero / Douro*, in: Encontro Ibérico sobre Património Transfronteiriço na Região do Douro,

INTERREG III A Douro – Duero século XX, acção 2.2, FEC, UTAD / USAL, 03-04.VI.2005, 112-118.

CABERO 2006 – CABERO DIEGUEZ, Valentín, *Los ríos que nos unen*, comunicación apresentada al congreso “Douro / Duero – Homenaje al Douro / Duero y sus ríos”, Zamora, Fundación Nueva Cultura del Agua, Abr 2006.

CABERO 2010 – CABERO DIEGUEZ, Valentín, *El Duero y la Cooperación Transfronteriza. El significado y participación de las asociaciones de municipios*, comunicación al “I Foro del Bajo Guadiana”, Huelva, Andalbagua – Territorio y Navegabilidad en el Bajo Guadiana, 02.XII.2010.

CABERO ET ALII 1994 – CABERO DIEGUEZ, Valentín (dir. & coord.), IZQUIERDO MISIEGO, José Ignacio, HERNÁNDEZ, Ana, MARTÍN, Elena, ORTEGA, Víctor & TORIO, Miguel, *Vía Verde La Fuente de San Esteban - La Fregeneda/Barca d’Alva. Informe previo y propuestas de política territorial*, (Dep. Geografía, USAL), Salamanca, Diputación Provincial, 1994.

CABO 1996 – CABO ALONSO, Ángel, *Unidad geográfica en el oeste de la Meseta y las zonas lusitanas inmediatas*, in: Actas, ponencias y comunicaciones - VII Colóquio ibérico de Geografía, Cáceres, 1996, 21-53.

CABO 2002 – CABO ALONSO, Ángel, *Los caminos históricos y sus obstáculos fluviales*, in: Estudios Geográficos, vol. LXIII, n.º 248/249, ed. CSIC, Madrid, Instituto de Economía y Geografía, 2002, 471-492.

CABRAL 1895 – CABRAL, Affonso do Valle Coelho Pereira, *A Região Vinhateira do Alto Douro: desde a Barca d’Alva até ao Cachão da Valleira*, in: Boletim da Direcção Geral da Agricultura, 6.º ano, n.º 3, Lisboa, IN, 1895.

CACHO 1883 – CACHO, Porvenir (El) diario, *Ferro-carril de Salamanca a la frontera Portuguesa. Inauguración de las obras en la línea de Boadilla a Barca d’Alva*, Salamanca, Imprenta Oliva, 1883, 32.

CADC 2007 – Comissão para a Aplicação e o Desenvolvimento da Convenção sobre a Cooperação para a Protecção e o Aproveitamento Sustentável das Águas das Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas (Convenção de Albufeira), *Bacia Hidrográfica do Douro*, 2007 [<http://www.cadc-albufeira.org/pt/cuencas/duero.html> (consulta em 16.III.2011)].

CAMBÓ 1918 – CAMBÓ, Francisco de A., *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, t. I, Madrid, MF, 1918.

CÂNDIDO 2005 – CÂNDIDO, José, *Crónica de uma linha amputada. Ou a elegia à destruição do nosso património*, in: <http://ocomboio.net/PDF/cronica-linha-amputada-josecandido.pdf> (acesso em 7.I.2008).

CAPITÃO 1974 – CAPITÃO, Maria Amélia da Motta, *Subsídios para a História dos Transportes Terrestres em Lisboa no século XIX*, Lisboa, 1974.

CARABIAS 2005 – CARABIAS, Antonio, *Estações da Linha Ferroviária do Sabor*, fotografias, c. 2005 (por deferência de Emilio Rivas Calvo em 20.IV.2005).

CARAMELO 2007 – CARAMELO, Sérgio, *União Europeia, Território e Fronteira*, Guarda, Campo das Letras – Editores, S.A. / Centro de Estudos Ibéricos, 2007 [Tesis de Doctorado / USAL].

CARDOSO 1751 - CARDOSO, P. Luis, *Diccionario Geografico...*, t. II, Lisboa, Regia Officina Sylvana e da Academia Real, 1751.

CARDOSO 1998 – CARDOSO, António M. de Barros, *O Douro: estrada fluvial nos alvares do século XVIII*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. III, n.º 5, IVP / UP / UTAD, Porto, GEHVID, 1998, 117-132.

CARDOSO 2006 – CARDOSO, Norberto do Vale, *O cavalo de ferro*, texto da exposição multimédia “O Comboio em Portugal” realizada na antiga estação ferroviária de Chaves, org. Dario Silva, 2006 (<http://www.ocomboio.net>).

CARDOSO... – CARDOSO, *Cinco Vilas*, in: http://cardoso.com.sapo.pt/Figueira/Cinco_Vilas.html [consulta realizada em 9.VIII.2005].

CARNERO 1996 – CARNERO, Ignacio, *Diccionario de Personajes, Topónimos e Demás Nomenclaturas del Callejero Salmanticense*, Salamanca, Caja Salamanca y Soria, 1996.

CARPINETTI 1762 – CARPINETTI Lisbonense, João Silverio, *Mappas das Provincias de Portugal Novamente Abertos, e Estampados em Lisboa, Com huma illustração, em que se dá huma breve noticia da Geografia, ensina-se o modo de usar dos mappas, explicão-se os seus caracteres, e se poem huma breve, mas curiosa, noticia do nosso Reino, Provincias, Cidades, e Villas mais principaes delle, offerecidos ao illustrissimo, e Excellentissimo Senhor Conde de Oeyras, Do conselho de Sua Magestade, e seu Secretario de Estado dos Negocios do Reino etc. por ...*, (mapa correspondente à “Provincia de Traz os Montes”), Lisboa [1762].

CARQUEJA 1955 - CARQUEJA, Maria da Assunção, *Subsídios para uma Monografia da Torre de Moncorvo*, Coimbra, dissertação para a licenciatura em Ciências Históricas e Filosóficas, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, dactilografada, 1955.

Carreteras 1992 – Carreteras, *Gran Atlas de Carreteras de España y Portugal*, coord. Mauricio Casals, Barcelona, Editorial Planeta, S.A., 1992.

CARVALHO 1755 – CARVALHO, Jozé Monteiro de, *Carta Geographica da Provincia de Trás-os-Montes dedicada por ...* Anno de 1755, IGC/IPCC: 75 (IGC/IPCC 1969, 58).

CARVALHO 1797 – CARVALHO, Luíz Gomes, *Carta Topographica da parte da Provincia de Trás os Montes comprehendida entre o Douro e o Sabor até Bragança que para melhor cumprimento das Ordens do Illm.º e Exm.º Sr. Tenente General Governador das Armas da mesma Provincia levantou o Capitão do Real Corpo d’Engenheiros ... desde o 1.º. Até 16 de Setembro em que reconhecia o mesmo terreno / Bragança 19 de Outubro de 1797 / Pello mesmo Capam. do R.C. d’Eng.ºs. ...*, IGC/IPCC: 76 (IGC/IPCC 1969, 58).

CARVALHO 1995 - CARVALHO, Sérgio Luís de, *Assistência e Medicina no Portugal Medieval*, s/l, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1995.

CARVALHO ET ALII 1884 – CARVALHO, Augusto Augusto Luciano S. de (eng.º director), SOARES, Alfredo (eng.º chefe da construção), PADILHA, José Vieira (chefe da repartição technica), *Ponte Internacional sobre o rio Águeda para ligação dos Caminhos de ferro do Douro e de Salamanca á fronteira portuguesa por Barca d’Alva – Alçado e planta*, Porto, Secretaria da Direcção da Construção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, 21.VI.1884 [fotografias de Cd’ABREU realizadas na FFE em 2007].

CASARES 1973 – CASARES ALONSO, Aníbal, *Estudio historico-economico de las construcciones ferroviarias españolas en el S. XIX*, Madrid, Publicaciones de la Escuela Nacional de Administración Pública, 1973.

CASAS – CASAS RODRÍGUES, Juan Carlos, *Salamanca y sus automotores. 1945-2004: Repaso a 60 años de historia*, Villares e la Reina (Salamanca), Globalia Ediciones Anthemia, 2005.

CASIMIRO 1948 – CASIMIRO, Juanes, *Cien años de ferrocarril en España*, Madrid, RENFE, 1948.

CASTELO-BRANCO 1958 – CASTELO-BRANCO, Fernando, *Do tráfego fluvial e a sua importância na economia portuguesa*, in: Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Série 76, N.ºs 1-3, Lisboa, Janeiro-Março 1958, 39-66.

CASTRO 1856-1880 – CASTRO, José Ferreira Borges de, *Collecção de tratados, convenções, contratos e actos públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potências desde 1640 até ao presente*, 30 tomos, IN, Lisboa, 1856-1880.

CASTRO 1882 – CASTRO, Urbano de, *Actualidades*, in: Jornal do Domingo - Revista Universal, Anno II, N.º 22, Lisboa, 23.VI.1882, 169-170.

CASTRO 1891-1921 – CASTRO, José Ferreira Borges de, *Nova collecção de tratados, convenções, contratos e actos públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potências: compilados por ordem do Ministerio dos Negocios Estrangeiros em continuação da collecção de José Ferreira Borges de Castro*, 15 vol.s, Lisboa, IN, 1891-1921.

CASTRO 1975 – CASTRO, Francisco Justiniano de, *Moncorvo Fim de Século. Caderneta de Lembranças*, transcr. e notas de Águedo de Oliveira, in: Boletim do Grupo “Amigos de Bragança”, XX ano, 6.ª série, n.º 5, Bragança, Set1975, 1-16.

CASTRO 1978 – CASTRO, Armando, *A revolução industrial em Portugal noséculo XIX*, Porto, Limiar – Actividades Gráficas, Lda., 4.ª ed., 1978.

CAVALHEIRO 1942 — CAVALHEIRO, Rodrigues, *Turismo no Século XV. Como uma Embaixada Boémia visitou e viu Portugal*, in: Panorama - Revista de Arte e Turismo, n.º. 8, s/l, Abril de 1942 [vd tb. Diário de Notícias de 28.X.1928].

CAYÓN ET ALII 1998 - CAYÓN GARCÍA, Francisco, GONZALEZ FERNANDEZ, Rafael, & MUÑOZ RUBIO, Miguel, *El Camino del Tren 150 años de infraestructuras ferroviarias*, Madrid, FFE, 1998.

CCFP 1928 – CCFP, *Térmo de Contrato de traspasse para a “Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro” das linhas do Vale do Corgo (Régua a Chaves), do Vale do Sabor (Pocinho a Miranda) e da Régua a Vila Franca das Naves (em construção)*, Lisboa, IN, 27.I.1928.

CDPCFP 1898 – CDPCFP, *Relatorio do Conselho de administração apresentado em assembleia geral de 27 de Junho de 1898*, Exercício de 1897, Salamanca, 1898.

CEHFE... – Centro de Estudios Historicos del Ferrocarril Español, in: <http://www.cehfe.es>, Barcelona.

CENDAL & DELGADO 1987 - CENDAL Búrdalo, S. & DELGADO, C., *Por fin el hierro*, in: Guía de los Puentes de España, Rev. del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, n.º 345, Madrid, 136-165.

CENDAL 1998 – CENDAL Búrdalo, Juan José, *Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España*, Madrid, Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica, 1998.

CENDAL... – CENDAL Búrdalo, Juan José, *Compañía de Medina del Campo a Salamanca, 1877-1928*, II Congreso de Historia Ferroviaria (Aranjuez), Madrid, FFE, 2001 [in: <http://docutren.com/archivos/aranjuez/pdf/26.pdf>; <http://docutren.com/> (acesso em 12.XI.2010)].

CEP... – CEP, *Carta das Estradas de Portugal* (36 folhas), Junta Autónoma das Estradas (?), escala 1: 200 000, s/l, s/d [esta e outra documentação agradecemos-la à Eng.^a Rosa Saraiva, da Direcção das Estradas da Guarda].

CEPEDA 1999 – CEPEDA, Francisco Terroso, *Orígenes do declínio económico do nordeste transmontano*, in: Brigantia, vol. XIX, n.ºs 1/2, Bragança, Assembleia Distrital, 1999, 37-46.

CFBA 1874 – Caminho de Ferro da Beira Alta, *Ante-projecto. Memoria Descriptiva do traçado entre Coimbra e Santa Comba Dão e da variante entre Celorico e Villa Franca das Naves. Comparação de todos os traçados*, Lisboa, IN, 1874.

CFD 1875 – CF do Douro, *Tarifas geraes para o transporte em grande e pequena velocidade...*, Porto, Serviço de Exploração, Imprensa Popular de Mattos & Vieira Paiva (R. do Bomjardim 67), 1875.

CFE 1905 – CF do Estado, *Legislação de 1899 a 1904*, Lisboa, IN, Typ. dos CFE, 1905.

CFMD 1882 – CF do Minho e Douro, *Tarifas geraes aprovadas por portaria de 1 de Agosto de 1882...*, Lisboa, IN, 1882.

CFNEMZA 1932 – Compañías de los Ferrocarriles del Norte de España y de Madrid a Zaragoza y a Alicante, *El problema ferroviário. Estudios realizados y medidas legislativas adoptadas en España para intentar su resolución, 1918-1932, Anejos*, Madrid, septiembre 1932, 206 pp.

CFPPF 1907 – Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, *Itinerario dos Comboios*, n.º 60, desde 1NOV a 31MAIO, s/l, 1.VII.1907.

CFSFP 1880a – CFSFP, *Bifurcación de Boadilla á Barca de Alba. Paso de la frontera. Proyecto del puente sobre el Agueda*, Madrid (cópia de 27.X.1881 a partir do original de 01.VII.1879 / FFE, Madrid), 1880.

CFSFP 1880b – CFSFP, *Bifurcación de Boadilla a Barca de Alba. Paso de la frontera. Plano*, Madrid (cópia de 27.X.1881 a partir do original de 01.VII.1879), 1880.

CFSFP 1889 – CFSFP, *Memoria relativa a la explotación de la línea en el año de 1888 presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el día 27 de Junio de 1889*. Ejercicio de 1888, Salamanca, Establecimiento Tipografico de Esteban-Hermano 19 – Zamora, 1889 [FFE, G 13-I (1888-1910)].

CFSFP 1890 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1889 presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el día 30 de Mayo de 1890*. Ejercicio de 1889, Salamanca, Establecimiento Tipografico de Esteban-Hermano 19 – Zamora, 1889.

CFSFP 1894 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de la línea en el año de 1893 presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el día*

20 de Junio de 1894. Ejercicio de 1893, Salamanca, Establecimiento Tipografico de Esteban-Hermano 19 – Zamora, 1889.

CFSFP 1896 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1895 presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el día 20 de Junio de 1896*. Ejercicio de 1895, Salamanca, Est Tip de R Esteban, 1889.

CFSFP 1897 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1896 presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el día 28 de Abril de 1897*. Ejercicio de 1897, Salamanca, Est Tip de R Esteban, 1897.

CFSFP 1898 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1897 presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el día 28 de Abril de 1898*. Ejercicio de 1897, Salamanca, 1898.

CFSFP 1899 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1898 presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el día 27 de Julio de 1899*. Ejercicio de 1898, Salamanca, Est Tip de R Esteban, 1899.

CFSFP 1900 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1899 presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el día 23 de Julio de 1900*. Ejercicio de 1899, Salamanca, Est Tip de R Esteban, 1900.

CFSFP 1901 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1900 presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el día 22 de Julio de 1901*. Ejercicio de 1900, Salamanca, Est Tip de R Esteban, 1901.

CFSFP 1903 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1901 presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas que debe celebrarse el día 21 de Febrero de 1903*. Ejercicio de 1901, Salamanca, Est Tip y Lib de Francisco Nuñez, 1903.

CFSFP 1912 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1911 presentada por el Consejo de Administración á la Junta General de Accionistas celebrada el día 25 de Junio de 1912*. Ejercicio de 1911, Salamanca, Est Tip de Francisco Nuñez Izquierdo, 1912.

CFSFP 1913 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1912 presentada por el Consejo de Administración á la Junta General de Accionistas celebrada el día 23 de Mayo de 1912*. Ejercicio de 1912, Salamanca, Est Tip de Francisco Nuñez Izquierdo, 1913.

CFSFP 1914 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1913 presentada por el Consejo de Administración á la Junta General de Accionistas celebrada el día 16 de Junio de 1914*. Ejercicio de 1913, Salamanca, Est Tip de Francisco Nuñez Izquierdo, 1914.

CFSFP 1915 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1914 presentada por el Consejo de Administración á la Junta General de Accionistas celebrada el día 10 de Junio de 1915*. Ejercicio de 1914, Salamanca, Est Tip de Francisco Nuñez Izquierdo, 1915.

CFSFP 1916 – CFSFP, *Memoria referente á la explotación de las Líneas en el año de 1915 presentada por el Consejo de Administración á la Junta General de Accionistas celebrada el día 5 de Junio de 1916*. Ejercicio de 1915, Salamanca, Est Tip de Francisco Nuñez Izquierdo, 1916.

CIERA 1791 - CIERA, Francisco Antonio, *Carta dos pontos da serie de triangulos, para a medida do gráo do meridiano entre os paralelos de 37°, e 43°.45' de latitude N., por ora escolhidos na primeira vezita geral do terreno feita nos mezes de outubro de 1790, Abril, Maio, Setembro e*

Outubro de 1791 / Por Francisco Antonio Ciera. – [1791?], BPMP: C – M&A – Pasta 19 (7) – A; e BPMP 1992, 42 (51) 9.

CLETO 1998 – CLETO, Joel, *Das origens, ou o porto do filho de Hércules*, in: Porto de Leixões, Porto, Administração dos Portos de Douro e Leixões, 1998 [<https://www.apdl.pt/gca/index.php?id=195>, acesso em 30.IX.2010].

CMVNFC 2007 – CMVNFC, *Linha férrea entre Pocinho e Barca d'Alva será reaberta*, in: foz cõa boletim municipal, n.º 8 (supl.), VNFC, Jan 2007.

CNCF 1927a – CNCF, *Linha de Santa Comba a Vizeu. Livro n.º 28. Itinerario dos Comboios desde 6 de Julho de 1927*, Lisboa, Tip. Corrêa & Rapozo, Limitada, 1927.

CNCF 1927b – CNCF, *Linha do Tua a Bragança. Livro n.º 29. Itinerario dos Comboios desde 6 de Julho de 1927*, Lisboa, Tip. Corrêa & Rapozo, Limitada, 1927.

CNFOE 1929 – CNFOE, *Estudio Histórico sobre las concesiones y compañías que la integran* (memoria sobre la CFSFP), Madrid, FFE (signatura J03), 1929.

CNFOE 1929a – CNFOE, *Estudio Histórico sobre las concesiones y compañías que la integran* (memoria sobre la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca), Madrid, FFE (signatura J03), 1929.

CNFOE 1935 – CNFOE, *Perfil Longitudinal. Línea Fuentes de San Estaban - Boadilla a Barca d'Alva*, Vías y Obras, 4.ª Sección, Madrid, 1935.

Codesal... – Codesal, *Historia y origenes de Codesal*, s/a, in: <http://Codesal.org/historia.htm> [consulta realizada em 15.V.2007].

COELHO 2010 – COELHO, Hugo, *A última viagem do Expresso do Oriente*, in: Diário de Notícias, ano 146, n.º 51.405, Lisboa, 03.I.2010, 30.

COIXÃO & TRABULO 1995 - COIXÃO, António do Nascimento Sá & TRABULO, António Alberto Rodrigues, *Evolução Político-Administrativa na Área do Actual Concelho de Vila Nova de Foz Côa*, VNFC, CM, 1995.

COIXÃO & TRABULO 1999 - COIXÃO, António do Nascimento Sá & TRABULO, António Alberto Rodrigues, *Por terras do Concelho de Foz Côa. Subsídios para a sua História. Estudo e inventário do seu Património*, VNFC, CM, 1995.

COLE & LINGHORN 2001 – COLE, Beverley (text) & LINGHORN, Alex (picture research), *Trains, The Early Years / Die Anfänge der Eisenbahn / Les Débuts du Chemin de Fer*, Getty Images, London, 2001.

Colecção... a — Colecção de Gravuras Portuguesas (Reproduções), *Cachão da Valeira depois de regularizado 1792 (...)*, Estampa n.º 50, ?, ? [Colecção do autor].

Colecção... b — Colecção de Gravuras Portuguesas (Reproduções), *Trafego no Douro (1833)*, Estampa n.º 53, ?, ? (também reproduzida por MACEDO 1992, 302 que a atribui a KINSLEY. *Portugal Illustrated*) [Colecção do autor].

Collecção 1771 – Collecção das Leys, Decretos, e Alvaras, que comprehende o feliz reinado del Rey Fidelissimo D. Jozé o I. nosso senhor..., 4 tomos, Lisboa, Na Officina de Miguel Rodrigues Impressor do Eminentissimo Senhor Patriarca, M. DCC. LXXI, s/ indicação de pp.

COMÍN 2001 – COMÍN COMÍN, Francisco, *Los efectos del ferrocarril en España (1855-1935)*, in: La formación del espacio histórico: transportes y comunicaciones, Duodécimas Jornadas de Estudios Históricos, org, Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea (USAL), ed. Ángel Vaca Lorenzo, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2001, 277-302.

COMÍN ET ALII 1998 – COMÍN COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Miguel & VIDAL OLIVARES, Javier, *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, vol. I - La era de las concesiones a las compañías privadas / vol. II – La nacionalización de las redes: Renfe y los ferrocarriles autonómicos, Madrid, FFE / Anaya Grandes Obras, 1998.

Commercio 1886 – Commercio, *Modificación de las disposiciones internacionales vigentes respecto del tránsito de mercancías entre España y Portugal (2 de junio de 1885)*, in: Negocios Externos. Documentos apresentados ás Cortes na sessão legislativa de 1866 pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros, Negocios Consulares e Comerciais, Secção I Negociações Comerciais com a Hespanha (vd também secção II do livro branco de 1885), Lisboa, IN, 1886, 22-23.

CONDE 2006 – CONDE, Daniel, *A Linha do Tua num Domingo do Outono de 2006*, in: <http://ocomboio.net> (consulta realizada em 22.II.2007).

CONDE 2007 – CONDE, Daniel, *Linha do Tua. A Linha. História. A Viagem*, in: <http://pwp.netcabo.pt/0262735601/...> (consulta realizada em 30.I.2007, com a informação que constituem excertos do livro em preparação “Esta Linha que é nossa” para a comemoração dos 100 anos da chegada do comboio a Bragança).

Consejo 1984 – Consejo de Ministros, *Acuerdo sobre actuaciones en las líneas altamente deficitárias de Renfe*, (30.IX.1984) Apéndice 2, Madrid, 1984, 37-38 [vd a nota in “Conclusões”, 4, A.1)].

CONSTANCIO 1868 – CONSTANCIO, Francisco Solano, *Novo Dictionario critico e etymologico da Lingua Portuguesa*, 9.^a ed., Paris, Angelo Francisco Carneiro, Editor Proprietario, Vende se em Casa de Rey e Belhatte Livreiros de S.M. El Rei de Portugal, 14, Rue de L'Abbaye-Saint-Germain-des-Prés, 1868.

Contrabando 2010 – Contrabando, *Entierro... de las voluntades institucionales* [cartaz de uma das acções do Colectivo Camino de Hierro, de autoria do Pintor Manuel Gutiérrez], in: Contrabando revista raiana multilingue, ed. Román Hernández Rodríguez / dir. Daniel Gil, n.º 2, FCR / Medina del Campo, Martius 2010, 30.

Convenção 1867 – Convenção, *Convenção Especial entre Portugal e a Hespanha para facilitar as communicações Fluviais e por Caminho de Ferro*, in: Negocios Externos. Documentos apresentados ás Cortes na sessão legislativa de 1867 pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros, Lisboa, IN, 1867, 139-145.

CORDEIRO 2006 – CORDEIRO, José Manuel Morais Lopes, *A indústria portuense no século XIX*, Tese de Doutoramento em História Contemporânea, 2 vol.^s, Braga, Universidade do Minho, 2006.

CORDEIRO 2006a – CORDEIRO, Ricardo, *Dois países, a mesma luta. Espanhóis e portugueses defendem a recuperação da linha ferroviária entre Barca d'Alva e La Fuente de San Esteban*, in: O Interior, dir. Luís Baptista-Martins, Ano 6, n.º 358, Guarda, 02.XI.2006, 15.

CORDERO & MENÉNDEZ 1978 – CORDERO, Ramón & MENÉNDEZ, Fernando, *El sistema ferroviário español*, in: Los ferrocarriles en España 1844-1943, dir. M Artola, vol. 1, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, 161-338.

Corgo... – Corgo (Linha do), *Horários dos Comboios – 1929, 1978 e 1989*, in: O Comboio em Portugal, coord. Dario Silva (<http://www.ocomboio.net>; em linha desde 1.V.2001).

CORRAL 2006 – CORRAL, Miguel, *La Fregeneda. Camino de Hierro reivindica que se recupere la vía férrea. A la atracción para el público de maquinaria de recreo, se sumó una maqueta ferroviaria y una actuación musical*, in: Tribuna de Salamanca (diario), dir. Daría Rodríguez Mateos, Año XIII, N.º 4.350 (supl. Provincia), Salamanca, 30.X.2006, 16.

CORREDERA 2006 – CORREDERA, Ester, *IV Fiesta del ferrocarril en el puente internacional de Vega de Terrón por la reapertura de la vía La Fuente-Barca d'Alva. Españoles y lusos reivindican la recuperación de la línea férrea*, in: El Adelanto de Salamanca (diario), dir. Félix Ángel Carreras Álvarez, Fundado en 1883, N.º 38.823 (supl. Provincia), Salamanca, 30.X.2006, 1/15.

Correspondencia 1887 – Correspondencia de España (La) [diario], Carta do correspondente à Barca d'Alva de 6.XII, Madrid, Año XXXVIII, Núm. 10853, 1887, p. 2, c. 4-5.

COSTA & MELO 1999 – COSTA, J. Almeida & MELO, A. Sampaio e, *Dicionário da Língua Portuguesa*, 8.ª ed., Porto, Porto Editora, 1999.

COSTA 1868-1869 - COSTA, P. António Carvalho da, *Corografia Portuguesa e descripçam topografica do Reyno de Portugal*, 3 vol.ª contidos num só, 2ª. ed., Braga, Typographia de Domingos Gonçalves Gouveia, 1868-1869 [1ª. ed., 3 vol.ª, Lisboa, Off. de Valentim da Costa Deslandes 1706 – 1712].

COSTA 1887 – COSTA, L. de Mendonça e, *Caminhos de Ferro Portuguezes – O Sud Express*, in: O Occidente – Revista Ilustrada de Portugal e do Extranjeiro, 10.º ano, vol. X, n.º 323, Lisboa, 11.XII.1887, 277-278/280.

COSTA 1888 – COSTA, L. de Mendonça e, *Caminhos de Ferro Portuguezes do Porto a Salamanca*, in: O Occidente – Revista Ilustrada de Portugal e do Extranjeiro, 11.º ano, vol. XI, n.º 327, Lisboa, 21.I.1888, 19-22.

COSTA 1893 – COSTA, L. de Mendonça e, *Caminhos de Ferro Portuguezes. A conclusão da Linha da Beira Baixa*, in: O Occidente – Revista Ilustrada de Portugal e do Extranjeiro, 16.º ano, vol. XVI, n.º 519, Lisboa, 21.V.1893, 117-118.

COSTA 1948 – COSTA, Américo, *Dicionario Corográfico de Portugal...*, vol. XI, Porto, Livraria Civilização, 1948.

COSTA 2002 – COSTA, Sérgio, *Ramal de Cáceres: uma viagem ao fim do Mundo!*, in: <http://decomboio.no.sapo.pt/2002-04.pdf>, Abril 2002 (acesso em 29.II.2008).

COTTREL 1993 – COTTREL, Alan H., *Introdução à Metalurgia*, trad. de M. Amaral Forte & J. Pedroso Botas, 3.ª ed., Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

CP 1968 – CP, *Horário Porto Salamanca Madrid*, Lisboa, Oficinas Gráficas / CP, Ago 1968, 4 pp [remetido por Dario Silva a 29.XI.2006].

CP 1978 – CP, *A primeira viagem a diesel no Corgo*, in: Rede Geral, jornal mensal, n.º 15, Lisboa, Jan1978.

CP 1979a – CP, *Bilhete de viagem do tipo “Edmondson” entre Pocinho e Moncorvo*, n.º 11964, inteiro, 2.ª classe, normal, 14\$00, estação do Pocinho (VNFC), 24.VII.1979 [utilizado pelo Autor e da sua colecção].

CP 1979b – CP, *Horário entre Pocinho e Duas Igrejas / Miranda do Douro e vice-versa* [ferroviário (automotoras n.ºs 26620, 26621, 26622 e 26623) e rodoviário], em vigor desde 29.IX.1979 [colecção do Autor].

CP 1981 – CP, *Horário de Verão 1981*, em vigor desde 31 de Maio de 1981, Lisboa, Fergráfica artes gráficas lda., 1981.

CP 1985-1986 – CP, *Horário de Inverno 1985/86*, em vigor desde 29 de Setembro de 1985, Lisboa, Fergráfica artes gráficas lda., 1985.

CP 1986a – CP, *Bilhete de viagem do tipo “Edmondson” entre Chaves e o Pocinho*, n.º 11964, quarto, 2.ª classe, 130\$00 (preço rectificado para 150\$00), estação de Chaves, 20.VII.1986 [utilizado pelo Autor e da sua colecção].

CP 1986b – CP, *Bilhete de viagem (manuscrito) entre Chaves e o Pocinho*, n.º 125172, inteiro, 2.ª classe, 520\$00, estação de Chaves, 20.VII.1986 [utilizado pelo Autor e da sua colecção].

CP 1993 – CP, *Guia Horário Oficial, Verão 1993*, em vigor desde 23 de Maio de 1993, Lisboa, Fergráfica artes gráficas lda., 1993.

CP 1997 – CP, *Suplemento ao Guia Horário Oficial*, em vigor desde 1 de Junho de 1997, Lisboa, Fergráfica artes gráficas, S.A., 1997.

CP 2002 – CP, *História - Pequena Cronologia Ferroviária*, in: http://www.cp.pt/sobrenos/p_historia.html (consulta realizada em 18.X.2002).

CP 2003 – CP, *Viagens pela História e Tradição - Comboios Históricos do Douro*, desdobrável bilingue com informação sobre linhas, estações, locomotivas e carruagens, Lisboa, CP, 2003.

CP 2005 – CP, *Secção Museológica de Chaves*, in: <http://www.cp.pt/outros/museus/chaves/chaves.htm> (acesso em 23.VI.2005).

CP 2006 – CP, *Os Caminhos de Ferro 150 anos de História*, in: <http://www.cp.pt/displayPage.do?vgnextoi=d5433cddefcb7010VgnVCM1000007b01a8c0RCR> (consulta realizada em 7.VI.2006 / 8.XI.2006); <http://www.cp.pt/displayPage.do?vgnextoid=d5433cddefcb7010VgnVCM1000007b01a8c0RCR> (consulta realizada em 8.I.2007).

CP...a – CP, *Manual Prático Profissional de CF*, in: ocomboio.net (biblioteca digital).

CP...b – CP, *A exposição*, Núcleo Museológico de Chaves, desdobrável / tríptico, s/d.

CRP 1976 – Constituição da República Portuguesa, *Artigo 291 (Distritos)*, Assembleia da República, VII revisão constitucional [2005], Lisboa, in: <http://www.parlamento.pt/Legislacao/Documents/constpt2005.pdf>

CRUZ 1906 – CRUZ, João Lopes da, *Construção do caminho de ferro de Mirandela a Bragança – Como a vaidade, egoísmo e ambição dos Directores da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro acarreta a ruína ao empreiteiro geral, deixando-o reduzido á miséria – justificação dos meus actos e apelo aos dignos accionistas da Companhia*, Lisboa, 1906, 41 pp. (op. cit. ALVES 1975-1990, VII, 143).

CRUZ 2000 – CRUZ, Manuel Braga da, *A Invasão Espanhola de Riba-Côa em 1762*, in: revista *Altitude* [publicação regionalista], ano LVIII, n.º 5, 3.ª série, Guarda, Assembleia Distrital, 2000, 47-60.

CTT 1986 – CTT, Serviços de Filatelia dos, *O selo postal português*, Lisboa, ed. Selecções do Reader's Digest, SARL, 1986.

CUSTÓDIO 1985 – CUSTÓDIO, Jorge, *Vias e Transportes*, in: *Arqueologia Industrial um mundo a descobrir um mundo a defender*, catálogo da exposição de Arqueologia Industrial inaugurada na Central Tejo em 24-05-1985, Lisboa, Comissão Organizadora, 1985, 34-36.

CHANT... – CHANT, Christopher, *The World's Railways – The History and Development of Rail Transport*, ed. John Moore, s/l [England], Grange Books, s/d.

CHAVES 1987 — CHAVES, Castelo Branco, *Os livros de viagens em Portugal no Século XVIII e a sua projecção europeia*, Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, col. Biblioteca Breve 2, 1987.

DAUMAS 1983 - DAUMAS, M., *L'évaluation des chemins de fer espagnols et de leur rôle dans les transports nationaux*, in: *Rev. Annales de Géographie, Boletim de la Société de Géographie Française*, n.º 509, Paris, 1983, 19-34.

DAVEAU & GALEGO 1995 – DAVEAU, Suzanne & GALEGO, Júlia, *Difusão e ensino da Cartografia em Portugal*, in: *Os Mapas em Portugal, da tradição aos novos rumos da cartografia*, coord. Maria Helena Dias, Lisboa, Edições Cosmos, 1995, pp. 85-123.

DAVEAU 1992 – DAVEAU, Suzanne, *Algumas leituras para uma exposição*, in: *A Pintura do Mundo, Geografia Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII*, Catálogo Expo., BPMP, Porto, 1992, 11-20.

DAVEAU 1993 – DAVEAU, Suzanne, *Os mapas das Províncias de Portugal, de J. S. Carpinetti, na História da Cartografia Portuguesa*, in: *Mapas das Províncias de Portugal...*, op. *fac-símile* que acompanha a reed. dos “Mappas...”, Lisboa, BNP, 1993.

DG 1876 – DG, *Direcção geral da thesouraria* [empréstimo para a construção dos CF do Minho e Douro; Amortisação de obrigações do empréstimo para a construção dos CF do Minho e Douro], Lisboa, 22.XII.1876, 2438.

DG 1876a – DG, *Camara dos Corretores da Bolsa de Lisboa* [cotação official de títulos de divida publica, de acções de bancos e de companhias em 18.XII.1876 – Obrigações dos CF do Minho e Douro (assentamento)], Lisboa, 22.XII.1876, 2441.

DG 1878a – DG, *MOPCI - DGOPM - Repartição de Obras Publicas* [portaria a autorizar o governo a realizar estudos com vista à construção do CF entre Pinhão e BA], n.º 98, Lisboa, 02.V.1878, 1079.

DG 1878b – DG, *MOPCI - DGOPM - Repartição de Obras Publicas* [republicação da portaria anterior por ter saído com inexactidão], n.º 99, Lisboa, 03.V.1878, 1087.

DG 1879 – DG, *MOPCI - DGOPM - Repartição de Obras Publicas*, n.º 99, Lisboa, 03.V.1878, 1087.

DG 1879a – DG, *MOPCI - Repartição Central* [nomeação de comissão para proceder a uma inspecção rigorosa em todas as obras da 7.ª secção do CF do Douro], n.º 185, Lisboa, 09.VIII.1879, 1936.

DG 1880a – DG, *MOPCI - Repartição Central* [construção CF Douro entre Pinhão - BA], n.º 145, Lisboa, 01.VII.1880, 1659-1660.

DG 1880b – DG, *MOPCI - DGOPM - Repartição de Obras Públicas* [aprovação projecto CF Douro entre Pinhão e Ribalonga e construção entre Pinhão e Tua], n.º 145, Lisboa, 1.VII.1880, 1660.

DG 1880c – DG, *MOPCI - Direcção Geral das Obras Públicas e Minas - Repartição de Obras Públicas* [disposições para arrematação obras CF Douro entre Pinhão e Tua], n.º 145, Lisboa, 1.VII.1880, 1660.

DG 1882a – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [correspondência diplomática acerca do entroncamento das linhas férreas portuguesas com as linhas espanholas], n.º 101, Lisboa, 05.V.1882, 1092-1098⁶¹⁶.

DG 1882aa1 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, cidadãos portugueses], n.º 152, Lisboa, 11.VII.1882, 1704.

DG 1882aa2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, cidadãos lieboetas], n.º 152, Lisboa, 11.VII.1882, 1704-1705.

DG 1882b1 – DG, *Caixa Geral de Depósitos* [movimento do fundo especial de viação municipal durante o mez de março de 1882], n.º 102, Lisboa, 06.V.1882, 1111-1112.

DG 1882b2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [construção e exploração do CF de S. Martinho do Bougado a Guimarães por Santo Tirso e Vizela], n.º 102, Lisboa, 06.V.1882, 1112.

DG 1882bb1 – DG, *MOPCI - Repartição Central* [Termo de contrato definitivo entre o governo e Henry Burnay & C.^a, para a construção do caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras], n.º 153, Lisboa, 12.VII.1882, 1709-1711.

DG 1882bb2 – DG, *MOPCI, DGOPM – Repartição Central* [aprovação do projecto do lanço da ED 128, de Faro a Castro Verde], n.º 153, Lisboa, 12.VII.1882, 1709-1711.

DG 1882bb3 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [representação à Câmara alta do Parlamento, a propósito do projecto-lei de concessão de um subsídio ao “syndicato” portuense para construir o CF de Salamanca à fronteira portuguesa; doc.^{os} 3-33], n.º 152, Lisboa, 11.VII.1882, 1704.

DG 1882c1 – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [3 isenções a conceder à companhia *que se constituir* para efectuar a construção e exploração do CF de S. Martinho do Bougado a Guimarães], n.º 103, Lisboa, 08.V.1882, 1122.

DG 1882c2 – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [auto de arrematação do CF do Bougado a Santo Tirso construído pela falida companhia “The Minho, district railway company”], n.º 101, Lisboa, 08.V.1882, 1122-1123.

DG 1882cc1 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM de Macieira de Cambra], n.º 154, Lisboa, 13.VII.1882, 1733.

⁶¹⁶ Neste n.º do DG em concreto e outros que contenham muitos documentos sobre o mesmo assunto (ou de assuntos de interesse para esta tese), para facilitar a localização da informação, numerámo-los, aponto o n.º que lhe atribuímos (ao documento por ordem crescente), nas referências apresentadas no texto (ex. DG 1882a (13), 1093), evitando assim alongar demasiado esta Bibliografia; doc.^{os} 1-49.

DG 1882cc2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM de Montalegre], n.º 154, Lisboa, 13.VII.1882, 1733.

DG 1882cc3 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, abaixo-assinado da vila de Monção], n.º 154, Lisboa, 13.VII.1882, 1733.

DG 1882cc4 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, cidadãos de Monção], n.º 154, Lisboa, 13.VII.1882, 1733.

DG 1882cc5 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, abaixo-assinado de Moura], n.º 154, Lisboa, 13.VII.1882, 1733.

DG 1882cc6 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, Junta de Paróquia da freguesia e concelho de Ílhavo], n.º 154, Lisboa, 13.VII.1882, 1733.

DG 1882cc7 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, cidadãos de Barrancos], n.º 154, Lisboa, 13.VII.1882, 1733.

DG 1882d1 – GD, *MOPCI – Repartição Central*, [aprova contrato provisório entre Governo e firma Henry Burnay & C.^a, para construção e exploração CF Lisboa a Sintra e a Torres Vedras], n.º 106, Lisboa, 11.V.1882, 1143-1147.

DG 1882d2 – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [esclarecimentos da Companhia de CF de Bougado a Guimarães a propósito da contestação apresentada por John Dixon], n.º 106, Lisboa, 11.V.1882, 1143-1147.

DG 1882dd1 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, proprietários residentes no concelho de Cabeceiras de Basto], n.º 155, Lisboa, 14.VII.1882, 1733.

DG 1882dd2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, Juntas de Paróquia do concelho de Vila Verde], n.º 155, Lisboa, 14.VII.1882, 1742.

DG 1882e1 – GD, *MOPCI, DGOPM – Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão*, [estatística de receita, 1881, n.º 6], n.º 107, Lisboa, 12.V.1882, 1158.

DG 1882e2 – GD, *MOPCI, DGOPM – Mappa do numero total de operarios que se empregaram nas estradas e outras obras publicas, nos diversos districtos do reino, nos mezes de janeiro a junho de 1881*, n.º 107, Lisboa, 12.V.1882, 1158.

DG 1882ee – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [proposta de concessão e projecto de CF em Angola], n.º 159, Lisboa, 19.VII.1882, 1776.

DG 1882f – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [correspondência diplomática acerca do entroncamento das linhas férreas portuguesas com as linhas espanholas; doc], n.º 110, Lisboa, 16.V.1882, 1196-1197 [a mesma solução que em DG 1882a; doc.^{os} 1-20].

DG 1882ff1 – DG, *MOPCI, DGOPM – Repartição de OP* [abertura de concurso para adjudicação de uma ponte s/ o rio Douro em Entre-Rios, ER 40 (Ovar a Entre-Rios)], n.º 160, Lisboa, 20.VII.1882, 1791.

DG 1882ff2 – DG, *MOPCI, CF do Douro – Fiscalização e estatística, Mappa geral da receita dos dias 23 a 29 de abril inclusivé de 1882*, n.º 160, Lisboa, 20.VII.1882, 1791.

DG 1882g1 – DG, *MOPCI, DGOPM – Repartição de Obras Publicas* [aprova projecto lança ED 53 (Covilhã, por Valhelhas à Guarda e Mangualde)], n.º 112, Lisboa, 19.V.1882, 1220.

DG 1882g2 – DG, *Caminho de Ferro do Douro, Fiscalização e estatística, Mappa geral da receita dos dias 19 a 25 de março inclusivè de 1882*, n.º 112, Lisboa, 19.V.1882, 1220.

DG 1882g3 – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [representação da CM do Porto a defender a continuação do CF do Douro até Salamanca], n.º 113, Lisboa, 20.V.1882, 1236.

DG 1882gg – DG, *MOPCI - Repartição Central - Carta de Lei de 22.VII.1882* [Governo concede complemento de 5% construção CF de Salamanca a BA e VF], n.º 163, Lisboa, 24.VII.1882, 1822-1823.

DG 1882h1 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [resposta do MOP ao requerimento de um grupo de pares do Reino a solicitar documentos relacionados com as ligações das linhas do Douro e Beira Alta e as correspondentes linhas férreas espanholas], n.º 114, Lisboa, 22.V.1882, 1249.

DG 1882h2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [relações do “sindicato portuense” e o Governo; doc.^{os} 2 a 8], n.º 114, Lisboa, 22.V.1882, 1249.

DG 1882hh – DG, *Direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas* [classificação das alfândegas e suas delegações], n.º 174, Lisboa, 5.VIII.1882, 1958.

DG 1882i – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [idem], n.º 115, Lisboa, 23.V.1882, 1259.

DG 1882ii – DG, *Direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas* [instruções para o serviço das alfândegas nos CF], n.º 178, Lisboa, 10.VIII.1882, 2010-2013.

DG 1882j – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [documentos espanhóis acerca do concurso para construção e exploração da Linha de Salamanca à fronteira portuguesa; doc.^{os} 1-6], n.º 116, Lisboa, 24.V.1882, 1270-1274.

DG 1882jj – DG, *MOPCI - Repartição Central, Termo de contrato definitivo entre o Governo e o syndicato portuense... (12.X.1882)*, n.º 233, Lisboa, 14.X.1882.

DG 1882k1 – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [defesa do traçado de BA a Boadilla pelos negociantes do Porto], n.º 117, Lisboa, 25.V.1882, 1290.

DG 1882k2 – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [idem, pela Junta Geral do Distrito do Porto], n.º 117, Lisboa, 25.V.1882, 1290.

DG 1882l1 – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [defesa da construção de um ramal da Linha do Douro pelo Tua até Bragança pela CM de Vimioso], n.º 125, Lisboa, 3.VI.1882, 1375.

DG 1882l2 – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [idem, pela CM de Vinhais], n.º 125, Lisboa, 3.VI.1882, 1375.

DG 1882l3 – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [idem, pela CM de Mirandela], n.º 125, Lisboa, 3.VI.1882, 1375.

DG 1882ll – DG, *MOPCI - Repartição Central* [aprovação projecto construção 2.^a lança 8.^a secção CF Douro (margem direita Tua – Ribalonga); autorização abertura concurso público empreitada; anúncio recepção propostas], n.º 234, Lisboa, 16.X.1882, 2580-2581.

DG 1882m – DG, *Caixa Geral de Depósitos, Movimento do fundo especial de viação municipal durante o mez de abril de 1882*, n.º 130, Lisboa, 10.VI.1882, 1430-1431.

DG 1882n – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [documentos espanhóis acerca do concurso para construção e exploração da Linha de Salamanca à fronteira portuguesa], n.º 133, Lisboa, 15.V.1882, 1469.

DG 1882o – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [grupo de cidadãos de Viseu contra o projecto “Syndicato-Salamanca”], n.º 134, Lisboa, 17.VI.1882, 1478.

DG 1882p1 – DG, *Caminho de Ferro do Douro, Fiscalisação e estatística, Mappa geral da receita dos dias 9 a 15 de abril inclusivé de 1882*, n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1514.

DG 1882p10 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, grupo de cidadãos em comício em Portalegre], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1518.

DG 1882p11 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, a CM de Marvão], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1518.

DG 1882p12 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, a CM de Castelo de Vide], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1518.

DG 1882p13 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, a CM de Portalegre], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1518.

DG 1882p14 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, a CM de Barcelos], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1519.

DG 1882p15 – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [a CM de Condeixa pede um CF de Arganil a entroncar Linha do N entre Alfarelos e Soure], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1519.

DG 1882p2 – DG, *Caminho de Ferro de Sueste, Conta de receita na semana finda em 8 de abril de 1882*, n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1514.

DG 1882p3 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [contra o projecto do CF de Salamanca manifesta-se a CM de Loulé], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1516-1517.

DG 1882p4 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, a CM da Vidigueira], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1517.

DG 1882p5 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, a CM de Aviz], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1517.

DG 1882p6 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, grupo de cidadãos em comício no Porto], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1517.

DG 1882p7 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, em Bragança], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1517.

DG 1882p8 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, em Grandola], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1517.

DG 1882p9 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, a CM de Ancião], n.º 137, Lisboa, 21.VI.1882, 1517-1518.

DG 1882q1 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [manifesta-se contra o projecto do CF de Salamanca, grupo de cidadãos reunido em comício Barcelos], n.º 138, Lisboa, 22.VI.1882, 1528.

DG 1882q2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [manifesta-se a favor do projecto do CF de Salamanca a CM do Peso da Régua], n.º 138, Lisboa, 22.VI.1882, 1528.

DG 1882r1 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM da Pesqueira (SJP)], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1600.

DG 1882r10 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [manifesta-se a favor do projecto do CF de Salamanca a CM de Cascais], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1601.

DG 1882r11 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM da Feira], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1601.

DG 1882r12 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM do Sardoal], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1601.

DG 1882r13 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM de VN de Ourém], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1601.

DG 1882r14 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [CM de Torres Novas deixa a decisão aos pares do Reino de decidirem s/ questão CF de Salamanca], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1602.

DG 1882r15 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [manifesta-se a favor do projecto do CF de Salamanca a CM de Penafiel], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1602.

DG 1882r2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [manifesta-se contra o projecto do CF de Salamanca a CM da Gavião], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1600.

DG 1882r3 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [manifesta-se a favor do CF de Salamanca os empregados do comércio do Porto], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1600.

DG 1882r4 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, a ACP], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1600.

DG 1882r5 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [manifesta-se contra o projecto do CF de Salamanca a CM de S. João da Areias], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1601.

DG 1882r6 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM de Mira], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1601.

DG 1882r7 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM de Elvas], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1601.

DG 1882r8 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [manifesta-se a favor do projecto do CF de Salamanca a CM de FEC], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1601.

DG 1882r9 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [questão CF de Salamanca divide CM de Barcelos], n.º 143, Lisboa, 30.VI.1882, 1601.

DG 1882s1 – DG, *MOPCI - DGOPM - Repartição de Obras Publicas* [decisão de obrigar a CCFPBA a construir o ramal entre a estação de Coimbra e o Largo da Portagem], n.º 144, Lisboa, 1.VII.1882, 1610.

DG 1882s2 – DG, *MOPCI - DGOPM - Repartição de Obras Publicas* [autoriza CCFPBA a abrir à circulação publica as linhas da Beira Alta e da Pampilhosa à Figueira], n.º 144, Lisboa, 1.VII.1882, 1610.

DG 1882s3 – DG, *MOPCI, CRCFP - Boletim das receitas aproximadas da semana n.º 17, de 23 a 29 de abril de 1882, Antiga Rede*, n.º 144, Lisboa, 1.VII.1882, 1611.

DG 1882s4 – DG, *MOPCI, CF do Minho, Fiscalização e estatística, Mappa geral da receita dos dias 16 a 22 de abril inclusivé de 1882*, n.º 144, Lisboa, 1.VII.1882, 1611.

DG 1882s5 – DG, *MOPCI, CF do Douro, Fiscalização e estatística, Mappa geral da receita dos dias 16 a 22 de abril inclusivé de 1882*, n.º 144, Lisboa, 01.VII.1882, 1611.

DG 1882s6 – DG, *MOPCI, CF de Sueste, Conta da receita na semana finda em 15 de abril de 1882*, n.º 144, Lisboa, 1.VII.1882, 1612.

DG 1882s7 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [representações a propósito da votação do “projecto da garantia de juro ao syndicato portuense”; doc.^{os} 7-29], n.º 144, Lisboa, 1.VII.1882, 1614-1616.

DG 1882t1 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da CM de Redondo], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1625.

DG 1882t10 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da Junta Geral do Distrito de Beja], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1626.

DG 1882t10 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da junta distrital de Beja], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1626.

DG 1882t11 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [emissão de obrigações dos CF do Minho e Douro], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1626.

DG 1882t11 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [emissão de obrigações dos CF do Minho e Douro], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1626.

DG 1882t2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da CM de Almodovar], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1625.

DG 1882t3 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da CM de Ovar], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1625.

DG 1882t4 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da CM de Odemira], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1625.

DG 1882t5 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da CM de Estarreja], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1626.

DG 1882t6 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da CM de Mirandela], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1626.

DG 1882t7 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da CM de Monchique], n.º 145, Lisboa, 03.VII.1882, 1626.

DG 1882t8 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da CM de Valença], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1626.

DG 1882t9 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, da CM de Marco de Canaveses], n.º 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1626.

DG 1882u1 – DG, *Direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes* [arrematação do fornecimento de forragens para o gado empregado na condução de malas em Lisboa], n.º 146, Lisboa, 4.VII.1882, 1639.

DG 1882u2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [representações a propósito da votação do “projecto da garantia de juro ao syndicato portuense”, da CM de Esposende], n.º 146, Lisboa, 4.VII.1882, 1639.

DG 1882u3 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [representações a propósito da votação do “projecto da garantia de juro ao syndicato portuense”, da CM do Porto], n.º 146, Lisboa, 4.VII.1882, 1640.

DG 1882u4 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [representações a propósito da votação do “projecto da garantia de juro ao syndicato portuense”, da CM da Póvoa de Varzim], n.º 146, Lisboa, 4.VII.1882, 1640.

DG 1882v – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem; doc.^{os} 1-40], n.º 147, Lisboa, 5.VII.1882, 1649-1653.

DG 1882w1 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [alteração do nome de Barrelas para VN de Paiva], n.º 148, Lisboa, 6.VII.1882, 1662.

DG 1882w2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [representações a propósito da votação do “projecto da garantia de juro ao syndicato portuense”; doc.^{os} 2-33], n.º 148, Lisboa, 6.VII.1882, 1662-1666.

DG 1882x – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem; doc.^{os} 1-19], n.º 149, Lisboa, 7.VII.1882, 1673-1675.

DG 1882z1 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, cidadãos de Vila do Conde], n.º 150, Lisboa, 7.VII.1882, 1684.

DG 1882z2 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM de Caminha], n.º 150, Lisboa, 7.VII.1882, 1684.

DG 1882z3 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, cidadãos de VNFC], n.º 150, Lisboa, 7.VII.1882, 1684.

DG 1882z4 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM do Crato], n.º 150, Lisboa, 7.VII.1882, 1684-1685.

DG 1882z5 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM de Ponte de Lima], n.º 150, Lisboa, 7.VII.1882, 1685.

DG 1882z6 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM de Ponte de Sor], n.º 150, Lisboa, 7.VII.1882, 1685.

DG 1882z7 – DG, *Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [idem, CM de Montemor-o-Novo], n.º 150, Lisboa, 7.VII.1882, 1685.

DG 1885a – DG, *Ministerio dos Negocios do Reino – Direcção geral de administração politica e civil – 2.ª Repartição – Junta geral do districto de Bragança* [prevenção epidemia “cholera morbus”], n.º 7, Lisboa, 10.I.1885.

DG 1885b – DG, MOPCI - *DGOPM* - 1.^a *Repartição, Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos*, [abona subsídio à CM de TM para construção EM da vila à Foz Sabor], n.º 27, Lisboa, 5.II.1885.

DG 1886a – DG, MOPCI - 2.^a *Repartição - Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses - Boletim das receitas approximativas da semana n.º 45, de 5 a 11 de Novembro de 1885, Antiga Rede e Ramal de Cáceres*, n.º 234, Lisboa, 14.X.1886, 2945.

DG 1886b – DG, MOPCI - *DGOPM* - 1.^a *Repartição - Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos* (decreto de 12.XI.1882) [aprovação projecto construção ramal ER 9 à estação Pocinho], n.º 234, Lisboa, 14.X.1886, 2945.

DG 1886c – DG, MOPCI - *DGOPM* - *Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos* - 1.^a *Repartição*, [expropriações para construção ER9 zona TM], n.º 261, Lisboa, 16.XI.1886, 3302.

DG 1887a – DG, MOPCI - *DGOPM* - *Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos* - 2.^a *Repartição, Caminhos de ferro* (Portaria de 10 de junho) [disposições para o projecto da estação CF Bragança (eventualidade de ligação Espanha e/ou Miranda) e CF Pocinho a Miranda], n.º 129, Lisboa, 11.VI.1887.

DG 1887b – DG, MOPCI - *DGOPM* - 1.^a *Repartição - Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos* (decretos [2] de 11.VII.1887) [expropriações para construção ER9 zona TM], n.º 181, Lisboa, 17.VIII.1887, 1807.

DG 1887c – DG, MOPCI - *DGOPM* - 1.^a *Repartição - Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos* [idem, repetição da publicação anterior], n.º 213, Lisboa, 23.IX.1887, 2130.

DG 1887d – DG, MOPCI - *DGOPM* - *Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos* - 2.^a *Repartição, Caminhos de ferro* [aprovação auto provas resistência ponte ferroviária internacional CF Douro], n.º 274, Lisboa, 05.XII.1887, 2708-2709.

DG 1888a – DG, MOPCI - *DGOPM* - *Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos* - 2.^a *Repartição, Caminhos de ferro* [pedido expropriação para construção CF Minho e Douro lançaço entre estações Pinheiro (actual Campanhã) e Central] n.º 112, Lisboa, 17.V.1888.

DG 1888b – DG, *Côrtes - Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* – E. N.º 58 [CM de MD pede construção CF a partir do Pocinho até fronteira e que entronque Zamora], n.º 146, Lisboa, 30.VI.1888, 1411.

DG 1888c – DG, *Côrtes - Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* - E. N.º 59 [CM de Penafiel pede construção CF de Mangualde-Viseu-S. Pedro do Sul-Cinfães-Paiva- Penafiel], n.º 146, Lisboa, 30.VI.1888, 1411-1412.

DG 1888d – DG, MOPCI - *DGOPM* - 2.^a *Repartição - Caminhos de Ferro*, [expropriação para construção CF Minho e Douro lançaço entre estações Pinheiro e Central], n.º 165, Lisboa, 23.VII.1888.

DG 1888e – DG, MOPCI – *Direcção geral da contabilidade Publica* - 9.^a *Repartição* [direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes], n.º 165, Lisboa, 23.VII.1888.

DG 1888f – DG, MOPCI - *DGOPM* - 2.^a *Repartição - Caminhos de Ferro* (Portaria de 5 de Outubro) [CRCFP concessionária linha Torres Vedras – Figueira da Foz - Alfarelos], n.º 229, Lisboa, 6.X.1888.

DG 1888g – DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição - Caminhos de Ferro* [CF Minho e Douro e de Foz-Tua a Mirandela], n.º 229, Lisboa, 6.X.1888.

DG 1889a – DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição - Caminhos de Ferro* [expropriação para construção CF Minho e Douro lanço entre estações Pinheiro e Central], n.º21, Lisboa, 26.I.1889.

DG 1889b – DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição - Caminhos de Ferro* [fiscalização CF Foz-Tua – Mirandela desagregada da direcção CF Minho e Douro; direcção especial de fiscalização própria], n.º254, Lisboa, 9.XI.1889.

DG 1889c – DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição - Caminhos de Ferro* [quadro pessoal da direcção fiscalização CF Foz-Tua – Mirandela e respectivos vencimentos], n.º258, Lisboa, 14.XI.1889.

DG 1889d – DG, *MOPCI - Direcção geral do commercio e industria - 1.ª Repartição - Commercio* [Alvará de outorga de estatutos da CDPCFP (29.11.1889)], n.º283, Lisboa, 13.XII.1889.

DG 1890a – DG, *Côrtes - Secretaria da Camara dos Senhores Deputados – E. N.º 57* [CM de Bragança pede construção dos CF Foz-Tua – Bragança e Pocinho - Miranda], n.º 152, Lisboa, 9.VII.1890, 1586.

DG 1890b – DG, *Côrtes - Secretaria da Camara dos Senhores Deputados – E. N.º 58* [CM de Bragança pede isenção do agravamento adicional de 6% nas contribuições], n.º 152, Lisboa, 9.VII.1890, 1586.

DG 1890c – DG, *Côrtes - Secretaria da Camara dos Senhores Deputados – E. N.º 74* [CM de Bragança pede construção dos CF Mirandela-Bragança e Pocinho-Miranda com ligação a Bragança a partir de Vimioso], n.º 158, Lisboa, 16.VII.1890, 1654.

DG 1895 – DG, *MOPCI – Direcção dos serviços telegrapho-postaes – Repartição de telegraphos – 1.ª secção* [abertura do serviço telegrafico público da estação Pocinho no CF Douro], n.º 99, Lisboa, 18.IV.1895, 1233.

DG 1899a –DG, *MOPCI – Direcção geral da contabilidade Publica - 9.ª Repartição* [despeza extraordinaria – construção e grandes reparações de CF], n.º 222, Lisboa, 2.X.1899, 2538.

DG 1899b –DG, *MOPCI - DGOPM - 1.ª Repartição - Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos*, [urgente elaboração projecto estrada ER39 ao apeadeiro de S. Mamede de Tua], n.º 222, Lisboa, 2.X.1899, 2538.

DG 1899c –DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição, Caminhos de ferro* [urgente elaboração projecto ponte Douro proximidades estação Pocinho], n.º 222, Lisboa, 2.X.1899, 2538.

DG 1899d –DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição, Caminhos de ferro* [idem, Pinhão], n.º 222, Lisboa, 2.X.1899, 2538.

DG 1899e –DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição, Caminhos de ferro* [recomendação urgente cumprimento portaria 23.VIII.1898 para elaboração plano ligação estações CF e centros população e produção agrícola e industrial], n.º 222, Lisboa, 2.X.1899, 2538.

DG 1899f – DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição, Caminhos de ferro* [CNCF – Linha de Mirandella, 1.º semestre de 1898, Mappa geral da receita dos dias 1 de janeiro a 1 de julho de 1898], n.º 223, Lisboa, 3.X.1899, 2545.

DG 1899g – DG, *Caminhos de Ferro do Sul e Sueste – Fiscalização e Estatística, Boletim n.º 18* [boletim das receitas de 26 de novembro a 2 de dezembro de 1898], n.º 223, Lisboa, 3.X.1899, 2545.

DG 1899h – DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição, Caminhos de ferro* [sobre relatórios comissões técnicas encarregadas de elaborar planos viação acelerada a N Mondego, S Tejo e entre Mondego e Tejo], n.º 224, Lisboa, 4.X.1899, 2553.

DG 1899i – DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição, Caminhos de ferro* [idem], n.º 227, Lisboa, 7.X.1899, 2590.

DG 1899j – DG, *MOPCI - DGOPM - 2.ª Repartição* [sobre concessão de passes nos CF Estado], n.º 243, Lisboa, 26.X.1899, 2734.

DG 1899l – DG, *Caminhos de Ferro do Sul e Sueste – Fiscalização e Estatística, Boletim n.º 1* [boletim das receitas de 1 a 7 de janeiro de 1899], n.º 246, Lisboa, 30.X.1899, 2790.

DG 1899m – DG, *MOPCI - Repartição Central* [regulamento do CA dos CF Estado], n.º 253, Lisboa, 8.XI.1899, 2877.

DG 1899n – DG, *MOPCI - Repartição Central* [instruções para arrematação e adjudicação obras e fornecimento nos CF Estado], n.º 257, Lisboa, 8.XI.1899, 2925.

DG 1899o – DG, *Caminhos de Ferro do Sul e Sueste – Fiscalização e Estatística, Boletim n.º 6* [boletim das receitas de 1 a 11 de fevereiro de 1899], n.º 261, Lisboa, 17.XI.1899, 2978.

DG 1899p – DG, *MOPCI - Repartição Central* [regulamento geral das direcções dos CF Estado], n.º 263, Lisboa, 20.XI.1899, 2996.

DG 1899q – DG, *Direcção geral dos correios e telegraphos - Repartição dos telegraphos - 2.ª secção* [concede ao presid. CA dos CF Estado faculdade expedição telegramas oficiais a funcionários e particulares], n.º 268, Lisboa, 25.XI.1899, 3082.

DG 1899r – DG, *MOPCI - Repartição Central* [organização serviços expediente e contabilidade dependentes do CA dos CF Estado], n.º 293, Lisboa, 27.XII.1899, 3368.

DG 1899s – DG, *MOPCI - Repartição Central* [reorganização serviços dos CF Estado], n.º 294, Lisboa, 28.XII.1899, 3379.

DG 1899t – DG, *MOPCI - Repartição Central* [regulamento dos transportes de passageiros e materiais pertencentes ao Estado], n.º 294, Lisboa, 28.XII.1899, 3380.

DG 1901a – DG, *MOPCI - DGOPM - 1.ª Repartição* [bases para elaboração programa e caderno encargos concurso construção e exploração 2 pontes sobre Douro (Pocinho e Pinhão)], N.º 45, Lisboa, 26.II.1901, 502.

DG 1901b – DG, *Caminhos de Ferro do Minho e Douro* [mappa geral das receitas dos dias 15 a 21 inclusive (Mez de janeiro de 1901); Linhas do Minho e do Douro (2 mapas)], n.º 75, Lisboa, 6.IV.1901, 902.

DG 1901c – DG, *MOPCI - DGOPM - Repartição de Obras Publicas* [linha Lisboa-Sintra-Torres Vedras], n.º 77, Lisboa, 9.IV.1901, 920.

DG 1901d – DG, *MOPCI - DGOPM - 1.ª Repartição* [criação comissões distritais para elaborarem propostas construção estradas], n.º 79, Lisboa, 11.IV.1901, 942.

DG 1901e – DG, *MOPCI - DGOPM – 1.ª Repartição* [portaria com preocupações ao nível da defesa do Património], n.º 79, Lisboa, 11.IV.1901, 942.

DG 1901f – DG, *Caminhos de Ferro do Minho e Douro* [mappa geral das receitas dos dias 5 a 11 inclusive (Mez de fevereiro de 1901); Linhas do Minho e do Douro (2 mapas)], n.º 82, Lisboa, 15.IV.1901, 989.

DG 1901g – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de administração* [programa concurso construção e exploração pontes Douro (Pocinho e Pinhão)], n.º 84, Lisboa, 17.IV.1901, 1011-1013.

DG 1901gg – DG, *Direcção Geral das Obras Publicas e Minas – Repartição de Obras Publicas* [aprova o projecto da linha de Guimarães a Fafe apresentado pela Companhia de Ferro de Bocado a Guimarães], n.º 85, Lisboa, 18.IV.1901, 1032.

DG 1901h – DG, *Caminhos de Ferro do Sul e Sueste – Fiscalização e Estatística, Boletim n.º 9* [boletim das receitas de 26 de fevereiro a 4 de março de 1901], n.º 98, Lisboa, 3.V.1901, 1185.

DG 1901i – DG, *Direcção geral do commercio e industria – Repartição do Commercio* [balancetes bancos Commercial do Porto e Aliança: CDPCFP], n.º 103, Lisboa, 9.V.1901, 1238.

DG 1901j – DG, *Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, Inspecção Geral dos Telegraphos, 1.ª Divisão* [substituição sistema tracção animal por eléctrica em algumas linhas da Companhia Carris de Ferro do Porto], n.º 109, Lisboa, 17.V.1901, 1325.

DG 1901l – DG, *Côrtes - Secretaria da Camara dos Dignos Pares do Reino* [autoriza a Junta Geral de Ponta Delgada a contratar a construção de um CF], n.º 109, Lisboa, 17.V.1901, 1325.

DG 1901m – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de administração* [aceita subsídio da CM de Moura (terrenos a expropriar e 10:000\$000 para a edificio estação) para construção troço linha sueste de Pias a Moura], n.º 123, Lisboa, 3.VI.1901, 1505.

DG 1901n – DG, *MOPCI - Direcção Geral do Commercio e Industria - Repartição do Commercio* [nomeação do conde de Paçô Vieira e Álvaro Aurélio de Sousa Rego membros efectivos do CA da sociedade anónima CDPCFP em substituição dos falecidos Conde de S. Januário e José Ventura dos Santos Reis], n.º 137, Lisboa, 2.VI.1901.

DG 1901o – DG, *Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, Inspecção Geral dos Telegraphos, 1.ª Divisão* [regulamento geral de segurança na tracção eléctrica dos “tramwais”], n.º 141, Lisboa, 28.VI.1901, 1742.

DG 1901p – DG, *Juizo de Direito da Comarca de Moncorvo* [expropriação para construção ER9 zona quinta do Campo], Lisboa, n.º 247, Lisboa, 2.XI.1901, 3049.

DG 1902a – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [programa do concurso para a construção das pontes sobre o Douro no Pinhão e Pocinho], n.º 37, Lisboa, 17.II.1902, 470.

DG 1902b – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [novo concurso público para construção ponte Pinhão sobre o Douro], n.º 132, Lisboa, 17.VI.1902, 1685.

DG 1902c – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [idem], n.º 132, Lisboa, 17.VI.1902, 1685.

DG 1902d – DG, *Ministerio dos Negocios da Fazenda – Administração Geral das Alfandegas* [posto de FEC em correspondência com o de LF por intermédio posto HD mas mantendo correspondência com Saucelle], n.º 234, Lisboa, 16.X.1902, 3245.

DG 1903a – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [construção linha Régua por Vila Real a Chaves e á fronteira], n.º 49, Lisboa, 4.III.1903, 736.

DG 1903b – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [devido concursos desertos é autorizada Empresa Industrial Portuguesa a construir ponte Pocinho], n.º 49, Lisboa, 4.III.1903, 736.

DG 1903c – DG, *Caminhos de Ferro do Estado – Direcção do Minho e Douro* [concurso construção secção Régua a Vila Real], n.º 102, Lisboa, 9.V.1903, 1522.

DG 1903d – DG, *Côrtes - Secretaria da Camara dos Senhores Deputados – E. N.ºs 57, 58, 59, 60 e 153* [CM de Vimioso, Miranda, Mogadouro, TM (em separado) e Juntas de Paróquia de Vila Chã, Picote, Sendim, Palaçoulo, S. Pedro da Silva e Duas Igrejas (em conjunto), Ifanes, Paradela, Cicouro, S. Martinho, Póvoa, Malhadas e Genízio (em conjunto) pedem construção CF Pocinho-Miranda, respectivamente], n.º 108, Lisboa, 14.V.1903, 1597.

DG 1903e – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [decisão (Carta de Lei de 1.VII.1903) construção CF Pocinho-Miranda (2 bitolas devido minério TM) e ponte Pocinho; tb aqui bases programa e caderno encargos concurso construção linha Portalegre e ramal para Avis], n.º 155, Lisboa, 17.VII.1903, 2421.

DG 1903f – DG, *MOPCI - DGOPM- Repartição de Obras Publicas* [construção lanço ER9 para margem direita Douro], n.º 156, Lisboa, 18.VII.1903, 2432.

DG 1903g – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [construção CF Pocinho-MD rectificação], n.º 256, Lisboa, 18.VII.1903, 2432.

DG 1903h – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [CF Pocinho-MD via estreita; construção ponte Pocinho preparada para via larga], n.º 156, Lisboa, 13.XI.1903, 3854.

DG 1904a – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* [relatório do Governo acerca da sua actividade no âmbito da construção de CF e lanços estradas de acesso estações (pontes Pocinho e Pinhão, CF Pocinho-Miranda, Régua-Chaves...)], n.º 57, Lisboa, 12.III.1904, 947-949.

DG 1904b – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [aprovação projecto e orçamento construção 1.º lanço linha Pocinho-Miranda via estreita entre Pocinho-TM (12.240m); estudo do prolongamento da Linha do Minho de Vale-Monção-Melgaço], n.º 88, Lisboa, 22.IV.1904, 1446.

DG 1904c – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [expropriações urgentes para construção CF Mirandela-Bragança e Pocinho-Miranda], n.º 235, Lisboa, 19.X.1904, 3700.

DG 1904d – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [aprovação projecto e orçamento ponte Pocinho], n.º 237, Lisboa, 21.X.1904, 3731.

DG 1905a – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [aprovação projecto e orçamento 2.º lanço da 1.ª secção linha Pocinho-Miranda entre TM-Carviçais], n.º 38, Lisboa, 18.IV.1905, 1311.

DG 1905b – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [expropriação urgente parcela para construção 1.º lanço da 1.ª secção CF Pocinho-Miranda], n.º 27, Lisboa, 5.VII.1905, 455.

DG 1905c – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [idem, várias parcelas], n.º 151, Lisboa, 10.VII.1905, 2337.

DG 1905d – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [aprovação projecto e orçamento para reforço e adaptação ponte Corgo ao CF Régua-Vila Real], n.º 151, Lisboa, 10.VII.1905, 2337.

DG 1905e – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [expropriações para construção 1.º lanço CF Pocinho-Miranda (ambas margens Douro)], n.º 180, Lisboa, 12.VII.1905, 2812.

DG 1906a – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [idem], n.º 27, Lisboa, 5.II.1906, 455.

DG 1906b – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [projecto variante CF Pocinho-Miranda Km 1 do 1.º lanço e projecto ligação encontro direito da ponte e a ER9], n.º 176, Lisboa, 8.VIII.1906, 2762.

DG 1906c – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [expropriações para construção 2.º lanço da 1.ª secção CF Pocinho-Miranda], n.º 182, Lisboa, 16.VIII.1906, 2844.

DG 1906d – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [idem], n.º 185, Lisboa, 20.VIII.1906, 2907.

DG 1906e – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [aprovação projectos avenida direita e tabuleiro ponte Pocinho], n.º 280, Lisboa, 1.XII.1906, 4247.

DG 1906f – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [unificação das estatísticas linhas Minho e Douro com a do Sul e SE], n.º 280, Lisboa, 1.XII.1906, 4247.

DG 1907a – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [expropriações para construção 2.º lanço CF Pocinho-Miranda entre TM-Carviçais], n.º 37, Lisboa, 16.II.1907, 500.

DG 1907b – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [aprovação projecto e orçamento avenida ligação tabuleiro inferior ponte Pocinho com ER9], n.º 213, Lisboa, 23.IX.1907, 3052.

DG 1908 – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [aprovação projecto 1.º lanço da 2.ª secção CF Pocinho-Miranda entre Carviçais e Bruçó], n.º 56, Lisboa, 10.III.1908, 749.

DG 1908a – DG, *Juízo de Direito da Comarca de Moncorvo – editos*, n.º 186, Lisboa, 21.VIII.1908, 2553.

DG 1908b – DG, *Juízo de Direito da Comarca de Moncorvo – editos*, n.º 187, Lisboa, 22.VIII.1908, 2562.

DG 1908c – DG, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados - Tribunal arbitral para julgamento das questões pendentes entre o Governo de Sua Magestade Fidelissima e o empreiteiro*

da 9.^a secção do Caminho de Ferro do Douro, Domingos Busquets, n.º 185-189, Lisboa, 20-25.VIII.1908, 2535-2538/2549-2551/2559-2560/2568-2572/2578-2606.

DG 1909 – DG, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração* [expropriações urgentes para construção lanços TM-Carviçais e de Carviçais-Bruçó do CF Pocinho-Miranda], n.º 56, Lisboa, 10.III.1908, 749.

DG 1921 – DG, MCC, *Decretos n.ºs 7.752 e 7.753* [autoriza o governo a readmitir ao serviço dos CF do Estado (Sul e Sueste) todos os funcionários dos quadros demitidos por motivo da greve ferroviária de 30.IX.1920], in:I Série, n.º 215, 28.X.1921, 1272.

DG 1922 – DG, MCC, *Secretaria Geral* [Lei n.º 1.327, aplica várias importâncias à construção de CF e a diversas obras; autoriza o Govêrno a negociar com a companhia dos CF do Mondego a conclusão do CF de Lousã a Arganil, e a contratar com a CNCF a construção e exploração do prolongamento da linha de via reduzida de SCD a Viseu], I Série, n.º 174, Lisboa, 25.VIII.1922, 877-878.

DG 1927 – DG, MCC, DGCF, *Divisão Central e de Estudos, Decreto N.º 14:612* [autoriza a CCFP a traspasar para a CCFNP e para a CNCF os direitos e obrigações que lhe assistem, pelo contrato celebrado em 11.III.1927, c/ referência a várias linhas férreas], I Série, n.º 259, Lisboa, 23.XI.1927.

DG 1930a – DG, MCC, DGCF, *Divisão Central e de Estudos, Secção de Expediente* [portaria aprovando o projecto do lanço de Urrós a Duas Igrejas da linha férrea de Pocinho a Miranda], II Série, n.º 14, Lisboa, 17.I.1930, 157.

DG 1930b – DG, MCC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria nomeando uma comissão para proceder à vistoria do trôço de Lagoaça a Mogadouro], II Série, n.º 137, Lisboa, 17.VI.1930, 1910.

DG 1930c – DG, MCC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria constituindo uma comissão para proceder a um minucioso inquérito averiguando das possibilidades de exploração mais económica das linhas do Corgo e do Sabor], II Série, n.º 139, Lisboa, 19.VI.1930, 1931.

DG 1930d – DG, MCC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria mandando abrir à exploração o trôço da linha férrea de Lagoaça a Mogadouro], II Série, n.º 145, Lisboa, 26.VI.1930, 2024.

DG 1930e – DG, MCC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria adjudicando à Companhia Geral de Construções a empreitada n.º 2 da linha do Vale do Sabor], II Série, n.º 167, Lisboa, 22.VII.1930, 2361.

DG 1930f – DG, MCC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria determinando q o Director-geral de CF outorgue em nome do ministro no contrato a celebrar com a Companhia Geral de Construções para a execução da empreitada n.º 2 da linha Vale do Sabor], II Série, n.º 253, Lisboa, 29.X.1930, 3686.

DG 1932a – DG, MCC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria aprovando o projecto de construção de um novo cais no terreno fronteiro ao edifício da estação de Mogadouro, da Linha do Vale do Sabor], II Série, n.º 16, Lisboa, 20.I.1932, 270.

DG 1932b – DG, MCC, Direcção Geral do Comércio e Indústria, *Divisão de Construção* [portaria aprovando o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 1 da linha do Vale do Sabor, adjudicada à CNCF], II Série, n.º 113, Lisboa, 17.V.1932, 2011.

DG 1933 – DG, MOPC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria adjudicando à Companhia Nacional de Caminho de Ferro a empreitada n.º 3 da Linha do Vale de Sabor], II Série, n.º 237, Lisboa, 11.X.1933, 4746.

DG 1934a – DG, MOPC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria determinando que director-geral de CF outorgue no contrato a celebrar com a CNCF para execução da empreitada n.º 3 da Linha do Vale de Sabor], II Série, n.º 21, Lisboa, 25.I.1934, 345.

DG 1934b – DG, MOPC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria que aprova o projecto de nova localização do apeadeiro de Variz, ao km 20,585 da linha do Vale do Sabor], II Série, n.º 97, Lisboa, 25.IV.1934, 1803.

DG 1934c – DG, MOPC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria aprovando projecto de casa na estação de Mogadouro, destinada a habitação do chefe de secção de via e obras e instalação dos escritórios da CNCF respectivo orçamento], II Série, n.º 130, Lisboa, 6.VI.1934, 2398.

DG 1934d – DG, MOPC, DGCF, *Divisão de Construção* [portaria aprova projecto modificação EN 26 em frente apeadeiro Urrós], II Série, n.º 198, Lisboa, 24.VIII.1934, 3713.

DG 1934e – DG, MOPC, DGCF, *Divisão de Exploração* [portaria autorizando a CNCF a deixar de aplicar as tabelas de preços para percursos desde 300km, aos transportes de cereais], II Série, n.º 285, Lisboa, 5.XII.1934, 5256-5257.

DG 1935a – DG, MOPC, DGCF, *Divisão de Estudos e Construção* [portaria aprova projecto da estrada acesso apeadeiro de Variz], II Série, n.º 254, Lisboa, 31.X.1935, 5285.

DG 1935b – DG, MOPC, DGCF, *Divisão de Estudos e Construção* [portaria aprovando o projecto da segunda variante de Sendim], II Série, n.º 265, Lisboa, 13.XII.1935, 5511.

DG 1935c – DG, MOPC, DGCF, *Divisão Fiscal de Via e Obras* [portaria declarando sobrança uma parcela de terreno dentro do recinto da estação de TM destinada à construção de um celeiro para a Federação Nacional dos Produtores de Trigo], II Série, n.º 263, Lisboa, 11.XII.1935, 5467.

DG 1936a – DG, MOPC, DGCF, *Divisão de Exploração* [portaria aprovando a anulação das tabelas para percursos de 300km, ou pagando como tal, em vigor nas linhas do Vale do Corgo e do Sabor, proposta pela CNCF], II Série, n.º 125, Lisboa, 30.V.1936, 2589.

DG 1936b – DG, MOPC, DGCF, *Divisão de Estudos e Construção* [portaria aprova projecto estrada acesso estação Duas Igrejas], II Série, n.º 128, Lisboa, 3.VI.1936, 2670.

DG 1936c – DG, MOPC, *Direcção dos Serviços de Melhoramentos Rurais* [construção da estrada de ligação de Bemposta à estação de CF], II Série, n.º 283, Lisboa, 3.XII.1936, 5788.

DG 1937a – DG, MOPC, DGCF, *Repartição de Estudos, Via e Obras* [portaria aprovando expropriação terreno para construção de um triângulo de inversão de locomotivas, na estação de Carviçais], II Série, n.º 240, Lisboa, 13.X.1937, 5096.

DG 1937b – DG, MOPC, DGCF, *Repartição de Estudos, Via e Obras* [portaria aprovando projecto de paragem em Fonte de Aldeia lanço Urrós-Duas Igrejas], II Série, n.º 258, Lisboa, 4.XI.1937, 5440.

DG 1938a – DG, MOPC, DGCF, *Direcção dos Serviços de Melhoramentos Rurais* [portaria concedendo à CM de MD a comparticipação do Estado em 42.527\$61 para a construção

de um troço da EM de Palaçoulo à estação de Sendim], II Série, n.º 82, Lisboa, 9.IV.1938, 1449-1850.

DG 1938b – DG, MOPC, DGCF, *Repartição de Estudos, Via e Obras* [portaria nomeando uma comissão a fim de verificar se o troço da linha do Sabor entre Mogadouro e Duas Igrejas está em condições de ser aberto à exploração], II Série, n.º 89, Lisboa, 19.IV.1938, 1973.

DG 1938c – DG, MOPC, DGCF, *Repartição de Estudos, Via e Obras* [portaria mandando abrir à exploração troço linha Sabor entre estações Mogadouro e Duas Igrejas], II Série, n.º 112, Lisboa, 17.V.1938, 2450.

DG 1938d – DG, MOPC, DGCF, *Repartição de Estudos, Via e Obras* [portaria determinando q o director-geral de CF outorgue, no contrato a celebrar para execução da empreitada n.º 4 da linha do Sabor, de pavimentação do largo da estação de Variz], II Série, n.º 203, Lisboa, 1.IX.1938, 4711.

DG 1938e – DG, MOPC, DGCF, *Repartição de Estudos, Via e Obras* [portaria declarando sobranter uma parcela de terreno situada à direita da linha férrea do Vale do Sabor, em TM, q é cedida para uma serventia do celeiro da Federação Nacional dos Produtores de Trigo], II Série, n.º 288, Lisboa, 13.XII.1938, 6386.

DG 1939a – DG, MOPC, DGCF, *Repartição de Estudos, Via e Obras* [portaria determinando q um condutor de exploração de 2.ª cl da Direcção Geral de CF outorgue na escritura de venda de uma parcela de terreno considerada sobranter, na linha Vale Sabor, a celebrar com a Federação Nacional dos Produtores de Trigo], II Série, n.º 28, Lisboa, 3.II.1939, 666.

DG 1940a – DG, MOPC, DGCF, *Repartição de Estudos, Via e Obras* [portaria aprovando projecto expropriação 2 parcelas de terreno na linha do Vale do Sabor para construção cais para despacho de cortiça na estação de Duas Igrejas], II Série, n.º 14, Lisboa, 17.I.1940, 273.

DG 1940b – DG, MOPC, DGCF, *Repartição de Estudos, Via e Obras* [portaria aprovando projecto expropriação 2 parcelas de terreno na linha do Vale do Sabor para construção cais para despacho de cortiça na estação de Duas Igrejas], II Série, n.º 89, Lisboa, 17.IV.1940, 1970.

DG 1940c – DG, MOPC, DGCF, *Repartição de Estudos, Via e Obras* [portaria declarando sobranter 2 parcelas de terreno da linha do Vale do Sabor, nas freguesias de TM e Carviçais], II Série, n.º 164, Lisboa, 17.VII.1940, 3681.

DG 1942a – DG, MOPC, Comissariado do Desemprêgo, *Repartição Central* [portaria concede à CMTM participação de 93.670\$00 para obras no Bairro da Estação, em TM], II Série, n.º 69, Lisboa, 25.III.1942, 1519.

DG 1942b – DG, MOPC, Junta Autónoma de Estradas, *Direcção de Serviços de Melhoramentos Rurais* [portaria concede à CM Mogadouro participação do Estado de 37.232\$00 para construção estrada de ligação de Bemposta à estação de Cf e EN 26], II Série, n.º 138, Lisboa, 16.VI.1942, 3091.

DG 1943a – DG, MOPC, JAE, *Direcção de Serviços de Melhoramentos Rurais* [portaria concede Junta Freg. Larinho, participação do Estado para construção caminho vicinal da aldeia à estação de CF], II Série, n.º 191, Lisboa, 20.VIII.1943, 4607.

DG 1943b – DG, MOPC, JAE, *Secretaria* [portaria concede à Junta Freg. Mós, participação do Estado para construção caminho vicinal da aldeia à EN 25], II Série, n.º 260, Lisboa, 8.XI.1943, 5907.

DGD 1978 – Direcção-Geral da Divulgação, *Portugal. Pequeno Guia*, Lisboa, Secretaria de Estado da Comunicação Social, 1978, 175 pp.

DGE 1934 – Direcção Geral de Estatística, *Censo da População de Portugal. Dezembro de 1930. 7.º Recenseamento Geral da População*, vol. II, Lisboa, IN, 1934.

DGEPN 1906 – Direcção Geral de Estatística e dos Proprios Nacionaes (Ministerio dos Negocios da Fazenda), *Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1900 (Quarto recenseamento geral da população)*, vol. II, Lisboa, Typographia da “A Editora”, 1906.

DGTT 1928 – DGTT (Divisão de Documentação e Informação), *Portugal. Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*, Lisboa, IN, 1928, 14 pp.

Día 1883 – Día (El) [periodico], *Crónicas de un tren*, in: *Crónicas d’el Abadengo*, [año V, n.º 44, Lumbrales, Junio 2003, 17], 31.VIII.1883.

DIAS 1954 – DIAS, Jorge, *Rio de Onor: comunitarismo agro-pastoril*, cancionero de Margot Dias e des. De Fernando Galhano, Porto, Instituto de Alta Cultura - Centro de Estudos de Etnologia Peninsular, 1954.

DIAS 1961 - DIAS, Luís Fernando de Carvalho, *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve*, 2.º. Vol. (Beira e Trás-os-Montes), Beja, ed. Autor, 1961.

DIAS 1986 – DIAS, Jorge, *Os elementos fundamentais da cultura portuguesa*, Lisboa, IN-CM, Colecção Essencial, 1986.

DÍEZ 1999 – DÍEZ ELCUAZ, José Ignacio, *Los puentes de Salamanca*, in: Salamanca, Revista de Estudios, n.º 42, Salamanca, Diputación Provincial, 1999, 125-144.

DINIS 1915 – DINIS, Pedro Guilherme dos Santos, *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*, 6 vol.^s, Lisboa, IN, 1915.

DIONÍSIO 1977 – DIONÍSIO, Sant’Anna, *Alto Douro Ignoto*, 2.^a ed., Lello & Irmão – Editores, Porto, 1977.

Diputación 2003 – Diputación de Salamanca, *Mapa Provincial de Salamanca*, escala 1:200.000, in: <http://www.dipsanet.es/provin/mapa.htm> (acesso em 14.VI.2010), Salamanca, 2003.

Diputación... – Diputación de Salamanca, *Muelle de Vega de Terrón*, fotografias cedidas pelo Eng.º Miguel Blanco González (Director del Area de Fomento) e autor do projecto do cais actual, com carta de autorização para a sua utilização e publicação de 01.VII.2007, o que muito agradecemos.

DIZ 2007 – DIZ, Álvaro, *11 d’agosto* (poema, Guarda, 12.VIII.2006), in: Praça Velha revista cultural, Ano X, N.º 21, CM, Guarda, Julho 2007, 324-325 [lectura en PAN 8 - Festival de Poesía y Arte en la Naturaleza, Morille (Salamanca), 2008].

DN 1884 – Diario de Noticias, *Construcções civis. O tunnel de la Carretera*, n.º 6.640, Lisboa, 19.VII.1884, 2, col. 1-2.

DN 1887 – Diario de Noticias, *Inauguração da linha férrea de Salamanca*, n.º 7.870, 23.º anno, Lisboa, 10.XII.1887, 1, col. 2.

DN 1981 – Diário de Notícias, *Locomotivas a vapor regressam à linha do Corgo*, in: <http://www.dn.pt/dn2/reg/28p26b.htm> (acesso em 30.III.2001).

DN 2001 – Diário de Notícias, *Locomotivas a vapor regressam à linha do Corgo*, in: <http://www.dn.pt/dn2/reg/28p26b.htm> (consulta em 30.III.2001).

DOMÍNGUEZ 1984 – DOMÍNGUEZ, Carlos, *Trece puentes metálicos en 17 kilómetros*, in: revista *Vía Libre*, n.º 244 y 245, Madrid, 1984, 15-19/23-26.

DORMAN... – DORMAN, Arthur & LONG, Albert de Land, *Welcome to Dorman Long Technology*, in: <http://www.dormanlongtechnology.com>; <http://en.structurae.de/>; <http://en.wikipedia.org/> (consulta em 22.IX.2007).

DPP 2004 – Departamento de Prospectiva e Planeamento, *Portugal em números. Situação Sócio-Económica*, Lisboa, Ministério das Finanças, 2004.

DR 1991 – DR, *Museu Nacional Ferroviário* [Lei n.º 59/91], n.º 185, I Série-A, Lisboa, 13.VIII.1991, 4099-40100.

DR 1998a – DR, *Plano Rodoviário Nacional* [Decreto-Lei n.º 222], n.º 163, I Série - A, Lisboa, 17.VII.1998, 3444.

DR 1998b – DR, *Criação do Instituto Nacional de Transporte Ferroviário* [DL 299-B/98, 29.IX], n.º 225, I Série - A, Lisboa, 29.IX.1998, 4992-(8) – 4992-(17).

DR 1999 – DR, *Convenção sobre cooperação para a protecção e o aproveitamento sustentável das águas das bacias hidrográficas luso-espanholas* [Resolução da Assembleia da República n.º 66/99, 17.VIII], n.º 191, I Série-A, Lisboa, 17.VIII.1999, 5410-5430.

DR 1999a – DR, *Reconhecimento oficial de direitos linguísticos da comunidade mirandesa* [Lei n.º 7/99, 27Jan], n.º 24, I Série-A, Lisboa, 29.I.1999, 574.

DR 2001 – DR, *Constitución de la Unión Postal de las Américas, España y Portugal* [Resolução da Assembleia da República n.º 59/2001], n.º 228, I Série-A, Lisboa, 1.X.2001, 6199-6208.

DR 2003a – DR, *Plano de Desenvolvimento Turístico no Vale do Douro* [Resolução do Conselho de Ministros n.º 139/2003], n.º 199, I Série-B, Lisboa, 29.VIII.2003, 5740-5742.

DR 2003b – DR, *Protocolo entre a CM de S. Pedro do Sul e a REFER / ramal ferroviário de Viseu* [Resolução do Conselho de Ministros n.º 191/2003], n.º 289, I Série-B, Lisboa, 16.XII.2003, 8429.

DR 2005 – DR, *Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado* [Decreto-Lei n.º 38/2005 (revoga Lei n.º 51/91)], n.º 34, I Série-A, Lisboa, 17.II.2005, 1209-1215.

DR 2007 – DR, *Aprova a orgânica do Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP* [Decreto-Lei n.º 147/2007], n.º 82, I Série I, Lisboa, 27.IV.2007, 2726-2731.

DR 2008 – DR, *Aprova o Protocolo de Revisão da Convenção sobre Cooperação para a Protecção e o Aproveitamento Sustentável das Águas das Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas (Convenção de Albufeira) e o Protocolo Adicional* [Resolução da Assembleia da República n.º 62/2008], n.º 222, I Série, Lisboa, 14.XI.2008, 7961-7969.

DR 2010 – DR, *Actualiza os coeficientes de desvalorização da moeda a aplicar aos bens e direitos alienados durante o ano de 2010, para efeitos de determinação da matéria colectável do imposto sobre o rendimento das pessoas singulares*, n.º 163, I Série, Lisboa, 23.VIII.2010, 3664.

DRAIN 1975 – DRAIN, Michel, *Geografia da Península Ibérica*, Lisboa, Livros Horizonte, Col. Horizonte, 1975.

DSP... – Direcção de Serviços de Pontes, *Ponte do Pocinho - Mista*, Catálogo das Pontes do Distrito, Bragança, Direcção de Estradas do Distrito de Bragança, s/d.

DUARTE & BARROS 1997 – DUARTE, Luís Miguel & BARROS, Amândio Jorge Morais, *Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. II, n.º 4, IVP / UP / UTAD, Porto, GEHVID, 1997, 77-118.

DUPUIT 1855 – DUPUIT, J., *Peages (tomado del Diccionario de Economia politica)*, in: ROP, 3, t. I, n.º 3 (pp. 33-36) e n.º 4 (pp. 43-44), Madrid, 1855.

EÇA 1876 – EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho d'Almeida de, *Caminho de Ferro da Beira Alta. Memoria justificativa*, in: ROPM, t. VII, n.ºs 82 (pp. 381-399; Out) / 83 (409-437; Nov) / 84 (447-459; Dezembro), Lisboa, AECP, 1876.

EÇA 1877 – EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho d'Almeida de, *Caminho de Ferro da Beira Alta. Memoria justificativa*, in: ROPM, t. VIII, n.ºs 85 (pp. 45-57) / 86 (61-75; Fev), Lisboa, AECP, 1877.

EÇA 1887 – EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d', *Direcção da Fiscalisação dos Caminho de Ferro da Beira Alta. Relatorio compilando os dados mais importantes quanto á construcção d'este Caminho de Ferro, e as circunstancias mais dignas de menção, com respeito à sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de Julho de 1882, até ao fim do anno civil de 1885*, Lisboa, IN, 1887 [relatório datado de 28.VII.1886].

EDC 1908 – E.D.C., *Sustitución del Puente Internacional sobre el Rio Sever el dia 21 de Marzo de 1908*, in: ROP, año LVI, num. 1.701, Madrid, Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1908, 205-206.

EG 2001 – EG, *Incidente de Entre-os-Rios foi “traumatizante”. Autarcas defendem vistorias periódicas*, in: Terras da Beira, 29.III.2001 [terrasdabeira.com; <http://www.freipedro.pt/tb/290301/reg3.htm>].

EGIDO – EGIDO, Luciano G., *Los túneles del paraíso*, Barcelona, Tusquets editores, S.A., col. Andanzas, 2009.

Enciclopedia 1990-1991 – Enciclopedia Hispánica, macropedia, *Ferrocarril*, vol. 6, Kentucky (EUA), Encyclopaedia Britannica Publishers, inc., 1990-1991, 241-243.

Enciclopedia 1992 – Enciclopedia La Larousse (Gran), *Ferrocarril*, t. 9, Barcelona, Editorial Planeta, 1992, 4317-4322.

Enciclopedia 1994 – Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana, *Barcaje*, vol. VII, Madrid, Espasa-Calpe, S.A., 1994, 711.

EP... ED46 - Estradas de Portugal, E.P.E., *Estrada Distrital n. 46*, Arquivo Fundo Antigo, pastas n.ºs 1132 (1881), 1134 e 1135 (1888), Gabinete de Apoio ao CA – Núcleo de Arquivo e Museu, Almada.

EP... ER9 – Estradas de Portugal, E.P.E., *Estrada Real n.º 9*, Arquivo Fundo Antigo, pastas n.ºs 1141 (1883-1886), 1142 (1885-1887), 584 e 585 (1886-1887), Gabinete de Apoio ao CA – Núcleo de Arquivo e Museu, Almada.

EP... PP – Estradas de Portugal, E.P.E., *Ponte do Pocinho*, Arquivo DSPT (Fundo das Pontes), pasta n.º 409 (1883-1887) / Arquivo DSPT, pastas n.ºs 16162 (17.VI.1909), 288 (11.I.1939 – 13.VII.1948), 276 (3.II.1939 – 2.VII.1948) e 286 (15.VI.1939 – 16.IV.1956), Gabinete de Apoio ao CA – Núcleo de Arquivo e Museu, Almada.

ERASO 1900 – ERASO, Modesto, *Guía Práctica de Ferrocarriles*, Madrid, 1900 (consulta na Hemeroteca Municipal de Madrid).

Esboço... – Esboço das distâncias em léguas entre as mais importantes fortalezas de Portugal (Século XVII), Lisboa, BNP, Ms. 209, n.º. 9 e (Beira..., 61).

ESPERGUEIRA ET ALII 1889 – ESPERGUEIRA, Manoel Affonso d', TEIXEIRA, Augusto Cesar Justino & CARVALHO, Augusto Luciano S. de, *Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal – Relatorio ácerca do custo da sua construcção*, Porto, Typ. de Alexandre da Fonseca Vasconcellos, 1889.

ESPIDO 1995 – ESPIDO BELLO, María do Carme, *As relacións económicas hispano-portuguesas: 1850-1920*, tese de doutoramento, director Xán Carmona Badía, Departamento de Historia e Institucións Económicas, Faculdade de Ciencias Económicas e Empresariais, Universidad de Santiago de Compostela, 1995.

ESPIDO 2002 – ESPIDO BELLO, María do Carme, *Las aduanas de la raya hispano-portuguesa: su importancia en el comercio bilateral a lo largo del período 1854-1914*, in: Congreso Internacional La Raya Luso-Española. Relaciones hispano-portuguesas del Duero al Tajo “Salamanca, Punto de Encuentro” (Ciudad Rodrigo 2002), Salamanca, Diputación Provincial / Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo / Centro de Estudios Mirobrigenses, 2004, 111-150.

ExpoBA 2008 – Exposição temática, *A Linha da Beira Alta*, [fotografia que apresenta 2 viadutos paralelos s/ o rio Côa, o antigo metálico e o moderno (em alvenaria); década de 1940?], org. CM de Almeida / CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP / Fundação Museu nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado, coord. Anabela Valente & António Baptista Ribeiro, VF, Pavilhão Multiusos, 9.V – 30.X.2008.

FADEN 1797 – FADEN, W., *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces.* / London. – Published by W. Faden Geographer to the King. And to H.R.H. The Prince of Walen. / Charing Cross., August 12th. 1797, Lisboa, BNP, CC 1387A.

FCR... – FCR, *Cinco Vilas*, in: <http://www.cm-fcr.pt/concelho/freguesias4.htm> (consulta realizada em 25.IX.200).

FERNANDES 1986 – FERNANDES, Antero, “*Expresso*” *Lisboa-Porto começou a circular há cem anos*, in: *Correio da Manhã* [jornal], Lisboa, 19.08.1986.

FERNANDES 1991 – FERNANDES, João Luís, *Comboios do Tua calaram-se esta noite*, in: *Jornal de Notícias* (diário), Porto, 18.XII.1991.

FERNANDES 1992 – FERNANDES, João Luís, *Linha do Tua fecha de vez com a entrada do novo ano*, in: *Jornal de Notícias* (diário), Porto, 7.XII.1992.

FERNANDES 1993a — FERNANDES, Hironidino da Paixão, *Bibliografia do Distrito de Bragança. Série Documentos. Desembargo do Paço. Repartição do Minho e Trás-os-Montes*, maços 1-428. ANTT, Bragança, Instituto Superior Politécnico de Bragança/CM de Bragança/Arquivo Distrital de Bragança, 1993.

FERNANDES 1993b — FERNANDES, Híronidino da Paixão, *Bibliografia do Distrito de Bragança. Série Documentos. Ministério do Reino*. ANTT, Bragança, Instituto Superior Politécnico de Bragança/CM de Bragança/Arquivo Distrital de Bragança, 1993.

FERNANDES 1996a — FERNANDES, Híronidino da Paixão, *Bibliografia do Distrito de Bragança. Série Documentos. Documentos (textos) Publicados. 569 - 1950*, Tomo I (569 - 1870), Bragança, Instituto Superior Politécnico de Bragança/CM de Bragança/Arquivo Distrital de Bragança, 1996.

FERNANDES 1996b — FERNANDES, Híronidino da Paixão, *Bibliografia do Distrito de Bragança. Série Documentos. Documentos (textos) Publicados. 569 - 1950*, Tomo II (1871-1950), Bragança, Instituto Superior Politécnico de Bragança/CM de Bragança/Arquivo Distrital de Bragança, 1996.

FERNANDES 2001 – FERNANDES, Rui, *Descrição do terreno ao redor de Lamego duas léguas*, intr. transcr., act. e fixação do texto de Amândio Morais de Barros, Porto, Beira Douro – Associação de Desenvolvimento do Vale do Douro, 2001 (agradecemos à Flávia Margarida o envio deste documento, a partir de Lisboa, Mar/2009).

FERNÁNDEZ 1999 – FERNÁNDEZ TROYANO, Leonardo, *Visión Histórica Universal de los Puentes*, t. 1, Madrid, 1999.

FERNÁNDEZ 2002 – FERNÁNDEZ, Julio, *Réquiem por Vega Terrón*, in: Tribuna de Salamanca, 2.VIII.2002.

FERNAVE... – Formação Técnica, Psicologia Aplicada e Consultadoria em Transportes e Portos, *Manual de náutica de recreio para a categoria de marinheiro*, Lisboa, s/d.

FERRÃO 1962 – FERRÃO, Julieta, *Há 70 anos (Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Baixa)*, sep. Estudos Castelo Branco (Revista de História e Cultura), Castelo Branco, 1962, 11pp.

FERREIRA 1931 – FERREIRA, Godofredo Alberto dos Santos, *O primeiro Correio-mor e os primeiros rudimentos de legislação de Correios em Portugal*, in: Trabajos leídos en la primera sesión pública que celebros en el salón de actos del Palacio de Comunicaciones el día 27 de enero de 1931, Madrid, Academia Iberoamericana de História Postal, 1931, 9-13.

FERREIRA 1932 — FERREIRA, Candida Florinda, *Carrazeda de Anciões notas monográficas*, Lisboa, Tipografia Silvas, 1932.

FERREIRA 1946 – FERREIRA, Godofredo, *A mala-posta em Portugal, algumas notas para a sua história*, Lisboa, 1946.

FERREIRA 1971 – FERREIRA, Godofredo, *Documento Postal do Princípio do Século XVI*, sep. rev. “Correios e Telecomunicações” (n.º 16, Dez1970), Lisboa, Maio1971.

FERREIRA 1983 – FERREIRA, José Fernando Coelho, *O Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios*, Penafiel / Lousada / Felgueiras, CM, 2.ª ed., 1983.

FERREIRA ET ALII 1957 – FERREIRA, Alves, MORAIS, Custódio de, SILVEIRA, Joaquim da & GIRÃO, Amorim, *O mais antigo mapa de Portugal (1561)*, sep. Boletim do Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1957.

Ferroestad 2004 – Ferroestad (Estadísticas históricas de los ferrocarriles españoles), *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal*, Madrid, FFE, 2004 [in: <http://docutren.com/archivos/estad/mcp.htm> (consulta em 16.II.2011)].

Ferropedia... – Ferropedia, la enciclopedia colaborativa del ferrocarril, *Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste*, in: http://ferrocarriles.wikia.com/Compa%C3%B1a_Nacional_de_los_Fe... (acesso em 25.VII.2010).

Ferrovianos... – Ferrovianos. *Historia de los trabajadores de la infraestructura ferroviaria*, Mantenimiento de Infraestructura - Renfe, vídeo realizado p/ Servicios Comerciales – RTVE, 2003 (?).

FFE 1884a – FFE, *Puentes de la línea de La Fuente de San Esteban - La Fregeneda*, legajo nº 1191/3, Madrid, 1884.

FFE 1884b – FFE, *Proyec de Viaduc de Camaces*, legajo nº 483/03, Madrid, 26.VII.1884.

FFE 1887 – FFE, *Proyec de Viaduc de Poyo Valiente et de Los Riscos*, legajo 1182/12, Madrid, 1887.

FFE 1994 – FFE, *Del Vapor al AVE. Parque de Tracción Vapor*, Madrid, Editorial Electa, 1994.

FFG... – Fundación de los Ferrocarriles de Galicia, in: <http://www.usuarios.lycos.es/ferrogalicia/>; <http://www.museodelferrocarrilgalicia.com>.

FIGUEIREDO 2009 – FIGUEIREDO, Jaime, *Produção Hidroelétrica na Bacia do Douro*, in: Expresso (jornal semanário) / Infografias, Lisboa, 23.I.2009.

Figueirense 2007 – Figueirense (O), *Ramal da Figueira da Foz da linha da Beira Alta vai ser requalificado em 2008*, Figueira da Foz, 27.X.2007, in: http://www.ofigueirense/gestor_noticias/noticias.php?id=1105 (acesso em 25.II.2008).

FILGUEIRAS 1995 – FILGUEIRAS, Octávio Lixa, *Barcos do Douro – comentários técnicos da sua iconografia (Séculos XVIII – XX)*, Actas do 1º CIRD, in: Gaya (Gabinete de História e Arqueologia de VN de Gaia), vol. VI, V.N.G., 1995, 263-306.

FOIX 2005 – FOIX, Lluís, *Lenguas y Culturas de Europa* (sección: La Libreta), in: La Vanguardia [lavanguardia.com], 05.VII.2005.

FOLGUERA 2003 – FOLGUERA, Pilar, DÍAZ SÁNCHEZ, Pilar, DOMÍNGUEZ PRATS, Pilar & GAGO, José María, *Historia oral de la infraestructura*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2003.

Fomento 1883 – Fomento (El), *Salamanca y Oporto (ferrocarril de Salamanca á Portugal - ferrocarril del Duero)*, Revista de intereses sociales, 2.ª edición del artículo, año III, n.º 154, Salamanca, 26.VIII.1883, 1.

Fomento 1887 – Fomento (El), *Ya ha pasado sobre el Yeltes un tren con materiales de obra*, Salamanca, 14.I.1887.

Fomento 1887a – Fomento (El), *Viruela en Fregeneda y Lumbrales*, Salamanca, 18.I.1887.

Fomento 1887b – Fomento (El), *Levantados varios km de carriles entre Lumbrales y HD*, Salamanca, 04.II.1887.

Fomento 1887b1 – Fomento (El), *Capataz apuñalado y muerto...*, Salamanca, 08.II.1887.

Fomento 1887c – Fomento (El), *Médico delegado visita la zona por epidemia de viruela*, Salamanca, 09.II.1887.

Fomento 1887d – Fomento (El), *Orden del gobernador para que todos los trbajadores del fc se vacunen*, Salamanca, 25.II.1887.

Fomento 1887e – Fomento (El), *Gobernador inspecciona trabajos y obreros y ordena den a cada uno un pan y un cuartillo de vino*, Salamanca, 17.III.1887.

Fomento 1887f – Fomento (El), *colisión entre varios trbajadores del fc*, Salamanca, 16.V.1887.

Fomento 1887g – Fomento (El), *El día 21 llegou por primera vez una locomotora a Fregeneda*, Salamanca, 23.V.1887.

Fomento 1887g1 – Fomento (El), *Concededidas condecoraciones*, Salamanca, 06.VI.1887.

Fomento 1887h – Fomento (El), *El Sindicato de Oporto propone un fc de Bogajo a Vitigudino*, Salamanca, 12.VI.1887.

Fomento 1887i – Fomento (El), *Reyerta en una taberna de Fregeneda*, Salamanca, 06.VIII.1887.

Fomento 1887j – Fomento (El), *Subasta del puente de La Molinera*, Salamanca, 24.I.1887.

Fomento 1887l – Fomento (El), *Creada la aduana de Fuentes de Oñoro*, Salamanca, 17.IX.1887.

Fomento 1887l1 – Fomento (El), *Condecoraciones del gobierno portugués*, Salamanca, 17.IX.1887.

Fomento 1887m – Fomento (El), *Comenzó la prueba del puente internacional*, Salamanca, 12.XI.1887.

Fomento 1887n – Fomento (El), *Ha terminada la prueba del puente internacioal*, Salamanca, 14.XI.1887.

Fomento 1887o – Fomento (El), *Carta de la Fregeneda. Inauguración el día 8*, Salamanca, 01.XII.1887.

Fomento 1887p – Fomento (El), *Para la inauguración vendran...*, Salamanca, 05.XII.1887.

Fomento 1887q – Fomento (El), *Inauguración del fc de La Fregeneda a Barca d'Alba*, Salamanca, 09.XII.1887.

Fomento 1887r – Fomento (El), *Inauguración...*, Salamanca, 10.XII.1887.

Fomento 1887s – Fomento (El), *Banquete de la inauguración...*, Salamanca, 12.XII.1887.

Fomento 1887t – Fomento (El), *Banquete de la inauguración... (continuación)*, Salamanca, 13.XII.1887.

Fomento 1887u – Fomento (El), *Banquete de la inauguración... (continuación)*, Salamanca, 14.XII.1887.

Fomento 1887v – Fomento (El), *Banquete de la inauguración... (conclusión)*, Salamanca, 15.XII.1887.

Fomento 1887x – Fomento (El), *Alcalde de Lumbrales entrega carta a Pinto da Costa declarándole hijo adoptivo*, Salamanca, 17.XII.1887.

Fomento 1888a – Fomento (El), *Venta de billetes directos entre estaciones españolas y portuguesas*, Salamanca, 17.III.1888.

Fomento 1888b – Fomento (El), *CFSFP tráfico nulo, pérdidas importantes*, Salamanca, 20.IV.1888.

Fomento 1888c – Fomento (El), *Visita de SAR la infanta Isabel a Barca d'Alba en tren especial*, Salamanca, 02.VI.1888.

Fomento 1888d – Fomento (El), *Fc transversal a Ledesma*, Salamanca, 05.IX.1888.

Fomento 1888e – Fomento (El), *Reconocimiento militar de la línea*, Salamanca, 15.X.1888.

Fomento 1888f – Fomento (El), *CFSFP dispuesta a trasladar su domicilio social desde Madrid a Salamanca a partir de 1 enero 1889*, Salamanca, 03.XII.1888.

FONSECA 1975 – FONSECA, A. Corregedor da, *No primeiro Centenário das linhas do Caminho de Ferro a norte do rio Douro 1875-1975*, Lisboa, CP – Oficinas Gráficas, Edição do Centenário, 1975.

FONSECA 1996 – FONSECA, Álvaro Baltazar Moreira da, *As Demarcações Marianas*, IVP, Porto, 1996.

FONSECA 2008 – FONSECA, Paulo Henrique Santos, *Comboio ainda continua a passar no ramal de Cáceres*, in: Fonte Nova (bissemanário regional), n.º 1532, Portalegre, 26.II.2008. (http://www.jornalfontenova.com/index.php?option=com_content&task=view&id=680&Itemid=130; acesso em 29.II.2008).

FONSECA... – FONSECA, Fernando, *Barca de passagem nas Pariças* [Urros – Estação Ferroviária de Almendra], fotografia, meados de 1950 (?).

FORRESTER 1844 – FORRESTER, Joseph, *Papers relating to the improvement of the navigation of the river Douro from its mouth to the Barca de Vilvestre in Spain: and to the maps of that the river, and of the wine-district of the Alto-Douro* / by Joseph Forrester, Oporto: Commercial Printing Office, 1844 [Biblioteca Central Militar (Instituto de Historia y Cultura Militar), Madrid, III-48-9-17(3) – Enc. hol. – Ex libris de la Biblioteca de Ingenieros del Ejército – enc. junto a otras obras, formando un volumen facticio].

FORRESTER 1848 – FORRESTER, Joseph James, *Douro Portuguez e Paiz Adjacente: com tanto do Rio Quanto se pode tornar navegavel em Espanha por Jos.º James Forrester H.M.* Royal Geographical Society of Berlin: R.A. Lisbon & Oporto: F.R.G.S. Paris & London: C.M., L.Z.S. &c., London, Published for the Author by John Weale, Architectural Library, 59 High Holbern, June 1.st 1848.

FORTES 1729 – FORTES, Manuel de Azevedo, *Reyno de Portugal*, 1729 (ALEGRIA ET ALII 1995, 69 (7)) [apesar destas autoras indicarem 1734, o mapa refere claramente 1729].

FORTES 1810 – FORTES, Constantino (grav.), *Nova Carta Militar do Reyno de Portugal. Com estradas montanhas e rios. Levantada sobre os lugares. Pello celebre Elliot e extrahida da que se publicou em Londres*, Lisboa, BNP, 1810.

Forum... – Forum Motor Clássico, *Caminhos de Ferro do “antigamente”*, Motorpress Lisboa S.A., in: <http://forum.motorclassico.pt/showthread.php?t=141&page=3> (acesso em 15.I.2008).

Fozcôactiva 2009 – Fozcôactiva, *Agenda Cultural (a barca do Côa)*, VNFC, Gestão de Equipamentos Desportivos e Culturais, E.M., Maio / Junho 2009.

FRAGOSO 2007 – FRAGOSO, Jorge, *Língua Fronteira*, in: *Habitación de olvidos*, X Encuentro de Poetas Iberoamericanos - Antología en Homenaje a Álvaro Alves de Faria, Salamanca, Fundación Salamanca Ciudad de Cultura / EDIFSA, 2007, 341.

FRANCASTEL 1990 – FRANCASTEL, Pierre, *Arte y Técnica en los siglos XIX y XX*, Madrid, Debate, 1990.

FRANCIA & HERRERO 1999 –FRANCIA, Ignacio & HERRERO MARCOS, José Antonio, *La vía ferrea monumento que acusa*, in: *Revista Amigos de Lumbrales*, nº 32, Lumbrales, 1999, 12-16.

FRANCO 2005 – FRANCO GONZÁLEZ, María Piedade (Departamento de Geología, USAL, *Passeio de barco entre a Congida (FEC) e La Barca (Vilvestre) - albufeira do “salto” de Saucelle*, no âmbito de um encontro Ibérico sobre Património Geológico da Região Transfronteiriça do Douro, FEC, 3-4.VI.2005.

FREIRE 1909 – FREIRE, Anselmo Braamcamp, *Povoação de Trás os Montes no XVI seculo*, in: *Archivo Historico Portuguez*, vol. VII, nº. 7, Lisboa, Propriedade e editor A. Braancamp Freire, Jul/1909, 241-290.

Gaceta 1954 - Gaceta Regional (La), *Variante de Tejares* [por “Los Ángeles” (foógrafo?)], *diario de Salamanca*, año XXXIV, núm. 10435, 07.VIII.1954.

GAILLARD ... – GAILLARD, Marc, *Histoire des Transport Parisiens de Blaise Pascal a nos jours*, Saint-Etienne, Éditions Horvath, s/d.

GAIO 1957 – GAIO, Eduardo Frutuoso, *Apontamentos da História dos Caminhos de Ferro em Portugal*, Sintra, Tip. Medina, 1957.

GALACHE 2003 – GALACHE ESTÉVEZ, Manuel & FRAILE CUELLAR, José María, *Camino Natural para la línea de Ferrocarril “La Fregeneda – Barca d’Alva”*, Proyecto. Empresa Mixta Infraestructuras Provinciales de Salamanca S.A., Marzo 2003.

GALEGO & DAVEAU 1989 – GALEGO, Júlia & DAVEAU, Suzanne, *O Numeramento de 1527-1532 Tratamento Cartográfico*, Memórias do Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, Universidade de Lisboa e Instituto Nacional de Investigação Científica, 1986.

GAMA 2004 – GAMA, C. Manuel Fonseca da, *Terras do Alto Paiva. Memória histórico-geográfica e etnográfica do concelho de Vila Nova de Paiva*, 2.^a ed. (1.^a ed. 1940), VN de Paiva, CM, 2004.

GARCÍA & GONZÁLEZ 1994 – GARCÍA DE CORTÁZAR, Fernando & GONZÁLEZ VESGA, José Manuel, *Breve Historia de España*, Madrid, Alianza Editorial, 1994.

GARCÍA 1981 - GARCÍA CALVO, Agustín, *Del Tren (83 notas o canciones)*, Madrid, Editorial Lucina, 1981, 23-24.

GARCÍA 1999 – GARCÍA MERCADAL, J., *Viajes de Extranjeros por España y Portugal desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*, I, Recopilación, traducción, prólogo y notas de/, Salamanca, Junta de CyL, Consejería de Educación y Cultura, 1999.

GARCÍA 2000 – GARCÍA [CALDERÓN], Victorino, *La Raya Rota. Fotografías de Victorino García*, colab. Carmen MATEOS PEÑA, textos de Ángel GONZÁLEZ QUESADA & Enrique de SENA, Salamanca, Biblioteca Municipal de Salamanca, 2000.

GARCÍA 2006 – GARCÍA RAYA, Joaquín, *Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha*, in: actas del IV Congreso de Historia Ferroviária (Málaga, 20-22.IX.2006), Madrid, FFE, 2006.

GARCÍA ET ALII 2004 – GARCÍA MATEO, José Luis (dir), JIMÉNEZ VEGA, Miguel & CUÉLLAR VILLAR, Domingo, *Inventario de Puentes ferroviarios de España*, Madrid, FFE, 2004.

GARCÍAS 2000 – GARCÍAS, Pedro – *Património ferroviário ao abandono. Inúmeras estações e apeadeiros a cair aos bocados na linha do Douro e seus ramais*, in: Público, 23.I.2000 [http://www.bragancanet.pt/picote/portugues/imprensa/pub_patrimonio_ferrovuario.htm] (acesso em 1.VII.2005).

GARDÉ 2004 – GARDÉ, Emídio, *Metro de Vila Real: por que não?*, Vila Real, UTAD, 24.VII.2004 [in: <http://www.ocomboio.net/PDF/EG-metro-vila-real.pdf>] (acesso em 13.XI.2007)].

GARRETT 1977 – GARRETT, Almeida, *Viagens na minha terra*, Porto, Porto Editora, 1977.

GASPAR 1993 – GASPAR, Jorge, *As regiões portuguesas*, Lisboa, Ministério do Planeamento e da Administração do Território / Secretaria de Estado do Planeamento e Desenvolvimento Regional, 1993.

GCF 1891 – GCF, *A inauguração da Linha da Beira Baixa*, n.º 89, Lisboa, 3.IX.1891, 261-263.

GCF 1902a – GCF, *Programma do concurso para a construção das pontes sobre o Douro no Pinhão e no Pocinho*, n.º 341, Lisboa, 01.III.1902, 68.

GCF 1902b – GCF, *Ponte sobre o Douro*, n.º 349, Lisboa, 1.VI.1902, 203.

GCF 1903a – GCF, *A Linha da Régua a Chaves e à fronteira*, n.º 365, Lisboa, 1903, 65-67.

GCF 1903b – GCF, *Caminhos de ferro transmontanos*, n.º 373, Lisboa, 1.VI.1903, 224.

GCF 1905 – GCF, *Arrematações, Caminho de ferro do Pocinho a Miranda – 1.ª secção do Pocinho a Carviçais – 1.º lanço do Pocinho a Moncorvo – Empreitadas B e C*, n.º 412, Lisboa, 16.III.1905, 92.

GCF 1906 – GCF, *Régua a Vila Real*, Lisboa, 16.V.1906.

GCF 1912 – GCF, *Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares*, Lisboa, 01.XII.1912 [transcrito por GCF 1962, ano 75, n.º 1799, 01.XII, sob o título “Há 50 anos”].

GCF 1927 – GCF, *Caminho de Ferro de Salamanca à Fronteira de Portugal*, n.º 151, Lisboa, 01.VIII.1927, 221 (citando o periódico “Banca, Industria y Seguros”, de Madrid. Foi-nos remetido este documento por Rosa Gomes, da CP, em Março de 2009, o que agradecemos).

GCH 1884 – GCH, *Ferro-Carriles Portugueses, Camino de hierro de Salamanca*, año XXIX, n.º 26 [Hemeroteca de Madrid, ref. 937-938], Madrid, 29.VI.1884, 405.

GEPB 1976 – Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, *Caminhos de Ferro em Portugal*, vol. III, Lisboa / Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, Limitada, 1976, 608-610.

GEPB 1976a – Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, *Burnay (Condes de)*, vol. V, Lisboa / Rio de Janeiro, 1976, 210-211.

GIBBONS 1984 – GIBBONS, John, *Não criei musgo – retrato de uma aldeia transmontana [I Gathered no Moss*, 1.ª ed, 1939, 198/209], Carrazeda de Ansiães, CM, 1984.

GIL & GÓMEZ 2001 – GIL OLCINA, António & GÓMEZ MENDOZA, Josefina (coord.), *Geografía de España*, Barcelona, Editorial Ariel, col. Ariel Geografía, 2001.

GIL 1866 – GIL Y MONTAÑA, José, *Historia de los Ferrocarriles desde su establecimiento en diferentes naciones hasta nuestros días, seguido de una noticia sobre la aplicación del vapor á la locomocion terrestre...*, Barcelona, Establecimiento Tipográfico de Narciso Ramirez y Comp.^a, Pasaje de Escudillers, num. 4, 1866.

GL 1807 – Gazeta de Lisboa, *Lisboa 6 de Outubro...*, n.º 40, Lisboa, 06.X.1807.

GM 1830 – GM, *Empresa de camino de hierro de la Reina nuestra Señora María Cristina, desde Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda, aprobado por S.M. en Real decreto de 28 de Marzo último*, n.º 105, IN, Madrid, 31.VIII.1830.

GM 1845 – GM, *Seccion de fomento - Pliego de condiciones generales para las empresas de caminos de hierro que se autoricen por el gobierno en lo sucesivo* (RO de 31.XII.1844), n.º 3780, IN, Madrid, 19.I.1845, 1-3.

GM 1855a – GM, *Ley General de los Ferro-carriles* (MF, Ley de 03.VI.1855), n.º 886, IN, Madrid, 06.VI.1855.

GM 1855b – GM, *Proyecto de Ley General de Policia de Ferro-carriles* (Documentos Parlamentarios, Ley 13.VI.1855), n.º 886, IN, Madrid, 20.VI.1855, 4.

GM 1857 – GM, *Carreteras* (MF, Ley de 22.VII.1857), n.º 1.667, IN, Madrid, 29.VII.1857, 1.

GM 1860 – GM, *Relacion por Provincias de las carreteras que forman el plan general para la Peninsula e Islas adyacentes* [MF, Real Decreto de 7.IX.1860], ano CXCIX, n.º 255, IN, Madrid, 11.IX.1860, 1-2.

GM 1864 – GM, *Plan general de carreteras del Estado para la Península é islas adyacentes* (Ministerio de Fomento, Real Decreto de 6.IX.1860), ano CCIII, n.º 257, IN, Madrid, 13.IX.1864, 1.

GM 1870 – GM, *Regencia del Reino - Ministerio de Fomento – Ley* [autoriza o governo a atribuir através de concurso, a concessão de varias linhas-férras, entre elas a de malpartida de Plasencia por Cáceres], n.º 188, Madrid, IN, 07.VII.1870, 1.

GM 1873 – GM, *Córtes Constituyentes – Leyes* [CF de Salamanca à fronteira], N.º 235, Madrid, IN, 23.VIII.1873, 1465.

GM 1876a – GM, *Ministerio de Fomento – Ley* [autorização ao governo para abrir concurso público para a concessão de varios CF, entre eles o de Mérida a Malpartida de Plasencia, por Cáceres], N.º 275, Madrid, IN, 01.X.1876, 275.

GM 1876b – GM, *Ministerio de Fomento – Leyes* [CF de Salamanca à fronteira], N.º 359, Madrid, IN, 24.XII.1876, 751.

GM 1877a – GM, *Ley de Carreteras de servicio público de la Península é islas adyacentes*, (MF, Ley de 4.V.1877), ano CCXVI, n.º 126, t. II, IN, Madrid, 6.V.1877, 389-390.

GM 1877b – GM, *Ley aprobando el adjunto plan de carreteras del Estado, que sustituirá al de 6 de Setiembre de 1864* (MF, Ley de 11.VII.1877), ano CCXVI, n.º 204, t. III, IN, Madrid, 23.VII.1877, 219-225.

GM 1877c – GM, *Sociedad de los ferro-carriles de Cáceres á Malpartida de Plasencia y á la frontera portuguesa* (Estatutos), n.º 319, IN, Madrid, 15.XI.1877, 489-491.

GM 1877d – GM, *Ley general de ferro-carriles* (MF, Ley de 11.VII.1877), n.º 328, IN, Madrid, 24.XI.1877, 579-581.

GM 1877e – GM, *Ley General de Policia de Ferro-carriles* (Ley de 23.XI.1877), n.º 328, IN, Madrid, 24.XI.1877, 581.

GM 1878a – GM, *Reglamento para la ejecucion de la Ley General de Ferro-carriles* (MF, real decreto de 24.V.1878), n.º 147, IN, Madrid, 27.V.1878, 527-528.

GM 1878b – GM, *Exposicion* (do ministro de Fomento ao rei sobre a inclusão, ou não, no *plan general de carreteras del Estado* (11.VII.1877), de uma estrada de Fermoselle a Ciudad Rodrigo, 27.XII.1878), n.º 362, IN, Madrid, 28.XII.1878, 862.

GM 1878c – GM, *Ministerio de Fomento – Leyes* (autorização da prorrogação por 1 ano, à Diputación de Salamanca, para concluir os estudos dum CF até à fronteira), n.º 362, IN, Madrid, 28.XII.1878, 862.

GM 1878d – GM, *Ferro-carriles* (MF / Direccion General de OP y Minas; autoriza Lorenzo Cruto a realizar os estudos para um CF de Salamanca à fronteira, 24.XII.1878), n.º 364, IN, Madrid, 30.XII.1878, 892.

GM 1879 – GM, *Real Decreto – Plan de carreteras provinciales para Salamanca*, n.º 159, IN, Madrid, 08.VI.1879, 705.

GM 1880 - GM, *Ministerio de Fomento – Leyes* (autorização da prorrogação por mais 6 meses, à Diputación de Salamanca, para concluir os estudos dum CF até à fronteira), n.º 362, IN, Madrid, 08.V.1880, 334.

GM 1881a – GM, *Ferro-carriles* (Ministerio de Fomento / Direccion General de OP, anúncio para o concurso de concessão do CF de Salamanca à frontera portuguesa por Ciudad Rodrigo, 21.V.1881), n.º 146, IN, Madrid, 26.V.1881, 585-587.

GM 1881b – GM, *Ministerio de Fomento - Reales Ordenes* (anúncio de novo concurso para o CF de Salamanca à Fronteira Portuguesa, 03.VI.1881), n.º 162, IN, Madrid, 11.VI.1881, 724-728.

GM 1881c – GM, *Ministerio de Fomento - Reales Ordenes* (CF de Salamanca à Fronteira Portuguesa, 12.VI.1881), n.º 166, IN, Madrid, 15.VI.1881, 765.

GM 1881d – GM, *Ministerio de Fomento - Reales Ordenes* (taxação dos projectos de CF de Salamanca à Fronteira Portuguesa, 08.VII.1881), n.º 196, IN, Madrid, 15.VII.1881, 141.

GM 1881e – GM, *Ministerio de Fomento - Reales Ordenes* (outorga da concessão do CF de Salamanca à Fronteira Portuguesa a H. Burnay e C.^a, 23.IX.1881), n.º 274, IN, Madrid, 01.X.1881, 2.

GM 1882 – GM, *Direccion General de Obras Publicas - Ferro-carriles* (acerca duma petição para um projecto de CF por Tharsis a Paimogo com a linha de Lx^a a Beja, 12.X.1882), n.º 291, IN, Madrid, 1882, 159.

GM 1885a – GM, *Noticias Oficiales - Ferro-carril de Salamanca a la Frontera Portuguesa* (publicação da escritura de constituição da CFSFP e respectivos estatutos, 08.I.1885), n.º 23, IN, Madrid, 23.I.1885, 222-225.

GM 1885b – GM, *Ministerio de Fomento – Reales órdenes* (transferência da concessão do CF de Salamanca à fronteira para a CFSFP, 27.II.1885), n.º 67, IN, Madrid, 08.III.1885, 720.

GM 1885c – GM, *Noticias Oficiales – Ferrocarril de Salamanca á la Frontera de Portugal* (convocatórias para assembleias-gerais extraordinárias: da CFSFP e da Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid á Cáceres y á Portugal, 29.XI.1885), n.º 335, IN, Madrid, 01.XII.1885, 736.

GM 1887a – GM, *Ministerio de Fomento – Leyes* (prorrogação de 1 ano para a CFSFP terminar o ramal de Boadilla a BA, 14.I.1887), n.º 15, IN, Madrid, 15.I.1887, 137.

GM 1887b – GM, *Ministerio de Fomento – Dirección general de OP* (autorização a H. Burnay e C.^a para elaborar o projecto de CF de Salamanca – Peñaranda de Bracamonte – Ávila – enlace com o CF do N, 18.XII.1886), n.º 15, IN, Madrid, 15.I.1887, 141.

GM 1887c – GM, *Noticias Oficiales – Ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal* (convocatória para assembleia-geral ordinária da CFSFP, no Porto, 02.VI.1887), n.º 154, IN, Madrid, 03.VI.1887, 585.

GM 1887d – GM, *Noticias Oficiales – Ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal* (2.^a convocatória para assembleia-geral ordinária da CFSFP, no Porto, 08.VII.1887), n.º 190, IN, Madrid, 09.VII.1887, 88.

GM 1887e – GM, *Ministerio de Fomento – Dirección general de OP* (Plan de los estudios de fcc que han de practicarse por cuenta del Estado, 13.VIII.1887), n.º 227, IN, Madrid, 15.VIII.1887, 481.

GM 1887f – GM, *Noticias Oficiales – Sociedad de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y á Portugal* (prestação de contas), n.º 237, IN, Madrid, 25.VIII.1887, 604.

GM 1887g – GM, *Noticias Oficiales – SFSFP* (prestação de contas, 31.XII.1886), n.º 256, IN, Madrid, 13.IX.1887, 256.

GM 1887h – GM, *Noticias Oficiales – Sociedad de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y á Portugal* (anúncio aos portadores de obrigações), n.º 270, IN, Madrid, 27.IX.1887, 270.

GM 1888a – GM, *Ministerio de Fomento – Reales Ordenes* (transferência do CF de Ávila a Salamanca por Peñaranda de Bracamonte, para a companhia inglesa “Madrid and Portugal direct Railway (Avila and Salamanca) Limited”, 12.III.1888), n.º 80, IN, Madrid, 20.III.1888, 802.

GM 1888b – GM, *Ministerio de Fomento – Reales Ordenes* (material para construção do CF bifurcado de Salamanca à fronteira - relações adicionais, 06.VIII.1888), n.º 260, IN, Madrid, 16.IX.1888, 802.

GM 1912 – GM, *Anúncios Oficiais – Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera de Portugal*, n.º 355, IN, Madrid, 20.XII.1912, 740.

GM 1926 – GM, *Ministerio de Fomento. Exposicion. Real Decreto-Ley* [navegación del Duero], n.º 236, Madrid, IN, 24.VIII.1926, 1154-1159.

GM 1926a – GM, *Ministerio de Fomento. Exposicion* [real decreto a estabelecer o período provisório de 6 meses para o ingresso no novo regime ferroviário, entre 1 de Janeiro e 30.VI.1926], n.º 114, Madrid, IN, 24.IV.1926, 488.

GM 1926b – GM, *Ministerio de Fomento. Exposicion* [ingreso en el Régimen Ferroviario de las Compañías de Ferrocarriles], n.º 132, Madrid, IN, 12.V.1926, 844.

GM 1928 – GM, *Ministerio de Fomento. Exposicion. Real Decreto-Ley Núm. 1590* [ferrocarriles], n.º 255, Madrid, IN, 11.IX.1928, 1418-1423.

GM 1928a – GM, *Ministerio de Fomento. Exposicion. Real Decreto-Ley Núm. 1559* [criação da *Red del Oeste* e da *Compañía del Ferrocarril del Oeste de España*], n.º 257, Madrid, IN, 13.IX.1928, 1531-1536.

GOMBAU 1954 – GOMBAU, Venancio (?), *Fotografias del antiguo puente sobre el Tormes (Marín – La Salud)*, Tejares / Salamanca, 1954 (?) [Filmoteca de CL (Salamanca), ref. CA 252; RIVAS...].

GOMBAU... – GOMBAU, Venancio (?), *Fotografias de los antiguos viaductos entre la estación de Salamanca y el puente sobre el Tormes*, Salamanca, s/d [Filmoteca de CL (Salamanca), ref. CA 529; RIVAS...].

GOMES & GOMES 2006 – GOMES, Rosa Maria & GOMES, Gilberto (coord.^s), *Os Caminhos-de-ferro Portugueses 1856-2006*, ed. comemorativa do 150.º aniversário da inauguração da primeira linha de CF em Portugal, Lisboa, CP, 2006.

GOMES 1960 – GOMES, Maria Noémia Adão Silva, *A Vilariça. Estudo Geográfico*, tese de licenciatura em Ciências Geográficas, dactilografado, Coimbra, FLUC, (1959-)1960.

GOMES 1991 – GOMES, Rosa, *Estação de Porto S. Bento, edifício de passageiros, 75.º aniversário* (tríptico da comemoração, facultado por José Luis del Riego Santos, o que agradecemos), Porto, Caminhos de Ferro Portugueses / Direcção de Operações, 05.X.1991.

GOMES 2001 – GOMES, Gilberto António Marques Guerreiro, *As ligações ferroviárias internacionais portuguesas; 150 anos depois*, II Congreso de Historia Ferroviaria (Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid, Aranjuez), Madrid, FFE, 2001 [<http://docutren.com/archivos/aranjuez/pdf/39.pdf>; <http://docutren.com>; consulta em 07.II.2011)].

GOMES 2002 – GOMES, Joaquim da Silva, *Braga e os Caminhos-de-ferro. O ramal de Braga eos projectos: Braga – Guimarães, Braga – Viana do Castelo, Braga – Chaves, Braga – Monção*, Braga, 2002.

GOMES 2005a – GOMES, João, *Desistir de amar...*, fotografia artística, in: <http://ollhares.aeiou.pt/galerias/index.php?id=5&p=144>, s/1, 18.X.2005.

GOMES 2005b – GOMES, Rodolfo Manuel, *Para a História da Linha do Sabor*, in: Bastão Piloto, n.º 223, Lisboa, Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro, 2005, 10-13.

GOMES 2007 – GOMES, Luís M., *Um pouco de História – Os 150 anos do comboio em Portugal*, in: <http://www.mangualdeonline.com/news/mangualde/index.php/2007/01/25/um-pouco-de-hist-ria-os-150-anos-do-comboio-em-portugal.html> (acesso em 19.II.2008).

GOMES ET ALII 1999 – GOMES, Gilberto, NEVES, Paula & CARVALHO, Horácio, *A Linha da Beira Alta. Exposição integrada no VIII Centenário da Cidade da Guarda* [tríptico c/ uma boa síntese], Lisboa, CP & REFER, 1999.

GÓMEZ 1997 – GÓMEZ MENDOZA, Antonio, *Transportes (II – La era de los ferrocarriles 1855-1900)*, in: Historia de España Menéndez Pidal, dir. José María Jover Zamora, t. XXXIII (Los fundamentos de la España liberal 1834-1900, la sociedad, la economía y las formas de vida), coord. e intr. Antonio Fernández Garcia, Madrid, Espasa Calpe, 1997, 478-505.

GÓMEZ-MORENO 1927 – GÓMEZ-MORENO, Manuel, Zamora, in: *Catálogo Monumental de España. Provincia de Zamora (1903-1905)*, tomo I, Madrid, Ministerio de Instrucción Pública, 1927.

GONÇALVES 1967 – GONÇALVES, Iria, *Privilégios de Estalajadeiros Portugueses (Séculos XIV e XV)*, in: Revista da Faculdade de Letras, III Série, n.º. 11, Lisboa, Universidade de Lisboa 1967, 143-157.

GONÇALVES 2005 – GONÇALVES, Carla A., *Museu da CP sem data para abrir*, in: Mensageiro de Bragança, ano LXVI, n.º 3.021, Bragança, 2005, 15.

GONÇALVES 2006 – GONÇALVES, Carla A., *O comboio que partiu*, [Mirandela - Bragança] in: Mensageiro de Bragança, ano LXVII, n.º 3.067, Bragança, 2006, 2-3.

GONÇALVES 2006a – GONÇALVES, Carla A., *Raianos unidos em defesa da linha férrea*, in: Mensageiro de Bragança, dir. Calado Rodrigues, ano LXVII, n.º. 3.092, Bragança, 02.XI. 2006, 1/12-13.

GONZÁLEZ 2007 – GONZÁLEZ ENCISO, Agustín & MATÉS BARCO, Juan Manuel (coord), *Historia Económica de España*, 2.ª ed., Barcelona, Editorial Ariel, SA, 2007.

GONZÁLEZ... – GONZÁLEZ DE LA HUEBRA, Luis, *Fotografía de la antigua estación de Tejares*, in: Conrad Kent, “Luis González de la Huebra y los orígenes del modernismo en Salamanca” (Salamanca, Junta de CyL / Consejería de Educación y Cultura, 2001, 60), Tejares, s/d.

GRANDE 2001 – GRANDE DEL BRÍO, Ramón, *La Villa de Hinojosa de Duero*, Salamanca, Ayuntamiento de HD, 2001.

GRANDE ET ALII 1887 – GRANDE ROCA, Javier, GARCÍA FUERTES, Pilar, RAMOS, José & BARRÓN, Iñaki, *El ferrocarril en Salamanca*, in: Revista Clientes Renfe, n.º 4, Madrid, 1887, 45-76.

GUERREIRO 1877 – GUERREIRO, João Verissimo Mendes, *Esboço da Rede Geral dos Caminhos de Ferro em Portugal*, Lisboa, IN, 1877.

Guia 1876 – Guia dos CF de Portugal, *Horario dos comboios na Linha do Douro, desde 10 de Abril de 1876*, Lisboa, A Empresa de Annuncios nos Caminhos de Ferro (Lx 187, Tr da Palha

3.º) / Lallement Frères Typ. (Lx 6, R do Thesouro Velho), 1876 [ed. *facsimil* deste 1.º Guia, CP – Comboios de Portugal, 2007].

Guía 1895 – Guía Oficial del Ferrocarriles, *Servicio Oficial de las Compañías*, Madrid, 1895 (consulta na Hemeroteca Municipal de Madrid).

Guía 1897 – Guía Oficial del Ferrocarriles, *Servicio Oficial de las Compañías*, Madrid, 1897 (consulta na Hemeroteca Municipal de Madrid).

Guía 1915 – Guía General de Ferrocarriles, *Servicio Oficial de las Compañías*, Madrid, Año XXIV, Núm. 272, 01.II.1895.

Guía 1941 – Guía General de Ferrocarriles, *Servicio Oficial de las Compañías*, itinerario 89, Madrid, 1941, 81.

Guía 1942 – Guía General de Ferrocarriles, *Servicio Oficial de las Compañías*, Madrid, 1942, 59.

Guia 2006 – Guia Expresso, *Linhas de Via Estreita do Douro*, in: Portugal de Comboio, n.º 8, op. do jornal semanário Expresso n.º 1.764, ed. comemorativa dos 150 de CF, Lisboa, 2006.

GUICHARD 1990 – GUICHARD, François, *Géographie du Portugal*, Paris, Masson S.A., Collection Géographie, 1990.

GUIMARÃES 1884 – GUIMARÃES, Arthur, *Ferrocarriles de Salamanca à la frontera portuguesa. Línea de Salamanca á Barca de Alba. Construcción del tunel de la Carretera de Salamanca*, in: GCH, n.º 36, t. VI (21-03), Madrid, julio 1884, 471.

GUIMARÃES 1888a – GUIMARÃES A(rthur), *Ferrocarriles de Salamanca à la frontera portuguesa. Línea de Salamanca á Barca de Alba. Construcción del tunel de la Carretera de Salamanca*, in: ROP, n.º 36, t. VI: (21), pp. 332-336; (22) pp. 349-352, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Gregorio Juste, 1888.

GUIMARÃES 1888b – GUIMARÃES, A(rthur), *Caminho de Ferro de Salamanca. Noticia sobre a construcção do tunnel de la Carretera de Salamanca. Linha de Salamanca a Baca d'Alva*, in: ROPM, t. XIX, n.ºs 223-224, Lisboa, Jul-Ago1888, 209-231.

GUIMARÃES 1889 – GUIMARÃES, Arthur, *Ferrocarriles de Salamanca a la Frontera portuguesa. Línea de Salamanca a Barca de Alba y construcción del túnel de la Carretera de Salamanca*, in: GCH, Madrid, febrero 1889, 37-

GUIMARÃES 1998 – GUIMARÃES, J. A. Gonçalves, *O Barão de Forrester e os estudos durienses*, conferência proferida nas 1.ªs Jornadas de Estudos Durienses, org. Associação dos Amigos de Pereiros, ed. CM, S. João da Pesqueira, 1998.

HENRIQUES 1999 - HENRIQUES, Maria Carlota Sales, *Estradas*, in: DHP, vol. VII (supl.), coord. António Barreto & Maria Filomena Mónica, Lisboa, Livraria Figueirinhas, 1999, 684-685.

HERNÁNDEZ 1963 – HERNÁNDEZ GIRBAL, F[lorentino], *Jose de Salamanca Marques de Salamanca (El Montecristo Español)*, Madrid, Ediciones Lira, 1963.

HERRERO 1985 – HERRERO MATEOS, José Antonio, *Informe a la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos*, Madrid, 1985.

HERRERO 2000 – HERRERO MATEOS, José Antonio, *Los puentes-viaductos de la línea férrea Boadilla – Barca D’Alva, un Patrimonio Artístico desconocido*, in: Boletín de la Asociación Amigos de Lumbrales, coord. Maria Dolores G. Calvo Ignacio Francia, N.º 33, Lumbrales, A.A.L., Verano 2000, 12-13.

HESPAÑA 1994 - HESPAÑA, António Manuel, *As Vésperas do Leviathan. Instituições e Poder Político. Portugal - século XVII*, Coimbra, Livraria Almedina, 1994.

HOMANNUM 1736 – HOMANNUM, Ioh. [João] Bapt. [Baptista], *Regnum Portugalliae Divisum In Quinque Provincias majores & subdivisium in sua quae que Territoria una cum Regno Algarbiae speciali mappa exhibitum / Per Ioh. Bapt. Homannum – S. Caes. maj. Geographum Norimbergae Cum Privilegio Sacrae Caesariae Magestatis*, [1736], Lisboa, BNP, CC 1383A.

HORTELANO 1996 – HORTELANO MÍNGUEZ, Luis Alfonso, *Memoria. Declaración de Bien de Interés Cultural. Línea Férrea “La Fuente de San Esteban-La Fregeneda-Barca D’Alva” (1887-1985)*, Lumbrales, Centro de Iniciativas Turísticas “Arribes del Duero”, 1996.

HORTELANO 2005 – HORTELANO MÍNGUEZ, Alfonso Luis, *Puente Internacional sobre el río Águeda (Línea Férrea La Fuente de San Esteban-La Fregeneda/Barca d’Alva)*, in: Puentes Singulares de la Provincia de Salamanca, coord. BONILLA HERNÁNDEZ, José Antonio & RODRÍGUEZ MARTÍN, Evaristo, Salamanca, Diputación Provincial, 2005, 105-116.

HORTELANO ET ALII 2002 – HORTELANO MÍNGUEZ, Luis Alfonso, ROMERO BEATO, Ignacio & ANDALUZ DELGADO, J. Carlos, *Via verde de las Arribes. La Fuente de San Esteban – La Fregeneda – Barca d’Alva (Sendero de Gran Recorrido Internacional) [desdoblável]*, Pereña de la Ribera, Centro de Iniciativas Turísticas Comarca de las Arribes / Consejería de Industria, Comercio y Turismo de la Junta de CyL, 2002.

HOUAISS & VILLAR 2003 – HOUAISS, António & VILLAR, Mauro de Sales, *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, XVIII tomos, Lisboa, Instituto António Houaiss de Lexicografia e Banco de Dados da Língua Portuguesa S/C L.^{da}, 2003.

HUEBRA 1883 – HUEBRA, Antonio, *El tren une Portugal y la ciudad. La inauguración de las obras del ferrocarril que conectará con el país luso es uno de los acontecimientos que hacen época en la historia de los pueblos*, in: 1883-2003 Cientoventa Años de Periodismo [revista conmemorativa do aniversário de “El periodico El ADELANTO de Salamanca” (22-07-1883)], Salamanca, El Adelanto (Julio 2003), Grupo Zeta, Julio 1883, 19.

ICIS 2003 – ICIS Ingenieros, S.L., *Proyecto de Camino Natural para la Línea Férrea de La Fregeneda-Barca d’Alva*, Salamanca, Infraestructuras Provinciales de Salamanca, S.A. / Diputación de Salamanca, 2003.

IGC/IPCC 1969 – IGC/IPCC, *Catálogo de Cartas Antigas da Mapoteca do I.G.C.*, in: Cadernos Técnicos e de Informação, n.º. 22, [Classificação bibliográfica: IGC – 29; CDU 526 (091): 912 (083 - 8)], Lisboa, 1969.

IGeoE 1999 – IGeoE, *Carta Militar Itinerária. Portugal Continental*, Lisboa, 1.^a ed., 1999.

IGLESIA 2009 – IGLESIA RUIZ, Fernando de la, *El ferrocarril llega a Badajoz. 1859-1866*, in: <http://historiasdebadajoz.blogspot.com/2009/02/el-ferrocarril-llega-por-fin-badajoz.html>, 2009 (consulta em 16.II.2011).

IGN 2002 – IGN, *Mapa Topográfico Nacional de España, hojas 475-1 Lumbrales*, 1:25.000, Madrid, Ministerio de Fomento, 2002.

IGN/IGC 1943 – IGN/IGC, *Fregeneda*, Folha 474, Carta Militar 1/50 000, 1.ª ed., Madrid, 1943.

IGN/IGC 1981 – IGN/IGC, *Mapa Topográfico Nacional de España, hojas 9-18 (448) y 10-18 (449)*, Vilvestre, 1:50.000 (1.ª edición IGC 1943), Madrid, Ministerio de Fomento, 1981.

IGP 2003 – Instituto Geográfico Português, *Carta de Portugal Continental*, ed. especial para o Ministério da Educação, Lisboa, 2003.

Ilustración 1884-1887 – *La Ilustración Española y Americana*, revista nacional, 1884 a 1887.

Ilustración 1887 – *La Ilustración Española y Americana, Inauguración del Puente Internacional sobre el Agueda*, n.º XLVIII, 1887, 396.

Ilustración 1887a -*Ilustración Española y Americana (La), Sud Exprés*, n.º XLIII, Madrid, 1887, 301.

Ilustración 1887b - *Ilustración Española y Americana (La), Puente sobre el río Águeda*, n.º XLVIII, Madrid, 1887, 396.

Imprenta 1883 – Imprenta Oliva, *Inauguración de las obras de Boadilla a Barca d' Alva, celebrada el día 31 de agosto de 1883*, Salamanca, 1883.

IN 1867 - IN, *Documentos apresentados ás Cortes na sessão legislativa de 1867 pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros*, IN, Lisboa, 1867, 139-145.

IN 1877 – IN, *Documentos apresentados ás Cortes na sessão legislativa de 1877 pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros*, IN, Lisboa, 1877, 133-155.

INAG 1999 – Instituto da Água, *Caracterização Geral da Bacia Hidrográfica*, in: Plano da Bacia Hidrográfica do Rio Douro, vol. III, Lisboa, MAOT, 1999 (http://www.inag.pt/inag2004/port/a_intervencao/planeamento/pbh/pbh02_douro/1/douro_VolumeI_II_Ponto1.pdf (consulta em 16.III.2011)).

INCM 1974 – INCM, *Collecção de tratados, convenções, contratos e actos públicos entre Portugal e as mais potencias*, Nova Série, 1922-1923, IN-CM, Lisboa, 1974.

INE 1964 – INE, *X Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes (Às 0 horas de 15 de Dezembro de 1960)*, t. I, vol. 1.º, Lisboa, INE, 1964.

INE 1973 – INE, *XI Recenseamento da População. Continente e Ilhas Adjacentes. 1970. Estimativa a 20%*, vol. 1.º, Lisboa, INE, 1973.

INE 1981 – INE, *Población (1981) por provincias, edad y sexo*, in: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do> (consulta em 27.V.2011).

INE 1984 – INE, *XII Recenseamento Geral da População. II Recenseamento Geral da Habitação. Resultados Definitivos. 1981*, Lisboa, INE, IN-CM, 1984.

INE 1996 – INE, *Censos 91. XIII Recenseamento Geral da População. III Recenseamento Geral da Habitação. Resultados Definitivos*, Lisboa, INE, Set1996.

INE 2001 – INE, *Censos 2001 – XIV Recenseamento Geral da População e IV Recenseamento Geral da Habitação, Resultados Definitivos*, Lisboa, INE, 2001.

INE 2007a – INE, *Anuário Estatístico da Região Norte 2007*, Lisboa, INE, 2007.

INE 2007b – INE, *Anuário Estatístico da Região Centro 2007*, Lisboa, INE, 2007.

INE 2008a – INE, *La Península Ibérica en Cifras / A Península Ibérica em Números*, Madrid / Lisboa, INE.es / INE.pt, 2008.

INE 2008b – INE, *Cifras de población referidas al 01/01/2008*, in: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do> (consulta em 27.V.2011).

INE.es ... – INE, *Cifras de Población*, in: <http://www.ine.es/> [Zamora, t. I. Cifras generales de habitantes, Fondo documental del INE (<http://www.ine.es/inebaseweb/pdfDispacher.do?td=126883&ext=.pdf>), 316; Salamanca, t. I. Cifras generales de habitantes, Fondo documental del INE (<http://www.ine.es/inebaseweb/pdfDispacher.do?td=126821&ext=.pdf>), 232].

INE.pt ... – INE, *Censos da População*, in: <http://censos.ine.pt/>

Infotur 2003 – Infotur. *Reivindicando el tren*, in *Crónicas del Abadengo*, año V, nº 44, Lumbrales, junio 2003, 4.

Instituto 1998 – Instituto de Educación Secundaria Tierras de Abadengo, *Tierras de Abadengo*, Lumbrales, I.E.S., colab. Consejería de Educación y Cultura de CyL, 1998.

Instituto 2003 – Instituto de Educación Secundaria Tierras de Abadengo, *I Fiesta por los Caminos de Hierro: um retal de Historia – la línea de ferrocarril Fuente de San Esteban a Barca d'Alva*, in: <http://usuarios.lycos.es/trentur/guionbasico.htm?> (consulta realizada em 14.IV.2003).

IPCC 2000 - Instituto Português de Cartografia e Cadastro, *Histórico (Antecedentes históricos)*, in: www.ipcc.pt.

IPTM... a – IPTM – Delegação do Douro, *Via navegável*, in: http://douro.iptm.pt/PT/via_navegavel/index.htm (consulta em 27.VI.2007).

IPTM... b – IPTM, *Douro. Um percurso de segredos...*, Delegação do Douro, Peso da Régua, s/d.

IPTM... c – IPTM, *Via navegável. Documentação. Galeria de Fotos*, Delegação do Douro, in: http://douro.iptm.pt/PT/via_navegavel/index.htm (consulta em 02.VII.2007).

Itinerario 1906 – Itinerario dos Comboios, *Linha da Beira Baixa*, Livro n.º 40, s/l, CRCFP, 1.V.1906 (comboio n.º 144, correio, 1.ª, 2.ª e 3.ª cl.).

IZQUIERDO & ABREU 2011 – IZQUIERDO MISIEGO, José Ignacio & ABREU, Carlos d', *Mapa das ligações ferroviárias luso-espanholas (e os outros projectos pensados com o mesmo fim)*, Salamanca (Dep. Geografía / USAL), Fev 2011.

JB 1882 – J.B., *Caminho de Ferro da Beira*, in: *O Occidente – Revista Ilustrada de Portugal e do Extrangeiro*, ano V, vol. 5.º, n.ºs 132 (p 187), 133 (195), 134 (203), 139 (246-247), 140 (255) e 142 (270), Lisboa, 1882.

JIMÉNEZ 2005 – JIMÉNEZ VEGA, *Historia: contenidos de la hemeroteca. En 1985 se cerraron más de 900 kilómetros de líneas altamente deficitarias*, in: *Vía Libre*, la revista del ferrocarril, n.º 484, Madrid, FFE, 2005.

JN 1903 – Jornal de Notícias, *Inauguração [dos trabalhos de construção] da ponte do Pocinho*, in: JN, Porto, 17.XI.1903.

JPS 2010 – JPS, *Porque é que o comboio não é mais importante em Portugal?*, in: comboios XXI – associação de utentes dos comboios de Portugal [www.comboiosxxi.org (acesso em 13.I.2011)].

JUANES 1948 – JUANES, Casimiro, *Cien años de ferrocarril en España*. Renfe, 1948.

JUEZ 2000 – JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz, *Los Ferroviarios de las Antiguas Compañías (una historia desconocida)*, Gijón (Asturias), Ediciones Trea, S.L., 2000.

JUNQUEIRO... – JUNQUEIRO, Abílio Manuel Guerra, *A Benção da Locomotiva*, in: http://www.terravista.pt/ancora/8809/junqueiro/Textos/new_page_21.htm (consulta realizada em 06.05.2004).

L'ISLE... – L'ISLE, Guillaume de, *Hispania ex-archetypo Roderici Mendez Sylvae et variis relationibus et chartis manuscriptis et impressis hujus Regni rectificatis per observationes sociorum Academiae Scientiarum quae est Parisiis* / Per G. de L'Isle... – aug. Vind.: Tobiae Conr. Lotter calcogr., [Século XVIII], BPMP: C – M&A – Pasta 25 (6), e (BPMP 1992, 56 (82)).

LARANJO 2008 – LARANJO, David Miguel, *A política externa portuguesa na ditadura militar: as relações com Espanha (1926-1930)*, Dissertação de Mestrado, Lisboa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, 2008.

LARTILLEUX 1953 – LARTILLEUX, H., *Geografía de los Ferrocarriles Españoles*, in: Geografía Universal de los Transportes, vol. 2, t. II, trad. Servicio de Estudios del Consejo de Administración de RENFE (ed. facsímil, 2010), Madrid, RENFE, 1953.

LEAL 1876-1888 – LEAL, Augusto Soares d'Azevedo Barbosa de Pinho, *Portugal Antigo e Moderno. Dicionario Geographico, Chorographico, Heraldico..., Archeologico, Historico, Biografico y Etymologico de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal e de grande numero de Aldeias...*, 11 vol.^s, Lisboa, 1876-1888.

LEVY & CARVALHO 1979 – LEVY, Maurício & CARVALHO, Martins, *Comboios europeus que fizeram história*, in: História, n.º 14, s/l, Publicações Projornal, Dez1979, 16-35.

LEVY 1982 – LEVY, Maurício, *História dos correios sobre carris. Século e meio de transporte ferroviário postal*, in: História, n.º 46, s/l, Publicações Projornal, Ago1982, 70-81.

LEVY 1983 – LEVY, Maurício, *Duas coberturas jornalísticas. A inauguração do Sud-Express em 1887*, in: História, n.º 59/60, s/l, Publicações Projornal, Set/Out1983, 61-67.

LEVY 2007 – LEVY, Maurício, *Sou o último viajante – recordações do Sud-Expresso*, in: Bastão Piloto, n.º 230, Lisboa, APAC - Associação Portuguesa dos Amigos do Caminho de Ferro, Dez2007, 6-7.

Liga 1885 – Liga de Contribuyentes de Salamanca (La), *Lo de Fregeneda*, año IV, n.º 99, Salamanca, 21.VI.1885, 1.

LIMA 2003 – LIMA, Carlos Frias de, *Pequena História dos Caminhos de Ferro em Portugal*, in: http://apac.cp.pt/hist_cp.htm, APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro, (consulta realizada em 13-07-2003).

Lisboa... – Lisboa, *As estações ferroviárias de Santa Apolónia em 1898 e do Rossio em 1926*, Colecção de fotografias de Lisboa antiga, in: <http://www.ptpac.com/index.php?ID=244> (acesso em 17.III.2008).

LNEC... – Laboratório Nacional de Engenharia Civil, *Vocabulário de Estradas e aeródromos*, cit. p/ MARTINS ET ALII 1998, 433.

LOBATO 2005 – LOBATO, Luís Guimarães (coord.), *A Concepção da rede Ferroviária no Sistema Global de Transportes*, col. Para a História do Caminho de Ferro em Portugal, coord. Gilberto Gomes, vol. 4, Lisboa, CP – Caminhos de Ferro Portugueses, 2005.

LOPES 1903 – LOPES, Acácio, *Conde de Paçô Vieira* [sobre os festejos no Pocinho relativos à inauguração dos trabalhos de construção da ponte], in: O Transmontano, semanário, II Ano, n.º 15, TM, 15.XI.1903.

LOPES 1994 – LOPES, António dos Santos, *O Santuário de Santo Antão da Barca* (Parada), Alfândega da Fé, 1994, 14.

LOPES 2007 – LOPES, Carlos Alberto, *Breve história dos 80 anos da administração rodoviária*, in: Jornal da Casa, n.º 20, Casa do Pessoal da E.P. Estradas de Portugal E.P.E., Almada, 2007, 4-7.

LÓPEZ 1801 – LÓPEZ, Tomás, *Charta Provinciam Salamanticam hispanice Salamanca, exhibens, ex illis D. Tom. Lopezii reducta a F. L. Gussefeld. In lucem edita per Homan Hæredes 1801, Cum gratia et privil. S.C.M.* [original no Archivo de la Diputación de Salamanca; fizemos a leitura através de uma reprodução editada pela própria Diputación em 2007 (inserta numa pasta com outras lâminas para comemorar a transferência do seu Archivo para o r/c do palácio de La Salina) e oferecida ao Autor pelo seu director José A. Bonilla Hernández].

LOZANO 1988 – LOZANO CARBAYO, Pilar, *El Libro del Tren*, Madrid, FFE, Guillomía Comunicación Gráfica, 1988.

LUMBRALES 2005 – LUMBRALES SÁ CARNEIRO, Ana María (condessa de Lumbrales), correspondência con Emilio Rivas Calvo, Porto, carta de 16.II.2005 [RIVAS...].

Lusa 2009 – Lusa, *Comboios: Governo assina compromisso para reabilitação da linha Pocinho-Barca d'Alva*, in: A Verdade. O jornal de Marco de Canaveses, versão *on line*, 10.IX.2009 (<http://www.imprensaregional.com.pt/averdade...>).

MACEDO 1992a – MACEDO, Jorge Borges de, *Barqueiro*, in: DHP, dir. J. Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 301-302.

MACEDO 1992b – MACEDO, Jorge Borges de, *Carreteiro, ou carreiro*, in: DHP, dir. J. Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 493-494.

MACHADO & ABREU 1997 – MACHADO, Paula & ABREU, Carlos d' *Os expostos na região de Moncorvo*, in: Actas do Congresso Histórico / Páginas da História da Diocese de Bragança-Miranda (1545-1995), Bragança, Comissão Executiva das Comemorações, 1997, 173-186.

MACHADO 1990 – MACHADO, Rita Silveira, *Estradas*, in: Dicionário Enciclopédico da História de Portugal, Coord. José Costa Pereira, vol. I, Publicações Alfa, s/l, 1990, 224-225.

MACHADO 2006a – MACHADO, Paula, *A ponte de "A Ponte"*, sobre o rio Tejo / estrada C-523, fotografias, Alcântara (Cáceres), 16.IX.2006.

MACHADO 2006b – MACHADO, Paula, *A ponte de Cordovilla la Real*, sobre o rio Pisuerga / no entroncamento da junção das estradas P-412 e P-413, fotografias, Cordovilla La Real (Palencia), 2006.

MACHADO 2006c – MACHADO, Sofia, *A ponte de Siega Verde*, sobre o rio Águeda / acede-se pela estrada SA-324 desvio em Castillejo de Martín Viejo para Villar de la Yegua, fotografias, Comarca de Ciudad Rodrigo (Salamanca), 2006.

MACHADO 2006d – MACHADO, Júlio M[ontalvão], *Crónica da Vila Velha de Chaves*, 3.^a ed., Chaves, Grupo Cultural Aquæ Flaviæ, 2006.

MACHADO 2006d – MACHADO, Paula, *Escarnanchado no nasce(DOIRO)*, fotografia, Sierra de Urbión (Sória), 13.VIII.2006.

MACHADO 2007 – MACHADO, Paula, *O mapa de Forrester na Casa Municipal de Cultura da Mêda*, fotografia, Mêda, Agosto 2007.

MACHADO 2007a – MACHADO, Flávia, *A estação (ferroviária / rodoviária) de Bragança*, fotografias, Bragança, 16.IX.2007.

MACHADO 2007b – MACHADO, Patrícia, *Viadutos da antiga Linha do Tua*, fotografias, Mirandela, 16.IX.2007.

MACHADO 2007c – MACHADO, Paula, *A antiga ponte da Junqueira*, sobre a ribeira da Vilariga / EN 102, fotografias, TM – Vila Flor, 16.IX.2007.

MACHADO 2007d – MACHADO, Paula, *A ponte da Portela do Sabor*, fotografias, TM, 7.X.2007.

MACHADO 2008 – MACHADO, Paula, *A estação ferroviária da Covilhã*, fotografias, Covilhã, 21.IX.2008.

MACHADO 2009 – MACHADO, Paula, *Túnel de la Carretera (prospecção de superfície)*, 8 fotografias, LF, 09.V.2009.

MADOZ 1845-1850 – MADOZ, Pascual, *Diccionario Geografico-Estadistico-Historico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomos V (Salamanca) e VI (Zamora), Madrid, 1845-1850 [ed. *facsimil*, Domingo Sánchez Zurro, Valladolid, Junta de CyL y la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Salamanca, 1984].

MAGALHAENS & GARCEZ 1790 – MAGALHAENS, Jozé Victor de & GARCEZ, Manoel Moreira, *Descrição do Rio Douro para Cima do Cachão de: Sam Salvador...*, (introd. de Aurélio de OLIVEIRA e transcr. de Natália Fauvrelle COSTA, *Um manuscrito inédito sobre o Douro Superior em finais do Século XVIII*), in: Douro - Estudos & Documentos, vol. I, n.º 1, GEHVID, IVP / UP / UTAD, Porto, 1996, 197-259.

MAGALHÃES 1993 – MAGALHÃES, Joaquim Romero, *A estrutura das trocas*, in: História de Portugal, dir. José Mattoso, vol. III (No Alvorecer da Modernidade), Lisboa, Editorial Estampa, 1993, 315-353.

MAI 2008 – Ministério da Administração Interna, *Governadores Civis 1835-2008*, coord. Madalena Bobone, Secretaria-Geral / Divisão de Documentação e Arquivo, Lisboa, 2008.

MAIA 1974-1977 – MAIA, MANUEL, *Vias romanas no território dos “Interannienses”*, in: O Arqueólogo Português, série III, vol. ^s VII-IX, Lisboa, Presidência do Conselho de Ministros / Secretaria de Estado da Cultura / Direção-Geral do Património Cultural, 1974-1977, 215-226.

MAILLO 1997 – MAILLO SÁNCHEZ, Antonio (coord.), *Valoración de la actividad del servicio médico laboral a pie de obra. Construcción de dos túneles*, in: ROP, n.º 3362, Madrid, febrero 1997, 49/60.

MALDONADO 1997 – MALDONADO GONZÁLEZ, Concepción (proyecto editorial y dirección), *Clave. Diccionario de uso del español actual*, Madrid, 3.^a ed., Ediciones SM, 1997.

MALDONADO 2009 – MALDONADO FELIPE, Miguel Antonio, *Folklore y ferrocarril. La paremiología ferroviaria. Breve aproximación para su estudio*, Revista de Folklore, t. 29, n.º 339, Urueña (Valladolid), Fundación Joaquín Díaz, 2009, 95-97 (artigo remetido pelo amigo J. Gonçalves Guimarães, de VN de Gaia, o que agradecemos).

MARCOS 1978 – MARCOS DE DIOS, Angel, *Epistolario Portugués de Unamuno*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, col. Cultura Medieval e Moderna - XIII, 1978.

Marinha 1996 - MARINHA, Museu de, *Jangada de odres*, Ofício n.º. 1267, Processo A.49.07, 31.XII.1996, do Subdirector, Capitão-de-mar-e-guerra Pedro Luís da Costa Gomes Lopes [resposta a uma n/ carta onde solicitávamos informações sobre a referida embarcação que anos atrás víramos aí exposta].

MARISTANY 1892 – MARISTANY Y GILBERT, Eduardo, *El túnel de la Argentera. Tratado de Construcción de Túneles*, in: ROP, n.º 40, tomo X, n.ºs 6-24, Madrid, 1892, 89-92/97-107/113-121/129-132/145-150/161-168/177-181/193-197/209-214/225-231/241-253/257-264/273-280/289-295/305-310/321-325/353-356/369-372.

MARISTANY 1986 – MARISTANY, Manolo [Manuel], *Los Cien Años del Sur-Expreso (I) (Lisboa-Paris. Abril 1986)*, in: Via Libre, ano XXIV, n.º 269, Madrid, FFE, junio 1986, 23-27.

MARISTANY 1987 – MARISTANY, Manolo [Manuel], *La Fascinante Historia de la Compañía Internacional de Coches-Cama* (primera parte), in: Via Libre, ano XXVI, n.º 278, Madrid, FFE, marzo 1987, 29-36.

MARISTANY 2000 – MARISTANY, Manuel, *Mis pequeños trenes*, Barcelona, Editorial Juventud, S.A., 2000.

MARQUES & ABREU 2008 – MARQUES, António & ABREU, Carlos d', *Praia do Ribatejo (Linha do Leste). Passagem de nível (K 117,752), estação e pontes de travessia do Tejo*, fotografias, Praia do Ribatejo (VN da Barquinha), 26.VIII.2008.

MARQUES 1978 – MARQUES, A.H. de Oliveira, *História de Portugal...*, vol. II, Lisboa, Palas Editores, 5.^a ed, 1978.

MARQUES 1987 - MARQUES, A.H. de Oliveira, *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, Nova História de Portugal, dir. Joel Serrão e A.H. de Oliveira Marques, vol. IV, Lisboa, Editorial Presença, 1987.

MARQUES 1996 - MARQUES, José, *Viajar em Portugal, nos séculos XV e XVI*, comunicação apresentada no "III Colóquio Luso Brasileiro: Viagens, Almocreves, Bandeirantes, Tropeiros e Navegantes", PUC-MG, Belo Horizonte, 20-22.XI.1996 [então cedida por este Professor da FLUP, o que agradecemos].

MARQUINA 1949 – MARQUINA, (Francisco) Javier R(odríguez), *Crecidas extraordinarias del rio Douro*, in: ROP, n.º 97, t. I (n.º 2.809, pp. 202-213, Mayo; n.º 2.812, pp. 370-377, Agosto), Madrid, 1949.

MARTÍ 1859 – MARTÍ FONT, Víctor, *Anuario Estadístico de España. Memoria de Obras Públicas. 1857 á 1859*, in: ROP, 7, t. I, n.º 22, Madrid, 1859, 265-268.

MARTÍ 1860 – MARTÍ FONT, Víctor, *Plan de Carreteras para la Peninsula e Islas Ayacentes*, in: ROP, 8, t. I, n.º 18, Madrid, 1860, 218-221.

MARTÍN 2006 – MARTÍN RODRIGO, Ramón, *Ventas e ventorros en la provincia de Salamanca*, in: Papeles del Novelty, n.º 15, Caja Duero, Salamanca, 2006, 95-108.

MARTINES 1926 – MARTINES, Jaime, *Proyecto de refuerzo del Puente sobre el Tormes*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1926.

MARTÍNEZ & GONZÁLEZ-NOVO 1998 – MARTÍNEZ CABALLERO, Juan Antonio & GONZÁLEZ-NOVO HERNÁNDEZ, Gerardo, *El muelle de Vega de Terrón*, trabalho realizado en el ámbito de la asignatura de “Arte y estética de la Ingeniería” (alumnos n.ºs 15.599 y 15.610), Madrid, Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puentes (Universidad Politécnica de Madrid), 1998 (facultado por el Ing.º Miguel Blanco de la Diputación de Salamanca).

MARTÍNEZ 1854 – MARTÍNEZ, Mariano, *Breves consideraciones sobre los caminos ordinarios*, in: ROP, 2, T. I, N.º 22, Madrid, 1854, 274-276.

MARTÍNEZ 2003 – MARTÍNEZ GIL, Francisco Javier, *Los espejos del agua. Homenajes y reflexiones en tiempos de ayuno*, Málaga, Fundación Nueva Cultura del Agua y Coagret / Ediciones Genal, col. Traslivos, 2003.

MARTÍNEZ 2005 – MARTÍNEZ FRÍAS, José-María, *El puente de Cerralbo*, in: Puentes singulares de la Provincia de Salamanca, coord. BONILLA HERNÁNDEZ, J.A. & RODRÍGUEZ MARTÍN, E., Salamanca, Diputación Provincial, 2005, 57-59.

MARTINS & SILVA 2004 – MARTINS, Ana Almeida (texto) & SILVA, Dario, *Apita o comboio. Nos trilhos da sobrevivência*, in: Domingo Magazine, supl. dominical do jornal Correio da Manhã, ed. n.º 9.187, Lisboa, 18.VII.2004 [in: <http://www.ocomboio.net/PDF/linha-do-corgo-online.pdf> (acesso em Jul-2007)].

MARTINS 1996 – MARTINS, João Maria de Oliveira, *A questão ferroviária*, col. Para a História do Caminho de Ferro em Portugal, coord. Gilberto Gomes, vol. 1, Lisboa, CP – Caminhos de Ferro Portugueses, 1996.

MARTINS 1997 – MARTINS, Fausto, *Quinta da Vacaria: a cultura da vinha num documento do século XVII*, in: Douro - Estudos & Documentos, vol. II (4), GEHVID, IVP / UP / UTAD, Porto, 1997, 361-376.

MARTINS 2003 – MARTINS, Maria da Graça, *O contrabando de cereais na fronteira transmontana, através da correspondência expedida do Governo Civil de Bragança (1840-1850): reprimir e prevenir*, in: Brigantia, revista de cultura, vol. XXIII, n.º1/2, Bragança, Assembleia Distrital, 2003, 149-185.

MARTINS 2004 – MARTINS, Luís, *Portugal fecha Douro a barcos espanhóis*, in: O Interior [semanário], Guarda, 8.I.2004, 16.

MARTINS 2004b – MARTINS, Luís, *Governo aposta em “grande via” de navegação no Douro*, in: O Interior [semanário], Guarda, 13.V.2004, 19.

MARTINS ET ALII 1998 – MARTINS, Maria do Rosário França, TORRES, Maria Teresa Pinheiro & FREIRE, Paula Cristina Martins, *Pontes Metálicas Rodoviárias*, s/l, Secretaria de Estado das OP / JAE, 1998.

MATA & ABREU 2002 – MATA PERELLÓ, Josep M. & ABREU, Carlos d', *Chapa-Cunha (Torre de Moncorvo, Portugal): un paso intermedio en el camino de la farga catalana hacia el Brasil*, in: Libro de Actas del Primer Simposio sobre la Minería y la Metalurgia Antigua en el Sudoeste Europeo [Centre d'Arqueologia d'Avinganya, Serós (Segriá, Catalunya), 5-7.V.2000], ed. J. M. Mata-Perelló & Joan-Ramon González, Universitat Politècnica da Catalunya, Manresa, 2002, 415-426.

MATA 2004 – MATA, Maria Eugénia, *Institutions and business. Henry Burnay: A case study*, Lisboa, Faculdade de Economia / Universidade Nova de Lisboa, 2004 [in: http://www.iscsp.utl.pt/~cepp/classe_politica/monarcon/monarconb.html (acesso em 21.VII.2004)].

MATEO 1978 – MATEO DEL PERAL, Diego, *Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)*, in: Los ferrocarriles en España 1844-1943, dir. M. Artola, vol. 1, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, 29-159.

MATOS 1980 – MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980.

MATOS 1998 – MATOS, Ana Maria Cardoso de, *A indústria metalúrgica e metalomecânica em Lisboa e no Porto na segunda metade do século XIX*, in: Arqueologia & Indústria, n.º 1, Lisboa, Revista da Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial, Jul-1998, 83-1000.

MATTOS 1909a – MATTOS, [José Maria] Mello de, *Uma excursão a Traz-os-Montes*, in: GCF, n.º 515, Lisboa, 1.VII.1909, 164-166.

MATTOS 1909b – MATTOS, José Maria Mello de, *A ponte do Pocinho*, in: GCF, n.º 523, Lisboa, 1.X.1909, 292-294.

MB 1956 – Mensageiro de Bragança, *Felgar, Estação do Caminho-de-ferro*, semanário regional, n.º 621, Bragança, 6.VII.1956 [cit. MB, 6.VII.2006].

MC 1980 – Ministerio de Cultura, *Arquitecturas de Ingenieros Siglos XIX y XX*, Dirección General del Patrimonio Artístico, Archivos y Museos, Madrid, Catálogo de la Exposición, 1980.

MCLT 2008 – Movimento Cívico pela Linha do Tua, *Linha do Tua 120 anos*, exposição de fotografia, Bragança, Forum Theatrum, 5-31.I.2008 [reproduzida in: <http://www.linhadotua.net/3w/index.php> (acesso em 8.I.2008)].

MCTP...a – Museu dos Correios e Telecomunicações de Portugal, *Miniatura de Raul de Campos (1954) da Estação de muda da Mala-Posta de Casal dos Correios (1856)*, in: coleção de postais, série Mala-Posta, 6/81, Lisboa, s/d.

MCTP...b – Museu dos Correios e Telecomunicações de Portugal, *Diligência de Posta, Carreira de Lisboa ao Porto, 1859/1864*, in: coleção de postais, série Mala-Posta, 4/81, Lisboa, s/d.

MEDEIROS 1991 – MEDEIROS, Carlos Alberto, *Geografia de Portugal. Ambiente natural e ocupação humana – uma introdução*, Lisboa, Editorial Estampa, 2.ª ed., 1991.

MELIS 1998 – MELIS MAYNAR, Manuel, *Construcción de túneles en suelos blandos*, in: Ferroviaria 98, Congreso Nacional de Ingeniería Ferroviaria, coord. Miguel Rodríguez Bugarín, La Coruña, Universidade da Coruña, 1998, 217-248.

MELIS ET ALII 2005 – MELIS MAYNAR, Manuel (dir.), JIMÉNEZ VEGA, Miguel & CUELLAR VILLAR, Domingo, *Inventario de Túneles Ferroviarios de España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005.

MELO 2009 – MELO, António, *Da Província à Região-Plano*, in: *Memória & Prospectiva*, 1, Porto, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional – Norte, 2009 [<http://www.ccr-norte.pt/ccrn/memorie&prospectiva1.pdf> (acesso em 07.IV.2011)].

Memoria 1880 – Memoria..., *Proyecto del ramal de Boadilla - ferrocarril del Duero* [cuja autoria presumimos pertença aos eng.^{os} Eugénio ROLÍN, Edmundo WESOLOWSKI & Alberto ZABOROWSKI], s/l, s/d, s/p [1880? (Fomento 1883)] / [cópia do original, à qual faltam a(s) primeira(s) e a(s) última(s) folha(s)].

MENDES 1981 – MENDES, José Maria Amado, *Trás-os-Montes nos fins do Século XVIII segundo um manuscrito de 1796*, Coimbra, Centro de História da Sociedade e Cultura da Universidade de Coimbra/Instituto Nacional de Investigação Científica, textos de história-2, 1981.

MENDES 1993 - MENDES, J. Amado, *Comércio, transportes e comunicações*, in: *História de Portugal*, dir. José Mattoso, vol. V (O Liberalismo 1807-1890), coord. Luís Reis Torgal e João Lourenço Roque, s/l, Editorial Estampa, 1993, 369-379.

MENDONÇA 1972 – MENDONÇA, Manuela, *D. Dinis e a fronteira sul: o Tratado de Badajoz*, in: *Revista da Faculdade de Letras - História*, série I, vol. 1, Porto, FLUP, 1972, 1123-1134.

MF 1856 – MF, *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España*, Mapa Itinerario, Madrid, 1856.

MF 1893-1894 – MF, *Estadística de Obras Públicas*, Madrid, 1893-1894.

MNF 2008 – Museu Nacional Ferroviário, *Carruagem ferroviária dos CTT, Doação Varela Pécurto*, postal, Entroncamento, 2008.

Moncorvense 1892 – O Moncorvense, *Efemérides* [cit. in: *Terra Quente*, n.º 198, 1.XI.1999], 6.XI.1892.

Moncorvense 1894 – O Moncorvense, *Efemérides* [cit. in: *Terra Quente*, n.º 198, 1.XI.1999], 11.XI.1894.

MÓNICA 1996 – MÓNICA, Maria Filomena (antologia org. e prefaciada p/), *A Europa e nós: uma polémica de 1853 (A. Herculano contra A. P. Lopes de Mendonça)*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da UL / Quetzal Editores, 1996.

MÓNICA 2003 – MÓNICA, Maria Filomena, *Henri Burnay (1838-1909)*, in: *Henri Burnay de banqueiro a colecionador*, coord. M.^a Antónia Pinto de Matos, Casa-Museu Dr. Anastácio Gonçalves, Ministério da Cultura / Instituto Português de Museus, Lisboa, 2003, 23-27.

MONTEIRO 1911 – MONTEIRO, Manuel, *O Douro, Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes*, s/l, Emílio Biel e C.^a Editores, 1911 (ed. *fac simile* apresentada p/ G. M. Pereira, Edições Livro Branco, L.d^a, Ago-1998).

MONTEIRO 1992 – MONTEIRO, J. Gonçalves, *S. João da Pesqueira Coração do Douro*, S. João da Pesqueira, CM, 1992.

MONTEIRO 1995 – MONTEIRO, Campos, *Um aviso do Céu*, in: *Ares da Minha Serra...*, ed. *fac-simile*, CM, TM, 1995, 289-304.

MONTEIRO 2010 – Monteiro, Fátima, *Associação luso-espanhola lamenta mais de duas décadas de encerramento de troços da Linha do Douro. Promessas esquecidas votam património ao abandono*, in: Nova Guarda (semanário), ano XIV, n.º 698, Guarda, 10.III.2010, 7.

MONTERDE 1857 – MONTERDE, A[gustín], *Caminos de Hierro de Portugal*, in: ROP, ano V, t. I, n.º 20, Madrid, 1857, 234-235.

MORAIS & MAGALHÃES 1985 – MORAIS, João Pinto de & MAGALHÃES, António de Sousa Pinto de, *Memórias de Ansiães de 1721, leitura paleográfica de PEREIRA, Ricardo Manuel Paninho, Carrazeda de Ansiães, CM, 1985.*

MORAN 1950 – MORAN, P. Cesar, *Antiguas Vias de comunicación en Salamanca*, in: ROP, 98, t. I, n.º 2.829, Madrid, 1950, 602-615.

MORENO 1982 — MORENO, Humberto Baquero, *Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no Século XV*, sep. Boletim do Arquivo Distrital do Porto, Porto, 1982.

MORENO... — MORENO, Humberto Baquero, *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*, Porto, Brasília Editora, s/d.

MOTA 1992 – MOTA, Avelino Teixeira da, *Cartografia e Cartógrafos Portugueses*, in: DHP, dir. Joel Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 500-506.

MOURA 1997 – MOURA, Fernando, *1797/1997 – 200 Anos do Alvará de Criação do Serviço Público de Correio*, pagela comemorativa dos CTT Correios, Lisboa, 09.X.1997.

MOURINHO 1996 – MOURINHO, António Rodrigues, *A reconstrução da ponte de Remondes em 1796*, in: Brigantia, revista de cultura, vol. XVI, n.º1/2, Bragança, Assembleia Distrital, 1996, 3-13.

MUÑOZ & ORTÚÑEZ 2007 – MUÑOZ RUBIO, Miguel & ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo, *Los transportes y las comunicacione: la transición de modelos tradicionales a industriales*, in: Historia Económica de España, 2.^a ed, Barcelona, Editorial Ariel SA, 2007, 209-241.

MUÑOZ 2005 – MUÑOZ RUBIO, Miguel, *Los Ferrocarriles de Vía Estrecha: Una Visión de Conjunto*, in: Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España, vol. 1 – Empresas y Marco Regional, Madrid, FFE, 2005, 1-33 [agradecemos a oferta dos 2 vol. desta obra por parte de Rosa Gomes, CP, Porto, 2009].

Museu 1988 – Museu da Guarda, *Castelos Raia da Beira (Distrito da Guarda)*, coord. Mário Pereira, catálogo expo. org. Museu da Guarda/Instituto Português do Património Cultural, Guarda, 1988.

NAMORADO 1966 – NAMORADO, Joaquim, *A Poesia Necessária*, Coimbra, Vértice, 1966.

NAVARRO 1887 – NAVARRO, Antonio José Antunes, *A Viação Municipal em Portugal*, in: ROPM, vol. XVIII, N.ºs 207 e 208, Lisboa, Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, 1887, 106-119.

NEVES 1981 – NEVES, Elísio Amaral (org.), *75.º aniversário da chegada do 1.º comboio a Vila Real e da inauguração da Linha do Vale do Corgo*, exposição documental bibliográfica e

iconográfica (itinerante), Vila Real / Vila Pouca de Aguiar / Chaves / Vidago – Alvações do Corgo / Régua, 1-17.IV.1981.

NEVES 2004 – NEVES, Elísio Amaral, *Contributo para a história da Ponte Metálica*, texto da exposição “Cem Anos da Ponte Metálica” (20.VII – 30.IX), in: Catálogo, comissário A.M. Pires Cabral, Vila Real, CM, 2004.

NEVES 2006 – NEVES, Elísio Amaral, *Ciclo “História ao Café”: Vila Real em 1904*, in: Tellus, n.º 44, Vila Real, CM, 2006, 85-112.

NICOLAS... – NICOLAS, *Antaño. Fotografías antiguas de Fregeneda*, in: álbuns da Web do Picasa, Galeria de Nicolas, 20.I.2009 (<http://picasaweb.google.com/niesma68/AntaO#>; consulta em 21.II.2011).

NIEBRO 2001 – NIEBRO, Fracisco, *L ancanto de las Arribas de l Douro*, aguarelas de Manuel Ferreira, Mogadouro, Instituto da Conservação da Natureza / Parque Natural do Douro Internacional, Dez 2001.

NIETO ET ALII 2001 – NIETO GONZÁLEZ, José Ramón, SERRANO-PIEDECASAS FERNÁNDEZ, Luis & HERRERO PRIETO, Luis, *El Patrimonio Histórico en el río Duero*, Fundación Rei Afonso Henriques, Salamanca, 2001.

NOLIN 1762 – NOLIN, Jean-Baptiste, *Le Royaume de Portugal divis, en cinque grandes provinces et subdivis, en plusieurs territoires avec le Royaume des Algarves, le Stramadoura Espagnol et partie d'Andalousie / Dress, ... par ... I.B. Nolin. – A Paris: Chez le Sr. Julien... , 1762, BPMP: C – M&A – Pasta 25 (11) A, e (BPMP 1992, 56 (86)).*

NUNES 1888 – NUNES, Lucas José (Ab. de Leça da Palmeira), *A questão da Olga ou as estações de mais e de menos da última secção do Caminho de ferro do Douro...*, Leça da Palmeira, Typographia Fraga Lamares (Rua da Ponte, 15), Abril 1888, 63pp. (op. de bolso, facultado por Paulo Patoleia, da TM, o que agradecemos).

Occidente 1881 – Occidente (O), *Caminho de ferro directo de Madrida a frontera de Portugal. Inauguração da Secção de Caceres a Valencia d'Alcantara*, in: O Occidente – Revista Illustrada de Portugal e do Extrangeiro, vol. IV, n.º 103, Lisboa, 1884, 244-245.

Occidente 1884a – Occidente (O), *Viaducto de Villa-Meã - Estação de Cette –Passo da Palla – Viaducto de Palla e de Ovil no Caminho de Ferro do Douro*, in: O Occidente – Revista Illustrada de Portugal e do Extrangeiro, 7.º ano, vol. VII, n.º 184, Lisboa, 01.II.1884, 29.

Occidente 1884b – Occidente (O), *Viaducto das Quebradas – Estação de Aregos –Viaducto da Palla – Estação do Marco – Estação da Ermida – Estação de Moledo no Caminho de Ferro do Douro*, in: O Occidente – Revista Illustrada de Portugal e do Extrangeiro, 7.º ano, vol. VII, n.º 188, Lisboa, 11.III.1884, 61.

Occidente 1884c – Occidente (O), *Viaducto do Laranjal no Caminho de Ferro do Douro*, in: O Occidente – Revista Illustrada de Portugal e do Extrangeiro, 7.º ano, vol. VII, n.º 189, Lisboa, 21.III.1884, 69.

Occidente 1907 – Occidente (O), *Inauguração do caminho de ferro de Vila Real a Pedras Salgadas*, Lisboa, 30.VII.1907.

OLAIZOLA 2008 – OLAIZOLA ELORDI, Juanjo, *Los orígenes de las comunicaciones ferroviárias hispano-portuguesas*, in: Revista de Historia Ferroviaria, año 5, n.º 9, Cenero (Gijón), Ediciones Trea, S.L., 2008, 5-64.

OLIVEIRA 1964 – OLIVEIRA, Águedo de, *Alguns Quadros Histórico-Sociais de Moncorvo*, in: jornal Mensageiro de Bragança, ed. especial comemorativa do V Centenário da cidade de Bragança, Bragança, 22.VIII.1964, 4-17.

OLIVEIRA 1998 – OLIVEIRA, Bernardino Vieira de, *Barqueiros – Pórtico do Douro Vinhateiro*, in: Douro - Estudos & Documentos, vol. III, n.º 6, GEHVID, IVP / UP / UTAD, Porto, 1998, 127-159.

OLIVEIRA ET ALII 1983 — OLIVEIRA, Ernesto Veiga de, GALHANO, Fernando & PEREIRA, Benjamim, *Tecnologia Tradicional Portuguesa - Sistemas de Moagem*, Lisboa, INIC/Centro de Estudos de Etnologia, 1983.

OLIVEIRA ET ALII 1983a – OLIVEIRA, António Brás de, MARINHO, Maria José (org. de), BARRETO, António (apresentação de), A.B.O., M.J.M. & GONZÁLEZ, José Carlos (leitura e transcrição), MÓNICA, Cristina, LOPES, Fátima, ORDORICA, Júlia & TEIXEIRA, Aurora Machado (rev. e exec. gráfica), *Devassa a que mandou proceder sua Magestade no território do Alto Douro pelo Desembargador António de Mesquita e Moura*, Lisboa, ed. BNP / Ministério da Cultura, 1983 [mapa inserto entre as pp. 256 e 257].

OLIVER 1926 – OLIVER ROMÁN, Bienvenido, *La navegación en el río Duero*, in: ROP, n.º 74, t. I, n.º 2.467, Madrid, 1926, 527-531.

OLIVER 1927 – OLIVER ROMÁN, Bienvenido, *La navegación en el río Duero*, in: ROP, n.º 75, tomo I (n.º 2.470, pp. 51-53, 01Fev); n.º 2.482 (288-292); n.º 2.483 (311-316, 15Ago); n.º 2.489, 439-441, 15Nov), Madrid, 1927.

OLIVER 1928 – OLIVER ROMÁN, Bienvenido, *La navegación en el río Duero*, in: ROP, n.º 75, tomo I, n.º 2.493, Madrid, 1928, 27-30.

Ordenações... – Ordenações Afonsinas, Livro I, reprodução *fac-similada* ed. 1792, nota de apresentação de Mário Júlio de Almeida Costa e nota textológica de Eduardo Borges Nunes, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.

OUVRARD... – OUVRARD, Robert, *Acte du Congres de Vienne* [texte conforme et réalisé à partir de l'édition officielle de l'Imprimerie Impériale et Royale de Vienne, collationnée avec le texte de l'instrument original déposé aux Archives de la Chancellerie de Cour et d'Etat], in: <http://pcombal.club.fr/congresvienne.html> [consulta em 21.VI.2007].

PAÇÔ-VIEIRA 1905 – PAÇÔ-VIEIRA, Conde de, *Caminhos de Ferro Portuguezes. Subsídios para a sua história*, Lisboa, Livraria Clássica Editora de A. M. Teixeira, Praça dos Restauradores 20, 1905 (acedemos a este livro através da reprodução fotográfica realizada por Flávia Machado na Biblioteca e Arquivo Histórico do MOPTC, em Dezembro de 2007, expressando aqui o nosso reconhecimento).

PACHECO 2004 – PACHECO, Elsa, *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*, Porto, FLUP, Dissertação de Doutoramento em Geografia, 2004.

PAGE & PERALTA 1877 – PAGE, Euzebio & PERALTA, Eduardo, *Caminho de Medina del Campo a Lisboa e Porto por Salamanca ou Zamora*, in: ROPM, t. VIII, n.º 95, Lisboa, Nov 1877, 433-446.

PAGE & SAAVEDRA 1854 – PAGE, EuSebio & SAAVEDRA, Eduardo, *Ancha de via de los ferro-carriles*, in: ROP, año 2, t. I, n.º 11, Madrid, 1854, 136-139.

PAGE 1853 – PAGE [ALBAREDA], Eusebio, *Obras Publicas en la Provincia de Salamanca*, in: ROP, año 1, t. I, n.º 14, Madrid, 1853, 177-180.

PAGE 1863 – PAGE, Eusebio, *Caminos de Hierro de Portugal. Lineas de Lisboa á Badajoz y a Oporto*, in: ROP, ano XI, t. I, num. 10, Madrid, 1863, 120-121.

PAGE 1876 – PAGE, E[usebio], *Estado actual de las carreteras portuguesas y gastos que han ocasionado*, in: ROP, año 24, t. I, n.º 2, Madrid, 1876, 22-23.

PAGE 1876a – PAGE, E[usebio], *Historia de los ferro-carriles portugueses*, in: ROP, año 24, t. I, n.º 1, Madrid, 1876, 10-12.

PAGE 1877a – PAGE, Eusebio, *Ferro-Carriles Internacionales. Líneas á la Frontera de Portugal*, in: ROP, año XXV (año V de la tercera série), t. XXV, núm. 18, Madrid, 15.IX.1877, 205-209.

PAGE 1877b – PAGE, Eusebio, *Caminhos de Ferro Internacionais em Hespanha*, in: ROPM, t. VIII, n.º 95, Lisboa, Nov 1877, 421-432.

PAGE 1883 – PAGE, E[usebio], *Historia de los Ferro-Carriles Portugueses*, in: ROP, 4.ª serie, t. I, num. 21, Madrid, 1877, 10-12.

PAGE ET ALII 1879 – PAGE, Eusebio, MARTÍNEZ, Pedro, VIEIRA, Boaventura José, AVELAR, Pedro Alves de & MELO, José Bandeira Coelho de, *Bifurcación de Boadilla a Barca de Alba. Paso de la frontera. Plano*, Madrid, 01.VII.1879 [fotografías de C. d'ABREU realizadas na FFE em 2007].

PALACIOS 2008 – PALACIOS CEREZALES, Diego, *Estado, Régimen y Orden Pública en el Portugal Contemporáneo (1834-2000)*, tesis doctoral, Madrid, Universidad Complutense de Madrid / Facultad de Ciencias Políticas y Sociología / Departamento de Historia del Pensamiento y de los Movimientos Sociales y Políticos, 2008.

Palencia... – Palencia (Diputación de), *Canal de Castilla*, mapa turístico com texto explicativo no verso, Palencia, Patronato Provincial de Turismo, s/d.

PALMA-FERREIRA 2008 – PALMA-FERREIRA, J.F., *Transporte Ferroviário. CP cria duas novas fábricas até 2010*, in: Expresso (Caderno de Economia), n.º 1853, Lisboa, 3.V.2008, 21.

Paraferroviário...a – Paraferroviário, *Linha da Beira Alta*, Fórum para discussão, partilha e reflexão sobre o mundo ferroviário em Portugal e no estrangeiro, in: <http://paraferroviario.7.forumer.com/viewtopic.php?t=653> (acesso em 21.II.2008).

Paraferroviário...b – Paraferroviário, *Linha da Beira Baixa*, Fórum para discussão, partilha e reflexão sobre o mundo ferroviário em Portugal e no estrangeiro, in: <http://paraferroviario.7.forumer.com/viewtopic.php?t=67> (acesso em 28.II.2008).

PASSOS & SILVA 2006 – PASSOS, Nuno (texto) & SILVA, Dario (fotografia), *Património Ferroviário Requalificado – Chaves, Linha do Corgo*, in: <http://www.ocomboio.net/PDF/010-2006.pdf> (acesso em Set-2007).

Patente 2001 – Patente de Invención, *Sistema de deslizamiento sobre raíles de ferrocarril* (ES 2 147 492 B1), N.º de publicación: 2 147 492 (propuesta Camino de Hierro, Anexo 2: Medios de transporte, 6.2), Madrid, Oficina Española de Patentes y Marcas, 16.III.2001, 69-75.

PAVC... – Parque Arqueológico do Vale do Côa, *gravura rupestre realizada em 1944, da autoria de Alcino Tomé, representando uma locomotiva a atravessar a ponte do Côa* (Linha do Douro), conjunto de arte rupestre recente, Rêgo de Vide / VNFC, postal do Centro Nacional de Arte Rupestre, s/d.

PEDREIRINHO 1987 – PEDREIRINHO, José Manuel, *Arquivos de Arquitectura. A mala Posta*, in: História [revista], n.º 99, Jan1987, 99-100.

PEIXE... – Fotografia Peixe, *Estação ferroviária de Torre de Moncorvo*, década de 1980 [por deferência de Artimagem (TM), em 22.IV.2005].

PEREA 1859 – PEREA, Máximo de, *Nuevo sistema de barcos chatos ó planos*, in: ROP, vol. 7, t. I, n.º 19, Madrid, 1859, 233-234.

PEREIRA & RODRIGUES 1906 – PEREIRA, Esteves & RODRIGUES, Guilherme, *Caminhos de Ferro*, in: Portugal. Diccionario Historico, Biographico, Bibliographico, Heraldico, Corographico, Numismatico e Artistico..., vol. II – B-C, Lisboa, João romano Torres – Editor, 112, Rua Alexandre Herculano, 120, 1906, 663-666.

PEREIRA 1908 – PEREIRA, José Manuel Martins, *As Terras de Entre-Sabor-e-Douro*, Setúbal, J.L. dos Santos e Ctª., 1908.

PEREIRA 1995 – PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *A questão Ibérica. Imprensa e opinião (1850-1870)*, Tese de Doutoramento, 2 vol., Porto, FLUP, 1995.

PEREIRA 1997 – PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *A navegação do rio Douro no século XIX – Algumas questões*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. II, n.º 4, GEHVID, Porto, IVP / UP / UTAD, 1997, 251-269.

PEREIRA... – PEREIRA, Brás, *Lemites de Portugal, Século XVII*, Lisboa, BNP, (Beira...).

PÉREZ 2006 – PÉREZ, Miguel Ángel, En Barca d’Alva. *La ilusión viaja en ferrocarril. Cientos de vecinos de ambos lados de la frontera se unieron una vez más para reivindicar la reapertura de la vía férrea* [reportagem, referindo-nos numa das fotografias], in: La Gaceta (regional de Salamanca / diario / supl. Provincia), dir. Íñigo Domínguez de Calatayud, Año LXXXIV, N.º 27.681, Salamanca, 30.X.2006, 22.

PESSOA 1997- PESSOA, Fernando, *Ibéria*, in: Hablar / Falar de Poesia - Revista Hispano Portuguesa de Poesia, n.º 1, “Um Poema Inédito de Fernando Pessoa” (descoberto, fixado e comentado por Teresa Rita Lopes)”, Badajoz / Lisboa, Outono 1997, s/p.

PEYROTEO 1864 – PEYROTEO, Ricardo, *Puente sobre el Tajo en el ferro-carril de Lisboa á Badajoz*, in: ROP, ano XII, t. I, n.º 10, Madrid, 1864, 115-116.

PIENSO & DOMPABLO 2011 – PIENSO, Ángel Luis & DOMPABLO FERRÁNDIZ, Carlos (ingenieros autores), *Estudio Informativo Autovía León – La Bañeza* (CL-622, de Ribaseca a La Bañeza / E.I.-1.3-LE-8), Junta de CyL, Consejería de Fomento / Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, León, Enero 2001.

PIMENTEL 2008 – PIMENTEL, *Lisboa, capital europeia da espionagem*, in: Os anos de Salazar. O que se contava e o que se ocultava durante o Estado Novo, vol. 6 (1943-1945. “O Governo inglês pediu e o governo português concedeu”), editor-coord. António Simões do Paço, s/l, Planeta DeAgostini, 2008, 26-37.

PINA 1996-1997 – PINA, Maria Helena Mesquita, *Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro*, in: Revista da Faculdade de Letras – Geografia, I série, vol. XII/XIII, Porto, UP, 1996-1997, 73-123 (ou in: <http://ocomboio.net>).

PINA 2003 – PINA, Maria Helena Mesquita, *Alguns reflexos da implantação do Caminho de Ferro no Alto Douro no final do século XIX*, in: Revista da Faculdade de Letras – Geografia, Porto, UP, 2003, 397-414 [ou in: <http://ocomboio.net/PDF/026.pdf> (acesso em 22.II.2007)].

PINHEIRO 1884 – PINHEIRO, António Xavier de Almeida, *Caminho de Ferro da Fronteira. Memoria Descritiva e Justificativa*, Lisboa, ROPM, vol. XV, n.ºs 169-170 (pp. 44-64) / 171-172 (83-140) / 173-174 (161-202), 1884.

PINHEIRO 1906a – PINHEIRO, A., *A estação de Vila Real engalanada para receber o primeiro comboio*, fotografia, Vila Real, 1.IV.1906 [in: Catálogo da exposição “Cem Anos da Ponte Metálica” (20.VII - 30.IX.2004), Vila Real, CM, 2004; Colecção Herdeiros de Achilles Ferreira de Almeida].

PINHEIRO 1906b – PINHEIRO, A., *A estação de Vila Real na viagem inaugural*, fotografia, Vila Real, 1.IV.1906 [in: Catálogo da exposição “Cem Anos da Ponte Metálica” (20.VII - 30.IX.2004), Vila Real, CM, 2004; Colecção Herdeiros de Achilles Ferreira de Almeida].

PINHEIRO 1979 – PINHEIRO, Magda de Avelar, *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX*, in: Análise Social, vol. XV, n.º 58, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais / UL, 1979, 265-286 [art. remetido p/ Flávia Machado, a partir de fotocópias obtidas na BNP, o que agradecemos (2007)].

PINO 1853 – PINO HUETE, Ramón, *Observaciones sobre la conservacion actual de las carreteras*, in: ROP, 1, t. I, n.º 13, Madrid, 1853, 161-163.

PINO 1854 – PINO HUETE, Ramón, *Del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, in: ROP, 2, t. I, n.º 23, Madrid, 1854, 282-284.

PINTO 1982 – PINTO, F.[rancisco] de P.[aula] Leite, *O comboio não chegou à tabela*, in: Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa [conf. a propósito das Comemorações dos 150 anos do CF em Portugal, 06.X.1981], série 100.^a, n.ºs 1-12, Lisboa, Jan-Dez 1982, 149-174.

PINTO 1998 – PINTO, Joaquim Caetano, *A Ponte dos Píares*, in: Jornal de Resende, n.º 174, Ano XII, 1998.02.28, 5.

PIRES... – PIRES, A.J. Pinto, *Breve História da Linha da Beira Baixa contada aos mais novos* [excerto de “História da Linha da Beira Baixa contada aos mais novos”, ed. O 6 de Setembro – Grupo de Amigos do Caminho de Ferro da Beira Baixa], in: <http://clientes.netvisao.pt/ranelba/lbb/linha/art03.htm> (acesso em 28.II.2008).

PJ 1875 – Primeiro de Janeiro, *Caminho de ferro do Douro*, Porto, 30.VII.1875, 1-2 (c. 6).

PJ 1905a – Primeiro de Janeiro, *Inauguração da linha de Mirandella a Macedo*, Porto, 17.X.1905, 3 (c. 6).

PJ 1905b – Primeiro de Janeiro, *Provincias (Dos nossos correspondentes) Bragança* [ref.^a à intenção de se construir uma avenida que ligue a cidade ao CF], 02.XII.1905, 3 (c. 3).

PJ 1906 – Primeiro de Janeiro, *Provincias - Bragança* [ref.^a ao silvo da locomotiva na capital do distrito ocorrido a 26.X.1906], 7.XI.1906, 3 (c. 4-5).

PJ 1909 – Primeiro de Janeiro, *Moncorvo* [medidas para fazer face à falta de receitas da barca do Pocinho], Porto, 25.09.1909, 3 (7).

PMH-LC... - Portugaliae Monumenta Historica. *Leges et consuetudines*, Lisboa, 1856- - 1868.

PNDI... – Parque Natural do Douro Internacional, *Linha do Sabor – rede de percursos de Natureza (GR 24)*, desdobrável informativo, Mogadouro, s/d.

PONIATOWSKA 2006 – PONIATOWSKA, Elena, *El tren pasa primero* (Prémio Internacional de Novela Rómulo Gallegos, Venezuela), Madrid, Alfaguara, 2006.

Povo 1903 – Povo do Norte (O), *Inauguração da primeira empreitada do caminho de ferro do Corgo*, jornal regional, Vila Real, 10.VIII.1903.

Povo 1907 – Povo do Norte (O), *Cordealidade negativa* [passagem da comitiva real por Vila Real aquando da inauguração do troço ferroviário dessa cidade a Pedras Salgadas], jornal regional, Vila Real, 21.VII.1907.

Progreso 1884a – Progreso (El), s/t [compañía de infantería que ha de establecerse en Fregeneda según da RO de 13 marzo con objeto de sostener el orden público durante las obras de la línea del Duero; para facilitar los trabajos del ffc... transportar a La Salud la locomotora Tardienta], Salamanca, 23.IV.1884.

Progreso 1884a1 – Progreso (El), s/t [espectáculo del paso de la locomotora Tardienta; continuó su lento y curioso viaje la locomotora Tardienta], Salamanca, 27.IV.1884.

Progreso 1884a3 – Progreso (El), s/t [ayer llegó a su destino la Tardienta], Salamanca, 04.V.1884.

Progreso 1884aa – Progreso (El), *El Puente Marín - Salud*, Salamanca, 23.IV.1884.

Progreso 1884b – Progreso (El), s/t [comisión de ingenieros del Gobierno para la inspección de las obras en Ciudad Rodrigo], Salamanca, 14.V.1884.

Progreso 1884c – Progreso (El), s/t [gresca entre españoles y portugueses en Ciudad Rodrigo], Salamanca, 18.V.1884.

Progreso 1884c2 – Progreso (El), s/t [la locomotora Beira Alta], Salamanca, 28.V.1884.

Progreso 1884c5 – Progreso (El), s/t [la escasez de carros para el transporte], Salamanca, 04.VI.1884.

Progreso 1884c8 – Progreso (El), s/t [para no tener que desarmar la máquina de construcción Beira Alta], Salamanca, 11.VI.1884.

Progreso 1884d – Progreso (El), s/t [partida de Salamanca de tres hermanas de la Caridad destinadas a prestar servicio en el hospital de la villa de LF], Salamanca, 22.VI.1884.

Progreso 1884d11 – Progreso (El), *El ferrocarril transversal* [pagadas todas las expropiaciones...], Salamanca, 30.VII.1884.

Progreso 1884d3 – Progreso (El), El puente viaducto de l camino de la estación, Salamanca, 06.VII.1884.

Progreso 1884d7 – Progreso (El), *El puente Marín – La Salud*, Salamanca, 16.VII.1884.

Progreso 1884d8 – Progreso (El), *El ferrocarril transversal* [la empresa del ffcc contribuye a la exposición...], Salamanca, 20.VII.1884.

Progreso 1884e – Progreso (El), s/t [comunicación del gobernador civil al ingeniero jefe de la construcción del ffcc de Salamanca a la frontera para que suspenda las obras en LF debido a las fiebres palúdicas], Salamanca, 20.VIII.1884.

Progreso 1884f – Progreso (El), s/t [suspensión de las obras], Salamanca, 24.VIII.1884.

Progreso 1884g – Progreso (El), s/t [suspensión de las obras y riñas entre los trabajadores parados], Salamanca, 07.IX.1884.

Progreso 1884h – Progreso (El), s/t [cuarentena motivada por la epidemia de cólera], Salamanca, 10.IX.1884.

Progreso 1884i – Progreso (El), s/t [llegada de la tropa a LF], Salamanca, 14.IX.1884.

Progreso 1884i3 – Progreso (El), s/t [bendición de las locomotoras], Salamanca, 28.IX.1884.

Progreso 1884j – Progreso (El), s/t [fuga del autor de los disparos con dinamita en LF], Salamanca, 15.X.1884.

Progreso 1884k – Progreso (El), s/t [higiene en LF], Salamanca, 15.X.1884.

Progreso 1884l – Progreso (El), s/t [agresión entre portugueses y españoles en la estación de Ciudad Rodrigo], Salamanca, 05.XI.1884.

Progreso 1884l2 – Progreso (El), s/t [asiente de la vía provisional], Salamanca, 16.XI.1884.

Progreso 1884m – Progreso (El), s/t [carestia de vida en LF], Salamanca, 30.XI.1884.

Progreso 1884m3 – Progreso (El), s/t [la vía provisional al pabellón], Salamanca, 17.XII.1884.

Progreso 1885a – Progreso (El), *La catástrofe del túnel de Fregeneda*, año II, n.º 121, Salamanca, 18.VI.1885, 2.

Progreso 1885a1 – Progreso (El), s/t [relato de uma tentativa nocturna de assalto a uma residência], Salamanca, 11.II.1885.

Progreso 1885a2 – Progreso (El), s/t [rusgas a várias casas e recuperação de material furtado ao CF], Salamanca, 01.III.1885.

Progreso 1885a3 – Progreso (El), s/t [despedida de Wesolowski], Salamanca, 01.III.1885.

Progreso 1885a4 – Progreso (El), s/t [el pabellón de la Alamedilla], Salamanca, 04.III.1885.

Progreso 1885b – Progreso (El), *Noticias de Fregeneda*, año II, n.º 122, Salamanca, 21.VI.1885, 2.

Progreso 1885b1 – Progreso (El), s/t [informe sobre os 107 óbitos ocorridos em LF no mês de Dezembro transacto], Salamanca, 11.III.1885.

Progreso 1885b2 – Progreso (El), s/t [desacatos e imundíces nas ruas de LF], Salamanca, 15.III.1885.

Progreso 1885b3 – Progreso (El), s/t [contenda entre obreiros em LF], Salamanca, 29.III.1885.

Progreso 1885b4 – Progreso (El), s/t [notícia da fuga de um vigarista que burlou seriamente os nativos de LF], Salamanca, 01.IV.1885.

Progreso 1885b5 – Progreso (El), s/t [ameaça de demissão do *ayuntamiento y juzgado municipal* de LF se não for posto cobro às desordens; relato de vários casos], Salamanca, 05.IV.1885.

Progreso 1885b6 – Progreso (El), s/t [desaparecimento de um subempreiteiro sem que tivesse pago os trabalhos que contratara em LF; fuga das mãos da Guardia Civil de um galego autor de um crime], Salamanca, 16.IV.1885.

Progreso 1885b7 – Progreso (El), s/t [assalto à mão armada e violação de uma jovem em LF; “batalha” entre as duas margens em VT], Salamanca, 19.IV.1885.

Progreso 1885b8 – Progreso (El), s/t [assalto violento à cabana onde vivia uma pobre família com violação da mulher e uma filha], Salamanca, 21.V.1885.

Progreso 1885b9 – Progreso (El), s/t [cordão sanitário na fronteira devido à cólera], Salamanca, 18.VI.1885.

Progreso 1885c – Progreso (El), *Lo de Fregeneda*, año II, n.º 123, Salamanca, 25.VI.1885, 2.

Progreso 1885c1 – Progreso (El), s/t [surto de cólera continua], Salamanca, 12.VII.1885.

Progreso 1885d – Progreso (El), s/t [relação das vítimas e extração de cadáveres do túnel; cólera em LF], año II, n.º 131, Salamanca, 23.VII.1885, 3, c. 1-2.

Progreso 1885d1 – Progreso (El), s/t [cólera em LF; relação das vítimas e extração de cadáveres do túnel], Salamanca, 28.VII.1885.

Progreso 1885d2 – Progreso (El), s/t [cólera em LF], Salamanca, 30.VII.1885.

Progreso 1885d3 – Progreso (El), s/t [motim em LF por aumento de salários], Salamanca, 30.VII.1885.

Progreso 1885e – Progreso (El), s/t [acerca da ordem de suspensão dos trabalhos; acusações à Companhia por parte do médico], año II, n.º 152, Salamanca, 04.X.1885, 3, c. 1-2.

Progreso 1885f – Progreso (El), s/t [cont. da resposta às acusações movidas à CFSFP], Salamanca, 11.X.1885.

Progreso 1885g – Progreso (El), s/t [contraresposta do médico Cristino Cebrián; itinerario de los trenes], Salamanca, 18.X.1885.

Progreso 1885g – Progreso (El), s/t [situação dramática dos trabalhadores devido à paralização das obras; horário dos comboios], Salamanca, 25.X.1885.

Progreso 1885h – Progreso (El), s/t [la inauguración será sin festejos], Salamanca, 25.X.1885.

Progreso 1885j – Progreso (El), s/t [adiamento da inauguração obras secção Ciudad Rodrigo devido cordão sanitário na fronteira], Salamanca, 08.XI.1885.

Progreso 1886a – Progreso (El), *Lo de Fregeneda* [disparos das autoridades sobre dois infractores do cordão sanitário], Salamanca, 18.II.1886.

Progreso 1886b – Progreso (El), s/t [supressão do cordão sanitário], Salamanca, 25.II.1886.

Progreso 1886c – Progreso (El), s/t [desabamento da ponte sobre o rio Yeltes], Salamanca, 28.II.1886, 3.

Progreso 1886d – Progreso (El), s/t [desaparecimento do caixeiro do CF de Medina a Salamanca com 38.000 *duros*], Salamanca, 04.III.1886.

Progreso 1886e – Progreso (El), s/t [dados oficiais das mortes provocadas pela cólera em 2 meses], Salamanca, 25.IV.1886.

Progreso 1886e1 – Progreso (El), *Llegó el día*, Salamanca, 27.V.1886.

Progreso 1886f – Progreso (El), s/t [autoridades obrigam pároco de LF a sepultar carrilano], Salamanca, 19.VIII.1886.

Progreso 1886g – Progreso (El), s/t [decisão canónica impõe exumação e sepultura em lugar à parte], Salamanca, 22.VIII.1886.

Progreso 1887a – Progreso (El), s/t [roubo num paiol em LF], Salamanca, 10.II.1887.

Progreso 1887b – Progreso (El), s/t [obreiros de LF com jornais em atraso], Salamanca, 13.III.1887.

Progreso 1906 – Progreso do Norte (O), *Até que enfim!* [notícia a propósito da chegada do comboio à estação de Vila Real a 01.IV.1906], jornal regional, Vila Real, 5.IV.1906.

Provincia 1995 – Provincia (La), Revista de la Diputación de Salamanca, Número extraordinario dedicado al Puerto de Vega de Terrón, Salamanca, Diputación Provincial, ejemplar gratuito, Mayo 1995 [regalo del Ing.º Miguel Blanco].

Público 1998 – Público, *Efeméride. Mala-posta nasceu fez ontem 200 anos*, in: Público [jornal], 18.IX.1998, 21.

QUEIRÓS 1941 – QUEIRÓS, Amílcar de Barros, *A Linha do Vale do Corgo. Régua a Chaves*, dactilografado, 1941 [os apontamentos deste ferroviário memorialista foram-nos enviados por R. Gomes (Projectos Culturais/CP), em correio de Dezembro de 2007, pelo que expressamos aqui o nosso reconhecimento].

RAMALHO 2000 – RAMALHO, Margarida Magalhães, *Comboios com Histórias*, INTF, Lisboa, Assírio & Alvim, Livros de Fotografias / 18, 2000.

RAMOS 1990 – RAMOS, Rui, *O sistema fontista*, in: Portugal Contemporâneo, dir. António Reis, vol. II (1851-1910), Lisboa, Publicações Alfa, 1990, 125-146.

RAMOS 1994 – RAMOS, Rui, *A segunda fundação (1890-1926)*, in: História de Portugal, dir. J. Mattoso, vol. VI, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994.

RAMOS 1997 – RAMOS, Luís A. de Oliveira, *Em torno dos direitos de alagem no Douro*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. I, n.º 3, IVP / UP / UTAD, Porto, GEHVID, 1997, 95-99.

RAMOS 2006 – RAMOS PÉREZ, David, *Cuando el mercado levanta vuelo. Transporte aéreo, territorio y sustentabilidad en la Unión Europea: un análisis crítico*, tesis de doctorado, Salamanca, USAL / Departamento de Geografía, 2006.

RAMOS 2008 – RAMOS, Rosa, *Os últimos viajantes da Linha da Beira Baixa. Ano após ano, o troço entre a Guarda e a Covilhã vai perdendo passageiros*, in: O Interior, semanário regional, ano 8, n.º 437, Guarda, 8.V.2008, 13.

REBELO 1992 – REBELO, Joaquim M., *Convento de S. Francisco de Torre de Moncorvo*, TM, Escola Preparatória de TM, 1992.

REBOLLEDO & MENDOZA 1880 – REBOLLEDO, José Antonio & MENDOZA Y ROSELLÓ, Manuel de, *Proyecto de Ferro-Carril de Servicio General a la Frontera Portuguesa. Redactado a expensas de la Excelentísima Diputación Provincial de Salamanca com arreglo a la Ley para su construcción de 22 de diciembre 1876. Línea de Barca de Alba o del Duero. Autores Ingeniero Director Don José Antonio Rebolledo Jefe de los Estudios Don Manuel Mendoza y Roselló, Volumen I, Memoria Descriptiva* [colección de 4 cajas, 16 libros y 22 planos], Salamanca, Archivo de la Diputación Provincial, Agosto 1880.

REBOLLO... – REBOLLO FRUTOS, Juan Luis, *Cronología del proyecto Muelle de Vega Terrón*, in: <http://club.telepolis.com/kyosuke/fregeneda/html/vegaterron2.htm> [consulta em 6.VI.2007]

Regulamento 1877 – Regulamento, *Regulamento de Transito entre Portugal e Hespanha*, in: Negocios Externos. Documentos apresentados ás Cortes na sessão legislativa de 1877 pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros, Lisboa, IN, 1877, 133-155.

REN 2006 – Rede Eléctrica Nacional, *Potencial Hidroeléctrico Nacional. Importância sócio-económica e ambiental do seu desenvolvimento*, Lisboa, Divisão de Planeamento de Centros Produtores, 2006, 11 [http://www.centrodeinformacao.ren.pt/PT/publicacoes/PublicacoesGerais/Potencial%20Hidroel%C3%A9ctrico%20Nacional.pdf. (acesso em 21.VII.2011)].

RENFE / ADIF ... - RENFE / ADIF, *WEFER -1985: el gran cierre de líneas*, in: <http://www.wefwe.com/w4/hw4-refer.htm#1985>, 4-6 8acedido em 08.X.2011).

RENFE 1944 – RENFE, *Línea de Salamanca a la Frontera Portuguesa, Variante entre las estaciones de Salamanca y Tejares – Croquis de ubicación de la variante de Tejares*, Escala: 1/25.000, Madrid, 06.V.1944 [RIVAS...].

RENFE 1950 – RENFE, *Variante entre las estaciones de Salamanca y Tejares – Línea de Salamanca a la Frontera Portuguesa – Memoria*, Madrid, 27.I.1950 [RIVAS...].

RENFE 1954 – RENFE, *Proyecto para la variante de Tejares, Línea de Salamanca – Fuentes de Oñoro*, Salamanca, Mantenimiento de Infraestructura de Salamanca, 1954.

RENFE 1956 – RENFE, *Explotación, EI 11/36-2-19/55, Líneas de: Avila a Salamanca, Medina del Campo a Salamanca y Vilar Formoso, Fuente de San Esteban a Barca d'Alva*, Anejo al Libro Itinerario núm. 110, Madrid, 01.IV.1954.

RENFE 1967 – RENFE, *Estudios de Explotación Económica y Cierre de Líneas – Estudio Particular de la Línea N.º XI de Fuente de S. Esteban a La Fregeneda* (texto), doc. mecanografiado, Madrid, Centro de Estudios y Documentación – RENFE, Septiembre 1967, 49 pp. (+ 18 quadros, 5 gráficos e 6 mapas).

RENFE 1976 – RENFE, *Distancias Comerciales Viajeiros*, Madrid, 1976.

RENFE 1979 – RENFE, *Características técnicas (hojas que abarcan dos kilómetros)*, Madrid, Servicio de Vías y Obras, 1979.

RENFE 1981 – RENFE, *Relación general de obras con tramos metálicos*, Dirección de Obras e Instalaciones, Archivo de RENFE (Salamanca), 1981.

RENFE 1981a – RENFE, *Centenario del ferrocarril Madrid-Lisboa 1881-1981 / Centenário da ligação Lisboa-Madrid 1881-1981*, Madrid, RENFE, FFE, 1981.

RENFE 1982-1983 – RENFE, *Guía RENFE – Horarios de Trenes* (Servicios del 26 de septiembre de 1982 al 28 de mayo de 1983), Año 14, Núm. 48, Madrid, 1982.

RENFE 1983-1984 – RENFE, *Guía RENFE – Horarios de Trenes* (Servicio del 25 de Septiembre de 1983 al 2 de Junio de 1984), Año 15, Núm. 50, Madrid, 1983.

RENFE 1993 – RENFE, *Vocabulario Ferroviario de la Vía*, 1.^a ed., Madrid, Mantenimiento de Infraestructura / Dirección Técnica / Jefatura de Vía, 1993.

RENFE 2003 – RENFE, *Ferrovianos. Historia de los trabajadores de la infraestructura ferroviaria*, Mantenimiento de Infraestructura - Renfe, vídeo realizado p/ Servicios Comerciales – RTVE, 2003 (?).

RENFE...a – RENFE, Jefatura Territorial de Mantenimiento e Infraestructura, *Perfil longitudinal de la línea de Fuente de San Esteban a Barca de Alba*, Escalas: Horizontales 1/000.000; Verticales 1/1000, Salamanca, s/d.

RENGEL 2002 – RENGEL, Miguel A[ngél], *El ferrocarril en Abadengo*, in: Hoja Informativa de la Villa de Redonda (Salamanca), N.º 3, Redonda, Agosto 2002, 2-6.

RESINA 2002 – RESINA, Luísa, *Construção e renovação da via férrea – A engenharia e as empresas portuguesas na construção do futuro*, in: FER XXI, n.º 21, Lisboa, ADFER – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário, Dez 2002, 51-58.

REVENGA 1854 – REVENGA, Antonio, *Reconocimiento de los ríos Pisuegra y Duero, mandado practicar por Real orden de 17 de noviembre de 1851, con objeto de averiguar la conveniencia y facilidad de su navegacion entre Valladolid y Zamora*, in: ROP, 2, t. I, n.º 8, Madrid, 1854, 93-98.

Revista... - Revista Amigos de Lumbrales, *¿Dónde está el Tren?*, n.º 32, Lumbrales.

RIBEIRO 1955 – RIBEIRO, Orlando, *Geografía de Portugal*, in: Geografía de España y Portugal, dir. Manuel de Terán, vol. V, Barcelona, Montaner y Simón, S.A., 1955.

RIBEIRO 1972 – RIBEIRO, Orlando, *Localização e destino dos centros urbanos de Trás-os-Montes*, in: Finisterra, Revista Portuguesa de Geografia, n.º 13, Lisboa, 1972, 46-70.

RIBEIRO 1986 – RIBEIRO, Orlando, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico. Esboço de relações geográficas*, 4.^a ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1986.

RIBEIRO 1993 – RIBEIRO, Jorge, *A tristeza de Barca de Alba*, in: Notícias Magazine [revista], n.º 80, Lisboa, 05.12.1993, 53-55.

RIBERA 1932 – RIBERA DUTASTE, José Eugenio, *El Ferrocarril de Zamora a Orense y Coruña*, in: ROP, n.º 2593, t. 1, año LXXX, 15.III.1932, 125-129.

RIESCO 2008 – RIESCO CHUECA, Pascual, *Nuevas Conjecturas de toponimia zamorana*, in: Anuario 2008, Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos "Florián de Ocampo", 2008, 359-436.

RIVAS & ABREU 2006 - RIVAS CALVO, Emilio, & ABREU, Carlos d', *El puente internacional de Barca d'Alva – La Fregeneda en el contexto de la construcción de la Línea de Douro/Duero hasta Salamanca*, Actas do II Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (29.IV – 02.V.2004), in: *Côavisão cultura e ciência*, n.º 8, VNFC, CM, 2006, 60-89.

RIVAS & ABREU 2008a - RIVAS CALVO, Emilio, & ABREU, Carlos d', *El Mapa de Forrester Aspectos históricos relativos a la navegación del Duero (en los 250 años de la “Região Demarcada do Douro” 1756 – 2006)*, in: Actas das Sessões do III Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (acta 17), vol. 04 (da idade média à contemporaneidade, ambientes e musealização), Porto, ACDR de Freixo de Numão, 2008, 181-191.

RIVAS & ABREU 2008b – RIVAS CALVO, Emilio, & ABREU, Carlos d', *La navegación en el Río Duero. Apuntes históricos (perspectiva española)*, in: As Fronteiras e as Identidades Raianas entre Portugal e Espanha, actas do curso de verão subordinado a este título, org. Xerardo Pereiro (UTAD), Luís Risco (Fundação Vicente Risco, Alhariz) e César Llana (Museu Etnológico de Ribadavia, Ourense), celebrado em Ribadavia (Ourense - Galiza) e Chaves entre 12-15.VII.2006, Vila Real, UTAD / Universidade de Vigo, 2008, 75-92.

RIVAS 1978 – RIVAS FERNÁNDEZ, J.C., *Los dos antiguos "Portos" fluviales de Ourense: El "Porto Auriense" y el "Porto Vello". Sus barcas, ermitas y caminos*, Ourense, Boletín Auriense, VIII, 1978, 215-275.

RIVAS 2004 – RIVAS CALVO, Emilio, *Las repercusiones del ferrocarril de Beira Alta en la Provincia de Salamanca*, in: Praça Velha revista cultural, Ano VII, N.º 6, 1.ª Série, Guarda, CM, Novembro/2004, 43-59.

RIVAS 2010 – RIVAS CALVO, Emilio, *125 aniversario de la tragédia de La Fregeneda*, in: El Adelanto de Salamanca, N.º 40.128, Salamanca, 13.VI.2010, 31.

RIVAS 2010a – RIVAS CALVO, Emilio, *Un candidato ferroviario*, in: El Adelanto de Salamanca, Salamanca, 05.XI.2010.

RIVAS 2011 – RIVAS CALVO, Emilio, *La Actual estación ferroviaria de Salamanca*, 3 fotografías, Salamanca, marzo 2011.

RIVAS... – RIVAS CALVO, Emilio, *Proyectos, planos, dibujos, croquis, normativas, fotografías y correspondencia*, Colección particular de documentación sobre el ferrocarril, Salamanca, séc. XIX-XX [tudo colocado à nossa disposição, o que penhoradamente agradecemos].

ROBERT 1752 – ROBERT, M., *Partie Septentrional de Royaume de Portugal...*, [1752], (SILVA ET ALII 1993, 44).

ROBLEDO 2001 – ROBLEDO, Ricardo, *El desarrollo del mercado interior: carros, barcas y trenes*, in: Historia de Salamanca, IV, Siglo Diecinueve, Centro de Estudios Salmantinos, Salamanca, 2001, 435-490.

ROBLEDO 2007 – ROBLEDO, Ricardo, *Notas sobre la navegación del Duero, 1820-1880*, in: Revista População e Sociedade, n.º 13 [actas III Encontro Relações Portugal-Espanha (“O Vale do Douro no âmbito das Regiões Europeias”, Zamora, 10-11.X.2002)], Porto, Centro de Estudos da População Economia e Sociedade / Edições Afrontamento, 2007, 179-194.

ROCAMORA 1994 – ROCAMORA, José Antonio. *El nacionalismo ibérico: 1732-1936*. Publicaciones Universidad de Valladolid, Valladolid, 1994.

RODRIGUES 1883-1884 – RODRIGUES, Manuel M., *Caminho de Ferro do Douro*, in: O Occidente – Revista Ilustrada de Portugal e do Extranjeiro, 6.º ano (vol. VI, n.º 179, p. 278) / 7.º ano (vol. VII, n.ºs 180-191, pp. 13-86), Lisboa, 1884.

RODRIGUES 1980 - RODRIGUES, Maria da Assunção Carqueja, *Foz Côa contra Moncorvo - a disputa da barca do Douro*, in: revista *Altitude*, vol. I, n.º. 2, 2.ª. série, Guarda, Nov/1980, 59-61.

RODRIGUES 2001 – RODRIGUES, Rui Filipe, *Mudança de bitola, imperativo nacional*, Lisboa, SGL, Jul 2001, in: <http://socgeografia-lisboa.planetaclix.pt/transportes/BIBITOLA2.pdf>.

RODRIGUES 2002 – RODRIGUES, Adriano Vasco, *Terras da Meda. Natureza, Cultura e Património (Monografia)*, 2.ª ed., Meda, CM, 2002.

RODRIGUES 2004 – RODRIGUES, João Luís Sequeira, *Os marinheiros do Douro no fim da viagem (baseado na obra “porto manso” de Alves Redol)*, in: Douro – Estudos & Documentos, ano 9, n.º 18, GEHVID, IVP / UP / UTAD, Porto, 2004, 265-284.

RODRIGUES 2006 - RODRIGUES, Maria da Assunção Carqueja & RODRIGUES, Adriano Vasco, *Felgar. História, Indústrias Artesanais, Património*, Porto, ed. dos autores, 2006.

RODRIGUES 2008 – RODRIGUES, Adriano Vasco, *O Caminho de Ferro da Beira Alta – as origens*, in: Nova Guarda, ano XII, n.º 607, Guarda, 2008, 20.

RODRÍGUEZ & IBÁÑEZ 2004 – RODRÍGUEZ, Ángel Luis & IBÁÑEZ, Jorge, *Los ferrocarriles del azúcar de Cuba*, in: *Vía Libre*, n.º 480 (Historia: contenidos de la hemeroteca), Madrid, FFE, Nov 2004 (ou em <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?cs=hist¬=1197>).

RODRÍGUEZ 1762 - RODRÍGUEZ CAMPOMANES, Pedro, *Noticia Geográfica del Reyno y Caminos de Portugal*, Madrid, Oficina de Joachin Ibarra, MDCCLXII [*Viajes por España y Portugal*, edición de José María Sánchez Molledo & Juan José Nieto Callén, Madrid, Miraguano Ediciones, col. Viajes y costumbres, 2006].

RODRÍGUEZ 1861 - RODRÍGUEZ PINILLA, Tomás, *Consideraciones sobre la vía férrea más conveniente a los intereses generales de la provincia de Salamanca*, Salamanca, Imprenta El Adelante, 1861.

RODRÍGUEZ 2003 – RODRÍGUEZ, Ángel, *El legendario tren del Orient Express, de nuevo sobre las vías*, in: *Via Libre*, año XL, n.º 469, Madrid, FFE, noviembre 2003, 36-39.

RODRÍGUEZ 2005 – RODRÍGUEZ MARTÍN, Evaristo, *Los puentes del Vado de Siega Verde*, in: *Puentes singulares de la Provincia de Salamanca*, coord. J. A. BONILLA HERNÁNDEZ & E. RODRÍGUEZ MARTÍN, Salamanca, Diputación Provincial, 2005, 137-145.

ROMANA 2002 – ROMANA RUIZ, Manuel, *Tasas de mortalidad por accidentes de trabajo en la construcción de túneles*, Comunicación para el IX Congreso Mundial de Minería (Zaragoza, junio 2002), in: ROP, n.º 3423, Madrid, julio agosto 2002, 7-16.

ROMARIZ 1943 – ROMARIZ, Claudino, *Modestas divagações sobre o Correio, o Sêlo e a sua evolução através dos tempos*, sep. rev. “Portugal D’Aquém e D’Além-Mar”, Porto, 1943.

ROMERO 1996 – ROMERO BEATO, Ignacio, *Línea Férrea La Fuente de San Esteban - La Fregeneda - Barca de Alba*, Salamanca, 1996 (foi inicialmente este desenho elaborado à pena e

integrou a *Memoria elaborada para conseguir la declaración de Bien de Interés Cultural de la "Línea Férrea La Fuente de San Esteban-La Fregeneda-Barca de Alba"* (HORTELANO 1996); hoje, contactado o seu Autor, Informático del Servicio de Innovación y Producción Digital de la USAL, rapidamente e generosamente, o transformou em objecto digital e no-lo remeteu, razão pela qual expressamos aqui o nosso sincero agradecimento).

ROMERO 2011 – ROMERO BEATO, Ignacio, *Rincón del tramo ferroviario entre La Fregeneda e Barca de Alba*, desenho, Salamanca, 2011 (oferecido pelo Autor o que, mais uma vez, muito agradecemos).

ROP 1854 – ROP, *Obras Públicas en Portugal*, 2, t. I, n.º 23, Madrid, 1854, 281-282.

ROP 1856 – ROP, *Estudios sobre los proyectos para mejorar la navegación de los ríos*, 4, t. I, n.º 12, Madrid, 1856, 139-141.

ROP 1856a – ROP, *Proyectos para la reparacion de las carreteras*, 4, t. I, n.º 3, Madrid, 1856, 31-34.

ROP 1856b – ROP, *Observaciones sobre el estado y servicio de las Obras Públicas de España*, 4, t. I, n.º 3, Madrid, 1856, 34-35.

ROP 1859 – ROP, *De la sirga al vapor en los canales*, t. I, n.º 16, Madrid, 1859, 196-197.

ROP 1860 – ROP, *Real Decreto [Plan General de Carreteras de España]*, 8, t. I, n.º 18, Madrid, 1860, 209-218.

ROP 1863 – ROP, *Ferro-carril de Lisboa a Badajoz*, ano XI, t. I, n.º 20, Madrid, 1863, 236-238.

ROP 1877 – ROP, *Noticias Varias. El ferro-carril desde Cáceres y sus criaderos á la frontera portuguesa*, ano XXV, t. I, n.º 6, Madrid, 1877, 71.

ROP 1883 – ROP, *Ferro-carriles portugueses*, ano XXXI, t. I, n.º 21, Madrid, 1883, 161.

ROP 1997 – ROP, *Túneles de Montemor (Lisboa / Portugal)*, t. 144, n.º 3363 [Grupo 5.º Edificación (y estructuras singulares) n.º 33], Madrid, 1997, 135.

ROP 1877 - ROPM, *Chronica. Secção Noticiosa. Ponte sobre o Douro*, t. VIII, n.º 95, Lisboa, Nov 1877, 477.

ROP 1887 - ROPM, *Caminhos de Ferro em Portugal, rendimento entre 1 de Janeiro até 1 de Abril de 1887*, vol. XVIII, n.ºs 207-208, Lisboa, 1887, 122.

SÁ 1791 — SÁ, José António de, *Descrição Económica da Torre de Moncorvo*, in: *Memorias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, t. III, Lisboa, 1791, 253-290.

SÁ 1795 – Sá, José António de, *Demarcação da Comarca de Moncorvo com hum Mappa topográfico que o demonstra*, ANTT: Ministério do Reino, Maço 356, Cx. 476 e Colecção de Plantas Mapas e outros, Documentos Iconográficos, Comarca de Moncorvo, doc. 56, 1795.

SÁ 2001 – SÁ, Adriano A. Bordalo e, *Qualidade ecológica da água no contexto da convenção luso-espanhola*, in: *Actas del II Congreso Ibérico sobre Planificación y Gestión de Aguas (Oporto 2000) - Una cita europea con la Nueva Cultura del Agua: la Directiva Marco. Perspectivas en Portugal y España (597 pp)*, Zaragoza, Institución "Fernando el Católico", 2001, [http://grupo.us.es/ciberico/archivos_acrobat/porto1adrianobordalo.pdf (acesso em 21.VII.2011)].

SACCO 2005 – SACCO, Marcello (coord.), *Economia e sociedade*, in: Geografia Universal. Grande Atlas do Século XXI, 1 (Europa Ocidental), Portugal, Iniziative Speciali De Agostini S.p.A., 2005, 111-123 (Portugal) / 196-229 (Espanha).

SALAVERA 1854 – SALAVERA Y CARRION, Manuel, *Caminos Vecinales*, in ROP, 2, t. I, n.º 3, Madrid, 1854, 41-43.

SALES 1983 – SALES, Ernesto Augusto Pereira de, *Mirandela apontamentos históricos*, vol. II, Mirandela, CM, 1983 [este vol. contém os 2.º e 3.º (de 4) manuscritos deixados pelo autor à guarda do Museu Regional do Abade de Baçal e provavelmente redigidos por finais do séc. XIX].

SAMBADE... – SAMBADE, Carlos, *Apeadeiro de Mós (TM)*, fotografia, s/a, col. C. Sambade amavelmente remetida em 2009.

SÁNCHEZ 1994 – SÁNCHEZ, Francisco José, *Un paraíso desconocido*, in: El Adelanto [periódico], Salamanca, 02.02.1994.

SÁNCHEZ 2000 – SÁNCHEZ LACALLE, Rafael, *Algo más sobre... El accidente del Sudexpreso*, in: revista Maquetren, n.º 84 (?), febrero de 2000 (?) [transcrito p/ “<http://www.todotren.com.ar/grandescatastrofes/espana2.htm>; .../espana3.htm ; .../espana4.htm”], Accidentes Ferroviarios (Parte X). Villar de los Álamos, 1965 (acesso em 13.III.2003)].

SÁNCHEZ 2008 – SÁNCHEZ ZURRO, Domingo, *Geografía de Castilla y León*, Valladolid, Junta de CyL / Simancas Ediciones y Ámbito Ediciones, 2008.

SÁNCHEZ 2010 – SÁNCHEZ VICENTE, David, *Arribes del Duero. Una visión interdisciplinar*, in: El Hombre y el Medio Ambiente (ed. Pedro Ramos Castellanos), XIV Jornadas Ambientales, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, col. Aquilafuente, 2010, 215-244.

SANSON D’ABBEVILLE 1654 – SANSON D’ABBEVILLE, Nicolas, *Parte Septentrional do Reyno de Portugal* – Por N. d’Abbeville... – Em Paris: Em Casa do Autor, 1654, BPMP: C (I) – 10, e (BPMP 1992, 58 (88)).

SANTOS & RODRIGUES 1983 – SANTOS, Maria da Piedade Braga & RODRIGUES, Teresa M. Ferreira, *As alfândegas de Trás-os-Montes: anos de 1791 e 1801*, in: Estudos Transmontanos, n.º 1, Vila Real, Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Vila Real, 1983, 165-192.

SANTOS 1984 – SANTOS MADRAZO, *El Sistema de Comunicaciones en España, 1750-1850*, vol. I (La Red Viaria) - vol. II (El Tráfico y los Servicios), Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ediciones Turner, 1984.

SANTOS 1990 – SANTOS, Fernando (coord.), *106 anos. Leixões: um porto “vintage”*, in: Transportes 92, Porto, destacável d’O Comércio do Porto, 16.II.1990, 16 pp.

SANTOS 2001 – SANTOS, Luís Aguiar, *A crise financeira de 1891: uma tentativa de explicação*, in: Análise Social, vol. XXXVI, n.º 158/159, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2001, 185-207.

SANTOS 2006 – SANTOS GANGES, Luis, *El Ferrocarril en Castilla y León, Articulación del Territorio y Desarrollo Regional. Línea del Norte. 150 años de Ferrocarril*, Valladolid, El Norte de Castilla, 2006.

SANZ 2005 – SANZ, Fernando F., *El ferrocarril de Madrid – Cáceres – Portugal (MCP)*, in: Revista de Historia Ferroviaria, n.º 3, Cenero (Gijón), Ediciones Trea, S.L., 2005, 37-90.

SCE 1964 – SCE, *Carta Militar de Portugal*, esc. 1:250 000, conjunto de 8 folhas, Portugal - Continente (reed. 1995), Lisboa, 1964.

SCE 1967 – SCE, *Reportório Toponímico de Portugal. 03 – Continente (carta 1/25.000)*, vol. I (A – E), Lisboa, Ministério do Exército, 1967.

SCE... – SCE, *Cartas Topográficas*, esc. 1:50 000, folha 141, Lisboa, s/d.

SCHIKORR 1971a – SCHIKORR, Detlef, *Historische Bahn. Esslinger Dampf in Nordportugal – Linha do Tua*, in: <http://drehscheibe-online.ist-im-web.de/forum/read.php?17,3397086> (consulta em 13.XII.2008).

SCHIKORR 1971b – SCHIKORR, Detlef, *Historische Bahn. Schon wieder Nordportugal – Linha do Sabor*, in: <http://drehscheibe-online.ist-im-web.de/forum/read.php?17,3395811> (consulta em 13.XII.2008).

SCHIKORR 1971c – SCHIKORR, Detlef, *Historische Bahn. Schon wieder Nordportugal – Schienenbus Barca d'Alva* [ferribus da RENFE na BA; à esq. locomotiva da CP n.º 285 (Henschel 10093/1910)], Barca d'Alva 16.VII.1971, in: <http://drehscheibe-online.ist-im-web.de/forum/read.php?17,3395811> (consulta em 13.XII.2008).

SCHWALBACH 1946 – SCHWALBACH, Luís, *A Geografia da Circulação e os Agregados Humanos – O Entroncamento*, sep. Revista da Faculdade de Letras, t. XII, Lisboa, 1946.

SECO 1600 — SECO, Fernando Álvares, *Portugalliae quae olim Lusitania, novissima et exactissima descriptio* / Autore Vernando Alvaro Secco; Baptista Doctecomius sculp. - Et de integro emendata, anno 1600. - [Amstelodami: apud Joannem Blavium & Joannem Janfonium, 1600], BPMP: C (I) - 7 (16), e (BPMP 1992, 58 (89)).

SEGUNDO 1856 – SEGUNDO MONTESINOS, Cipriano [Director General de OP], *Memoria sobre el estado de las obras publicas en España en 1856, presentada al exm.º sr. Ministro de Fomento por la Direccion General de Obras Publicas*, Imprenta Nacional, Madrid, 1856 (ed. facsimilar del original, Centro de Publicaciones, Secretaria General, Ministerio de Fomento, 2001).

SEIXAS 1956 – SEIXAS, Carlos, *Barca de Silhades*, Rio Sabor (Felgar, TM), fotografia, s/a, 1956 [col. part. C. Seixas].

SEIXAS 1996 – SEIXAS, Carlos, *Felgar: aconteceu há 79 anos*, in: Terra Quente (jornal regional), Mirandela, 1.II.1996, 6.

SEIXAS 2001 – SEIXAS, Carlos, *Episódios da Guerra Fantástica- 1762 – na Região de Torre de Moncorvo*, in: Brigantia, revista de cultura, vol. XXI, n.º1/2, Bragança, Assembleia Distrital, 2001, 79-88.

SEIXAS... – SEIXAS, Carlos, *Barca de Silhades*, Rio Sabor (Felgar, TM), fotografia, s/a, inícios da década de 1970 (?) [col. part. C. Seixas, disponibilizada in: <http://pub46.bravenet.com/guestbook/3929937433/2>].

SENA 1985 - SENA, Enrique de, *Notas para una historia del ferrocarril en Salamanca. La construccion del tramo de La Fregeneda, ocasiono graves problemas sociales y sanitarios*, in: Salamanca, Revista Provincial de Estudios, n.º 15, Salamanca, Diputación Provincial, 1985, 9-24.

SEQUEIRA 1886 – SEQUEIRA, José Victor da Costa (chefe da 4.^a secção da Repartição de OP), *Guia Itinerario de Portugal referido a 30 de Junho de 1884 com um Suplemento contendo alguns outros esclarecimentos sobre viação e notas das alterações ocorridas, desde aquella data, em relação aos caminhos de ferro, até 31 de dezembro de 1885, e em relação ás estradas ordinarias, até 30 de junho do mesmo anno*, MOPCI, Lisboa, IN, 1886.

SERRÃO 1890 — SERRÃO, Manuel Francisco da Costa, *O Caminho de Ferro do Pocinho a Miranda do Douro e a exploração do grande jazigo de ferro do Roboredo*, in: ROPM, Anno XXI, n.ºs 243 e 244, Lisboa, AACP, IN, Março-Abril 1890, 117-148.

SERRÃO 1974 — SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *Viagens em Portugal de Manuel Severim de Faria 1604-1609-1625*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1974.

SERRÃO 1978 – SERRÃO, Joel, *Temas Oitocentistas – II. Para a História de Portugal no Século Passado. Ensaíos*, Lisboa, Livros Horizonte, 1978.

SERRÃO 1992a – SERRÃO, Joel, *Caminhos de Ferro*, in: DHP, dir. J. Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 447-451.

SERRÃO 1992b - SERRÃO, Joel, *Transportes*, in: DHP, dir. J. Serrão, vol. VI, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 192-206.

SERRÃO 1992c - SERRÃO, Joel, *Correios e Postas*, in: DHP, dir. J. Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 192-193.

SERRASQUEIRO 1990 – SERRASQUEIRO, José, *Linha de Barca de Alva já faz parte da História*, in: Correio da Manhã [jornal diário], Lisboa, 23.07.1990, 12.

SILVA & DUARTE 1878 – SILVA, Thomaz Joaquim da Silva & DUARTE, Jose Antonio Pereira Duarte, *Memoria Economica e Estatistica apresentada ao governo de Sua Magestade pela Direcção do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão acompanhado de um ante-projecto de Linhas Ferreas em Traz-os-Montes*, s/l, s/d [Porto, 4.XII.1878 (impresso, consultado na Biblioteca Municipal de Mirandela)].

SILVA & HESPANHA 1993 – SILVA, Ana Cristina Nogueira da & HESPANHA, António Manuel, *O Ambiente dos Poderes*, in: História de Portugal, dir. de José Mattoso, 4.º vol. [Antigo Regime (1620-1807) coord. A.M. Hespanha], s/l, Editorial Estampa, 1993, pp. 19-47.

SILVA & TAVARES 1997 – SILVA, Emídio & TAVARES, António, *Dicionário dos Verbos Portugueses, conjugação e regências*, Porto, Porto Editora, L.^{da}, 1997.

SILVA 1855 – SILVA, J.J. de Andrade e, *Collecção cronologica da legislação portuguesa compilada e annotada por...*, 1620-1627, Lisboa, 1855, 106 [ANTT, Livro de Correspondência do Desembargo do Paço, fol. 236].

Silva 1994 – SILVA, Augusto Santos, *Tradição, Modernidade e Desenvolvimento: Portugal na Integração Europeia*, in: Revista Crítica de Ciências Sociais, n.º 39, Coimbra, Faculdade de Economia da UC / Centro de Estudos Sociais, Maio 1994, 147-162.

SILVA 1998 – SILVA, Agostinho, *Vida Conversável*, org. e prefácio Henryk Siewierski, 2.^a ed., Lisboa, Assírio & Alvim, col. Peninsulares (especial / 37), 1998.

SILVA 2006 – SILVA, Dario, *O Comboio em Portugal. A Vida, Património e Memória do Caminho de Ferro*, exposição fotográfica, Chaves, Centro Cultural, 7-23.III.2006 [in: www.ocomboio.net].

SILVA 2008 – SILVA, Ângela, *Linha da Beira Baixa* [nas margens do Tejo], in: http://olhares.aeiou.pt/linha_beira_baixa/foto1381907.html 1.VIII.2007 (acesso em 28.II.2008).

SILVA... a – SILVA, Arnaldo, *Barca de Silhades*, Rio Sabor (Felgar, TM), fotografia, década de 1960 (?) [col. part. A. Silva / Núcleo Museológico da Fotografia do Douro Superior (TM, inaugurado em 2009)].

SILVA... b – SILVA, Arnaldo, *Fotografias da ponte da Junqueira aquando da sua destruição pela cheia de Junho de 1955*, Ribeira da Vilarica (Horta / Junqueira), fotografia, [col. part. A. Silva / Núcleo Museológico da Fotografia do Douro Superior (TM, inaugurado em 2009)].

SILVEIRA 1997 - SILVEIRA, Luís Nuno Espinha da, *Território e Poder - Nas Origens do Estado Contemporâneo em Portugal*, Cascais, Patrimonia Historica - Série Estudos/Instrumentos de Trabalho, 1997.

SIMÕES 1904 – SIMÕES, Lopes & Irmão, *Estação de Caminho de Ferro de S. João da Madeira (Linha do Vouga)*, Cliché Almeida, postal 33, s/1, 1904.

SOARES 1982 - SOARES, Franquelim Neiva, *Aspectos da vida sócio-religiosa da comarca de Moncorvo nos últimos séculos da administração bracarense. O desmembramento desta comarca da diocese de Braga e a renúncia do arcebispo*, in: Brigantia, vol. II, n.º 1, Bragança, 1982, 89-108.

SORIA 1976 – SORIA, Garcia de, *La Compañía Internacional de Coches-Cama y del Turismo*, in: Via Libre, n.º 151, Madrid, FFE, agosto 1976 (reportagem de 5 pp., com informações fornecidas pelo director da Companhia em Espanha).

SOUSA 1905 – SOUSA, J. Fernando de, *Conferencia sobre as ligações dos nossos caminhos de ferro com a rede hespanhola*, in: ROPM, t. XXXVI, Lisboa, 1905, 250-254.

SOUSA 1907 – SOUSA, J. Fernando de, *A linha do Côrço*, in: GCF, Lisboa, 16.VII.1907.

SOUSA 1927 – SOUSA, J. Fernando de, *As nossas ligações ferroviárias internacionais e as linhas de Salamanca à fronteira portuguesa (I)*, in: Revista da AIECP, n.ºs 641 e 642, tomos LVII e LVIII, Lisboa, 1927, 101-107/141-147.

SOUSA 1974 – SOUSA, Fernando de, *A Memória dos Abusos Praticados na Comarca de Moncorvo de José António de Sá (1790)*, sep. Revista da Faculdade de Letras, Série de História, vol. IV, Porto, UP 1974.

SOUSA 1977 – SOUSA, Fernando de, *A indústria em Trás-os-Montes (1780-1813)*, Cadernos Culturais II, Núcleo Cultural de Vila Real, Vila Real, 1977.

SOUSA 1983 – SOUSA, Fernando de, *Os votos de Santiago na comarca de Moncorvo (Século XVIII)*, in: *Estudos de História de Portugal, vol. II (Séculos XVI-XX)*, homenagem a A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, editorial Estampa, col. Imprensa Universitária, n.º 24, 1983, 205-226.

SOUSA 1990 – SOUSA, Armindo de, *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*, 2 vol.^s, (I e II), Porto, INIC – Centro de História da UP, série História medieval – 4, 1990.

SOUSA 1993 – SOUSA, Fernando de, *As Relações do Norte de Portugal com a Espanha (VI)*, in: Jornal de Notícias [diário], Porto, 29.09.1993, 4.

SOUSA 2004 – SOUSA Jr, António, *O Convento do Senhor da Barca em Almeida*, in: Terras da Beira [semanário], Guarda, 22.IV.2004, 15.

SOUSA ET ALII 2005 – SOUSA, Fernando de, AFONSO, Ana Maria & ROCHA, Ricardo, *Os governadores civis do distrito de Bragança*, Bragança, CEPES, 2005 [in: http://www.gov-civil-braganca.pt/gov_civil_1.doc (gov_civil_2.doc)].

Station 1885 – Lignes de Salamanca à la frontiere Portugaise, *Station de Salamanca – Magasins généraux*, Echele de 0,01 p.m., Lisbonne, 25.IV.1885 [RIVAS...].

TAMARIT 2001 – TAMARIT RODRÍGUEZ, Jaime, *Interoperabilidade ferroviaria europea (Proyecto EMSET)*, in: Informes a la Academia de Ingeniería, Informe n.º 5, Madrid, 2001.

TÃO 1989 – TÃO, Manuel, *Linha do Vale do Douro*, in: <http://pwp.netcabo.pt/0165582701/historia.html> (consulta realizada em 06.05.2004).

TB 2010 – TB, *Sud Expresso partiu Segunda feira em direcção a França com serviço renovado*, in: Terras da Beira (semanário), ano XVI, n.º 869, Guarda, 04.III.2010, 12.

Teatro 2006 – Teatro de Vila Real, *Temporada 2006. Abril. Maio. Junho*, Vila Real, Gestão de Equipamentos Culturais de Vila Real, E.M., 2006.

TEDDE 1978 – TEDDE DE LORCA, Pedro, *Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)*, in: Los ferrocarriles en España 1844-1943, dir. M. Artola, vol. 2, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, 9-354.

TEDDE 1984 – TEDDE DE LORCA, Pedro, *Inversiones extranjeras y compañías de ferrocarriles en España*, *Rev. Papeles de Economía Española*. n.º 20, Madrid, 1984, 158-168.

TEIXEIRA 1938 – TEIXEIRA, Jorge Fernando, *Origens, fundação e evolução da CP*, Lisboa, CCFP, Oficinas Gráficas da CP, 1938.

TELO 2004 – TELO, António José, *O modelo político e económico da Regeneração e do Fontismo (1851-1890)*, in: História de Portugal... , dir. João Medina, vol. XI, Ediclube, Edição e Promoção do Livro, Lda., Amadora, 2004, 115-156.

Tertúlia 1977 – Tertúlia Edípica, *Dicionário de Sinónimos*, 2.ª ed., Porto, Porto Editora, 1977.

TIZA 2010 – TIZA, António André Pinelo, *O conhecimento mútuo das tradições etnográficas na educação espanhola e portuguesa. Mascaradas e pauliteiros em terras de Zamora e Bragança*, Valladolid, UVA / Facultad de Educación y Trabajo Social / Departamento de Didáctica de las Ciencias Sociales y Experimentales, Tesis Doctoral, 2010.

TORGA 1944 – TORGA, Miguel, *Fronteira*, in: *Libertação*, Coimbra, Coimbra Editora, 1944, 58.

TORIBIO 1986 – TORIBIO DE DIOS, Guillermo, *Historia de la Villa de San Felices de los Gallegos*, Salamanca, 1986 [é uma reimpressão da ed. de 1939 (em Jaca?)].

TORRE 1898 - TORRE, Enrique de la, *Anuario de Ferrocarriles*, 1898.

TORRE 2004 – TORRE GÓMEZ, Hipólito de la, Portugal e Espanha: o “problema” peninsular na época contemporânea, in: História de Portugal..., dir. J. Medina, Amadora, Edição e Promoção do Livro, Lda., vol. XX, Adenda (II), 2004, 91-170.

TORRES 1992 - TORRES, Ruy d’Abreu, *Almotacé*, in: DHP, dir. J. Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 121.

TQ 2003a – Terra Quente, *Memórias do século-35* [cita notícias na região de 1-15.XII.1903], jornal regional, ano XV, n.º 294, Mirandela, 1.XII.2003, 17.

TQ 2003b – Terra Quente, *Memórias do século-36* [cita notícias na região de 15-30.XII.1903], jornal regional, ano XV, n.º 295, Mirandela, 15.XII.2003, 17.

TRABULO 2006 – TRABULO, Joaquim, *Terras do Baixo Côa. Santa Comba – V. N. de Foz Côa*, in: O Fozcoense, VNFC, 15.X.2006, 19.

Transmontano 1902-1905 – Transmontano (O), *Semanario politico, litterario e d'informação* [órgão do partido regenerador], dir. Constâncio de Carvalho, TM, 7.VIII.1902 - 11.V.1905.

Transmontano 1902a – Transmontano (O), *Subsídio em dívida à Camara municipal de Moncorvo*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno I, n.º 4, TM, 28.VIII.1902, 2, c. 5.

Transmontano 1902b – Transmontano (O), *Fozcôa, 12 de Outubro*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno I, n.º 11, TM, 16.X.1902, 3, c. 4.

Transmontano 1902c – Transmontano (O), *Edital da Câmara Municipal de TM*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno I, n.º 11, TM, 16.X.1902, 3, c. 5.

Transmontano 1902d – Transmontano (O), *Arrematações municipais*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno I, n.º 17, TM, 27.XI.1902, 2.

Transmontano 1903a – Transmontano (O), *Festejos*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno II, n.º 14, TM, 12.XI.1903, 2, c. 1-2.

Transmontano 1903b – Transmontano (O), *Depois da festa*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno II, n.º 17, TM, 03.XII.1903, 1, c. 4-5.

Transmontano 1903c – Transmontano (O), *Mensagens*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno II, n.º 17, TM, 03.XII.1903, 2, c. 3-5.

Transmontano 1903d – Transmontano (O), *Ainda a Ponte do Pocinho I*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno II, n.º 19, TM, 17.XII.1903, 1, c. 2-3.

Transmontano 1904a – Transmontano (O), *Diario do Governo*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno II, n.º 23, TM, 14.I.1904, 2, c. 4.

Transmontano 1904b – Transmontano (O), *Estrada de Vila Real à fronteira por Bragança*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno II, n.º 25, TM, 28.I.1904, 2, c. 4.

Transmontano 1904c – Transmontano (O), *Caminho de Ferro do Pocinho a Moncorvo*, in: O Transmontano (semanário regional), anno II, n.º 46, TM, 23.VI.1904, 1, c. 2-3.

Transmontano 1905 – Transmontano (O), *A Ponte do Pocinho e o Caminho de Ferro*, in: O Transmontano (semanário regional), Anno III, n.º 142, TM, 11.V.1905, 1, c. 1-2.

Tribunal 2003 – Tribunal Judicial de VNFC, *Édito relativo a processo de divisão de coisa comum*, in: O Fozcoense [quinzenário regional], Ano LI, N.º 1866, VNFC, 01.12.2003, 10-11.

UNAMUNO 1997 – UNAMUNO, Miguel de, *Cien años de poesía. Poetas contemporáneos en sus versos* [CD], Madrid, Planeta / RTVE, 1997.

Unión 1883 – La Unión [periodico], *Crónicas de un tren* (30.08.1883), in: Crónicas d'el Abadengo, Año V, N.º 41, Lumbrales, Marzo 2003, 17.

VAIRO 2003 – VAIRO, Giulia Rossi, *Henri Burnay: o homem público e o homem privado*, in: Henri Burnay de banqueiro a coleccionador, coord. M.^a Ant.^a Pinto de Matos, Casa-Museu Dr. Anastácio Gonçalves, Lisboa, Ministério da Cultura / Instituto Português de Museus, 2003, 29-39.

VALLE 1860 – VALLE ARANA, Lucio del, *Muelles-Embarcaderos*, in: ROP, año VIII, vol. 8, t. I (23), Madrid, 1860, 269-276.

VASCONCELOS 1882 – VASCONCELOS, J. Leite de, *O dialecto mirandês. Contribuição para o estudo da dialectologia românica no domínio glotológico hispano-lusitano*, Porto, Livraria Poruense, 1882.

VASCONCELOS 1900-1901 – VASCONCELOS, J. Leite de, *Estudos de Philologia Mirandesa*, 2 vol.^s Lisboa, IN, 1900 e 1901 [ed. fac-simil da CM de MD, 1992-1993].

VASCONCELOS 2003 - VASCONCELOS, Álvaro de, *Península da Europa*, in: O Mundo em Português, Ano V, N.º 50, Lisboa, Instituto de Estudos Estratégicos e Internacionais, Nov 2003.

Vía Libre 1965 – Vía Libre, *El ferrocarril hayer y hoy. Esa vieja estampa*, Fotografia com a seguinte legenda: *Barca de Alba (Salamanca) – inauguración del puente internacional sobre el Agueda, en el camino de hierro de Salamanca a Oporto*, in: Vía Libre, n.º 14, 01.II.1965, 34.

Vialivre...a – Vialivre, *Linha do Corgo – resumo histórico*, in: http://www.vialivre.org/comboios/linhas/1_corgo_001.html (acesso em 1.VII.2005).

Vialivre...b – Vialivre, *Linha do Tâmega – resumo histórico*, in: http://www.vialivre.org/comboios/linhas/1_tamega_001.html (acesso em 1.VII.2005).

Vialivre...c – Vialivre, *Linha do Tua – resumo histórico*, in: http://www.vialivre.org/comboios/linhas/1_tua_001.html (acesso em 1.VII.2005).

Vialivre...d – Vialivre, *As Linhas de Porto-Póvoa-Famalicão e Guimarães – resumo histórico*, in: http://www.vialivre.org/comboios/linhas/1_povoa_guima_001.html (acesso em 1.VII.2005).

VICENTE... – VICENTE (Fotógrafo) – Informadores Gráficos de Prensa (Ciudad Rodrigo, c/ Madrid, telef. 46 13 21 – 48 13 21), *Fotografías do antigo porto de Vega de Terrón, anteriores às obras das novas estruturas*, propriedade da Diputación de Salamanca (década de 1980) [todas estas fotografias foram amavelmente cedidas por Miguel Blanco González, *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Director del Area de Fomento de la Diputación de Salamanca* (autor do projecto do novo cais) e autorizada a sua publicação por carta de 01.VII.2007].

VIDAL 2001 – VIDAL BENDITO, Tomás, *La población*, in: Geografía de España, coord. GIL OLCINA & GÓMEZ MENDOZA, Barcelona, Editorial Ariel, col. Ariel Geografía, 2001, 225-249.

VIDAL-FOCH 1984 – VIDAL-FOLCH, Xavier, *El definitivo contrato-programa de Renfe propone la supresión de una cuarta parte de la red ferroviaria*, in: El País (diário) / sección , Madrid, ediciones El País, S.L., 25.II.1984.

VIEIRA 1880 – VIEIRA, Boaventura José, *A Questão do Caminho de Ferro do Douro pelo ex-director...* , Porto, Typographia Central (R. do Bomjardim, 317), 1880 (fotocopiado na BNP, por Flávia Machado, a nosso pedido, o que agradecemos).

VIEIRA 1982 – VIEIRA, António Lopes, *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, Lisboa, INCM, colab. Associação Portuguesa de História Económica e Social, 1982.

VILÀ 1989 – VILÀ VALENTÍ, J., *La Península Ibérica*, ed. revisada c/ la colaboración de F. López Palomeque y J. Martín Vide, Barcelona, Editorial Ariel, S.A., col. Ariel Geografía, 1989.

VITERBO 1966 – VITERBO, Fr. Joaquim de Santa Rosa de, *Navagem*, in: Elucidário das palavras, termos e frases, ed. crítica de Mário Fiúza, vol. II, Porto/Lisboa, Livraria Civilização, 1966.

WAIS 1974 – WAIS (SAN MARTIN), Francisco, *Salamanca a la frontera portuguesa*, in: Historia de los Ferrocarriles Españoles, 2ª edición (corregida y ampliada), Madrid, Editora Nacional, 1974.

WESOLOWSKI 1883 – WESOLOWSKI, Edmundo (Ingeniero Jefe de División de la Compañía), *Ferro-Carriles. Línea de Salamanca a la Frontera Portuguesa por Barca de Alba. 3.ª trozo long.^d 25+294^m51 del k^{tro}52+234^m07 al k^{tro}77+528^m58. Plano. 64 A, Escala 1/2000, s/1, 1883 [RIVAS...]*.

WESOLOWSKI 1883a – WESOLOWSKI, Edmundo, *Plano General del km 92,000 al 109,000 y plano de detalle del puente sobre el Tormes (Marín – La Salud), s/1, Abril 1883 [RIVAS...]*.

Wikipedia... – Wikipedia (la enciclopedia libre), *Puerto Seguro*, in: http://es.wikipedia.org/wiki/puerto_Seguro (consulta em 26.VII.2007).

Wikipédia...a – Wikipédia (a enciclopédia livre), *O Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (MOPCI)*, in: <http://pt.wikipedia.org/wiki/...> (consulta em 17.XI.2007).

Wikipédia...b – Wikipédia, *Ramal da Figueira da Foz*, in: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ramal_da_Figueira_da_Foz (consulta em 25.II.2008).

Wikipédia...c – Wikipédia, *Linha do Leste*, in: http://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_d_Leste (consulta em 16.III.2008).

Wikipédia...d – Wikipédia, *Ramal de Caceres*, in: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ramal_de_C%3%A1ceres (consulta em 16.III.2008).

Wikipédia...e – Wikipédia, *Linha do Douro*, http://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_do_Douro (consulta em 4.III.2009).

Wikipedia...f – Wikipédia, *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, http://es.wikipedia.org/wiki/Red_Nacional_de_los_Ferrocarriles_Esp%3%B1oles (consulta em 25.VI.2010).

ZABOROWSKI 1883 – ZABOROWSKI, A[lberto], *Ferro-Carriles. Salamanca á la Frontera Portuguesa. Bifurcacion á Barca d'Alva. Plano General. Section de Fregeneda. Del kil 57.385.07 al 81.569.07 sur 24.^k184.^m, de longueur. Dressé par le chef de Section, s---igne (?), Fregeneda le 22 Décembre 1882, A. Mom--- (?). Presentado por el Ing.º de División de la Comp.^a, s/1, 1883 [cópia do original, facultada por Emilio Rivas Calvo]*.

ZAMARBIDE 2002 – ZAMARBIDE, Roberto, *El muelle de la discordia*, in: La Gaceta Regional, Salamanca, 29.VII.2002.

ZÚQUETE 2003 – ZÚQUETE, Pedro, *Localização e Estudo do Caminho de Ferro da Beira-Alta*, in: www.av.it.pt/aveirocidade, Abr/2003.

Escarnanchado no (nasce)Doiro (fotografia)



(MACHADO 2006)

ÍNDICE CARTOGRÁFICO, ICONOGRÁFICO, FOTOGRAFICO E OUTRO

(MAPAS, GRÁFICOS, QUADROS / TABELAS, DESENHOS / DIAGRAMAS /
CROQUIS / ESBOÇOS, PROJECTOS / PLANOS / PERFIS / PLANTAS / ESQUEMAS /
ESTUDOS, GRAVURAS E FOTOGRAFIAS)

Esquema da estrutura-base da tese	54
Mapa-base do território em estudo.....	57
Quadro da extensão do território em apreço (km ²)	61
Quadro da evolução da população nos dois Estados Peninsulares.....	68
Quadro da evolução da população na região em apreço	69
Fotografia de um navio de cruzeiro no Douro (visto do Bezerral, Lousa). Na outra margem a ferrovia (concelho de VNFC).....	79
Fotografia da passagem de uma embarcação turística na eclusa da barragem do Pocinho.....	79
Perfil longitudinal do rio Douro.....	80
Mapa da localização das centrais hidroeléctricas no Baixo Douro Ibérico.....	80
Quadro com as estradas construídas em Portugal (1852-1880)	84
Quadro do estado (aproximado) da viação municipal portuguesa (1886).....	85
Quadro da rede viária transfronteiriça transmontano-duriense (1762).....	92
Quadro das estradas que conduziam ao Douro (1790).....	94
Fotografia da ponte da Portela do Sabor vista da margem esquerda, a jusante (TM).....	100
Quadro das estradas, pontes e fontes da comarca da Torre de Moncorvo (excepto TM) intervencionadas no séc. XVIII	101
Quadro dos itinerários a partir de Torre de Moncorvo (1750-1850).....	104
Fotografias da antiga ponte da Junqueira e zona de implantação	109
Fotografia das pontes da Régua	113
Fotografias da inacabada ponte de Silhades e aldeia de Silhades (rio Sabor, Felgar, TM).....	113
Fotografias da ponte de Remondes (Sabor) e epígrafe que assinala a sua construção.....	114
Fotografia da ponte da Portela, sobre o Sabor (Torre de Moncorvo).....	115
Fotografia da ponte da Portela do Sabor vista da fragada dos Estevais	116
Fotografias da antiga calçada e respectiva ponte no Côa (vila de Almeida).....	117
Fotografias da arruinada ponte medieval sobre o Côa	119
Carta das Estradas de Portugal (fragmento da folha 9).....	120
Fotografia da ponte de La Cicutina (ou de San Lorenzo), sobre o rio Tormes entre Fermoselle (Zamora) e Trabanca (Salamanca)	134

Fotografia da ponte de La Unión, sobre o Águeda, em Siega Verde	135
Fotografia da ponte de Cerralbo.....	136
Fotografia da ponte sobre o Pisuerga em Cordovilla La Real.....	136
Fotografia da romana ponte de “A Ponte” (Tejo)	137
Quadro dos postos alfandegários raianos na 2.ª metade do século XIX	138
Quadro das alfândegas da raia (e suas delegações) em 1882	140
Fotografia da foz do rio Huebra vista do Penedo Durão.....	142
Fotografia do Campo Charro.....	142
Quadro da evolução da rede de transporte postal ferroviário em Portugal	146
Fotografia da Calzadilla de Valmuza (ponte e pavimento do tabuleiro).....	149
Reconstituição da estação de muda da mala-posta de Casal dos Correios.....	150
Diligência de posta da carreira de Lisboa ao Porto (1859/1864)	150
Fotografia de carruagem ferroviária postal	150
Fotografia de azenha sazonal na zona da Quinta do Vesúvio (VNFC).....	154
Gravura do Cachão da Valeira antes das grandes obras de alargamento do século XVIII	155
Gravura do <i>Cachão da Valeira Depois de Regularizado</i> (1792)	157
Fotografia do sítio do Cachão da Valeira em época anterior à construção das barragens	158
Fotografias com vista geral da zona de implantação do Cachão da Valeira na actualidade	159
Outra vista, tomada do mesmo sítio (ao fundo a ferrovia que aí passa em túnel).....	159
Quadro com a descrição do rio Douro a montante do Cachão da Valeira até ao Concelho de Mogadouro (finais séc. XVIII)	160
Fotografia do transporte de vinho em barco rabelo, na Régua (década de 1930)	163
Fotografia da operação de alagem à sirga na Ferradosa (cerca de 1935).....	166
Gravura do <i>Trafego no Douro</i> (1833).....	167
Quadro com os principais “pontos” do Douro (cerca de 1875).....	168
Fotografia do mapa de Forrester na Casa Municipal de Cultura da Mêda.....	171
Desenho do Cachão da Valeira no mapa de Forrester.....	182
O mapa do <i>Douro Portuguez e Paiz Adjacente: com tanto do Rio Quanto se pode tornar navegavel em Espanha</i>	183
Quadro com a relação numérica dos 210 “pontos” do rio Douro.....	184
Duas imagens do <i>Douro Portuguez...</i> (fragmentos).....	186
Fotografia do Douro na sua passagem pela Vilariça (Foz do Sabor, cerca de 1935).....	191
Fotografias do rio Douro e algumas das estruturas de apoio à navegação	194
Desenho da zona de Vega de Terrón pela pena de Forrester	201
Quadro dos aspectos técnicos da infra-estrutura portuária de Vega de Terrón	202
Planta do porto de Vega de Terrón em 1857 e em 1866	203
Fotografia de aproximação ao molhe de Vega de Terrón a partir da estrada de La Fregeneda, anterior às obras do novo porto	204
	958

Fotografia da infra-estrutura portuária novecentistas de Vega de Terrón	204
Fotografia da antiga plataforma portuária	205
Fotografia do velho molhe e do plano inclinado segundo o projecto de Juan Subercase	205
Fotografia da antiga <i>Casa de los Carabineros</i>	206
Fotografia de outro aspecto do plano inclinado (escala das cheias).....	206
Fotografia aérea da zona da foz do Águeda e do novo porto de Vega de Terrón (com as pontes ferroviária e rodoviária, esta inaugurada em Julho de 2000).....	207
Fotografia de uma inundação do <i>Muelle</i> de Vega de Terrón (década de 1960).....	207
3 bilhetes postais ilustrados da colec�o sobre o Douro editada por Emilio Biel	214
Fotografia de rabelos no Douro.....	214
Mapa da distribui�o das (principais) barcas de passagem	231
Quadro com as barcas de passagem do Douro Transmontano (finais séc. XVIII).....	232
Quadro da <i>Lista das Barcas no Douro</i> e sua correspondência ao “ponto”, segundo Forrester (cerca de meados do séc. XIX).....	234
Quadro com as barcas nos rios secundários transmontano-durienses (finais séc. XVIII).....	235
Gravura quinhentista duma barca de passagem no rio Minho	240
Quadro com as barcas de passagem nas províncias de Zamora e Salamanca	241
Quadro com as barcas de passagem nas restantes províncias durienses de Castela (meados do século XIX)	244
Quadro das taxas de passagem das barcas de Torre de Moncorvo (séculos XIX-XX)	245
O Douro entre TM e VNFC, zona de conflitos pela posse do rio e das barcas no mapa <i>Douro Portuguez...</i> (fragmento).....	246
Fotografia da travessia do Douro em barco tradicional de pesca, no sítio na Cadima, sucessor da antiga barca de Vilarinho da Castanheira (Lousa - esta�o ferroviária de Freixo-M�s)	246
Fotografia da barca das Pariças (Urros - esta�o de Almendra, meados do século XX)	247
Fotografia da barca do C�a (que andava na sua foz e também atravessava o Douro para o Peredo dos Castelhanos), meados do século XX.....	247
Tr�s fotografias da barca de Silhades, rio Sabor (1956, déc. de 1960 e inícios da déc. de 1970)..	248
<i>Ex-voto</i> por um salvamento relacionado com a barca do Pocinho (1821)	248
Quadro da evolu�o da rede ferroviária espanhola de via larga (1848-1935).....	260
Mapa da rede ferroviária espanhola (1855).....	263
Mapa da rede ferroviária espanhola (1860).....	263
Mapa da rede ferroviária espanhola (1865).....	264
Mapa da rede ferroviária espanhola (1870).....	264
Mapa da rede ferroviária espanhola (1875).....	265
Mapa da rede ferroviária espanhola (1880).....	265
Mapa da rede ferroviária espanhola (1885).....	266
Mapa da rede ferroviária espanhola (1890).....	266
Mapa da rede ferroviária espanhola (1895).....	267
	959

Mapa da rede ferroviária espanhola (1900).....	267
Mapa da rede ferroviária espanhola (1923).....	268
Mapa da rede ferroviária espanhola (1935).....	268
Quadro do tráfego por caminhos-de-ferro em Portugal (1880-1900)	280
Quadro da evolução da rede ferroviária portuguesa (1856-1910).....	281
Gráfico da extensão dos troços ferroviários abertos à exploração entre 1856 e 1925 (km).....	283
Gráfico dos caminhos-de-ferro em exploração entre 1877-1901 (km)	284
Mapa das vias-férreas construídas até 1877 (a tracejado) e entre esta data e 1891 (linha cheia)...	285
Mapa das ligações ferroviárias luso-espanholas (e outros projectos pensados com o mesmo fim)	294
Fotografias do conjunto edificado de Arroyo de Malpartida e um aspecto do bairro ferroviário ..	295
Fotografias de dois aspectos de Palazuelo-empalme, hoje rebaptizado de Monfragüe	295
Fotografias do forte da Graça vigiando o CF na sua passagem por Elvas e da estação de Marvão-Beirã	295
Fotografia da representação rupestre de uma locomotiva sobre a ponte ferroviária do Côa.....	299
Quadro das obras de arte entre Foz-Tua e Barca d’Alva	309
Gravuras de alguns aspectos do CF do Douro publicados na revista <i>O Occidente</i> (1884).....	330
Fotografia da ponte da Ferradosa (a antiga)	332
Fotografia do <i>ferrobus</i> da RENFE na Barca d’Alva	332
Fotografia da zona de implantação da antiga ponte ferroviária da Ferradosa.....	333
<i>Horario de Trenes</i> entre Barca d’Alva e Hendaya (1983-1984).....	334
Fotografia da ponte sobre o rio Ferreira (séc. XIX)	335
Fotografia do viaduto de Vila Meã (séc. XIX).....	335
Fotografia da ponte sobre o rio Tâmega (séc. XIX).....	336
Fotografia do viaduto das Quebradas (séc. XIX).....	336
Fotografia do viaduto da Pala (séc. XIX).....	337
Fotografia da ponte de Jugueiros (séc. XIX).....	337
Fotografia do viaduto do Corgo (séc. XIX)	338
Fotografia do viaduto da ribeira da Teja (séc. XIX)	338
Gráfico das representações enviadas às Cortes (1882)	368
Gráfico das epresentações por Distrito (1882).....	368
Quadro da participação na polémica e respectiva posição acerca do projecto de construção do prolongamento da Linha do Douro até Salamanca.....	369
Mapa da “orientação de voto” por distrito e número de representações enviadas ao Parlamento .	371
Fotografias da estação de Vilar Formoso na Linha da Beira Alta.....	398
Fotografias da zona de travessia da linha (de fronteira) pela Linha (da Beira Alta) entre Vilar Formoso e Fuentes de Oñoro.....	399
Fotografias da Praia do Ribatejo	400
Fotografias da estação ferroviária da Covilhã.....	401
	960

Fotografias da Linha da Beira Baixa nas Portas de Ródão e a estação de Ródão	401
Fotografias antigas das estações ferroviárias de Lisboa.....	401
Fotografias dos destroços do trágico acidente do Sud-Express em Villar de los Álamos (18.XII.1965) e excerto do jornal El Adelanto	402
Gravuras da estação da Figueira da Foz e viaduto da Várzea	403
Gravuras das estações da Guarda e de Mangualde, ponte do Côa e estação e ponte do Luso	403
Fotografia das pontes de 1871 e 1927 sobre o Douro, no Peso da Régua.....	411
Fotografia do comboio misto de Santa Comba Dão – Viseu no viaduto de Mosteirinho (1973) ..	411
Fotografia da estação ferroviária de S. João da Madeira, Linha do Vouga (1904).....	412
Projectos iniciais do traçado da via a partir de Hinojosa de Duero para a Barca d’Alva (proseguia através da margem esquerda do Douro)	435
Cruzando o Águeda transversalmente na sua foz, por exigências da comissão internacional incumbida de fixar o ponto de travessia da fronteira.....	435
Planos do projecto do Sindicato Portuense subscritos por A. Zaborowski e E. Wesolousky	436
Projecto do Sindicato Portuense (20.VII.1883) que recolhe a variante de Los Celemines, sugerida pela Diputación de Salamanca (1880)	437
Projectos finais para a construção da ponte internacional (oblíqua ao Águeda, terminando a via proveniente de Salamanca no km 77,528,51).....	437
Perfil longitudinal da linha de La Fuente de San Esteban a Barca d’Alva.....	438
Quadro do <i>Estado comparativo de los productos en los años de 1887 y 1888</i>	448
Quadro de <i>DESCOMPOSICION DE LOS GASTOS</i>	452
Quadro-resumo das contas de gerência da CFSFP em vésperas da sua nacionalização	457
<i>Quadro comparativo de la marcha global de la explotación de la Compañía del Ferrocarril de Salamanca à la Frontera Portuguesa</i> (1886-1928)	458
Fotografia de um exemplar de uma “Acção de 500 pesetas” da CFSFP.....	462
Contas de gerência da Compañía del Ferrocarril de Salamanca à la Frontera de Portugal (por estação de procedência, 1888)	462
Contas de gerência da Compañía del Ferrocarril de Salamanca à la Frontera de Portugal (por tonelagem de mercadorias e natureza, 1888).....	463
Contas de gerência (1889).....	463
Alguns dados estatísticos da exploração (1886-1898)	463
Quadro relativo à exploração (1898).....	464
Horário dos comboios de Medina del Campo a Lisboa e ao Porto (1895).....	464
Quadro da participação financeira das entidades integrantes do Sindicato Portuense	475
Plano detalhado da zona da ponte de Marín – La Salud e estação de Tejares; e plano geral do km 92 ao 109 (alteração de Abril de 1883 imposta pelo governo).....	484
Planos para os armazéns gerais da estação de Salamanca e localização da estação de Tejares	485
Quadro do <i>Itinerarios de los trenes – Servicio desde el dia de la inauguracion FERRO-CARRILES DE MEDINA A SALAMANCA Y DE SALAMANCA A LA FRONTERA PORTUGUESA</i>	488
Quadro das edificações existentes entre Salamanca e Fuentes de Oñoro	490

Quadro dos túneis existentes entre Valedenoguera e Vega de Terrón	493
Fotografias das siglas de canteiro nos túneis de La Fregeneda!!	494
Quadro das principais pontes e viadutos	495
Quadro das estações ferroviárias entre La Fuente de San Esteban e La Fregeneda	496
Diagrama da linha-férrea de La Fuente de San Esteban – La Fregeneda / Barca d’Alva	500
Planta do edifício de passageiros da estação de La Fregeneda	501
Projecto da fachada oposta à via do edifício de passageiros da estação de La Fregeneda	502
Projecto para o edifício da alfândega na estação de La Fregeneda	503
Fotografias de quatro aspectos da antiga ponte ferroviária sobre o Tormes (El Marín - La Salud), entre as estações de Salamanca e Tejares, pouco antes da sua demolição	514
Croquis de localização da variante de Tejares de 1944 e alterações de 1950	516
Fotografias do edifício primitivo da estação de Salamanca (?) e da antiga estação de Tejares	516
Fotografias dos vestígios da antiga ponte de La Salud e antiga estação de Tejares (base da cuba da aguada)	516
Fotografias dos três antigos viadutos ferroviários na cidade de Salamanca, no antigo itinerário da ferrovia para a fronteira, entre as estações de Salamanca e de Tejares	517
Fotografias do antigo edifício da estação ferroviária de Salamanca e a sua demolição	517
Fotografias da fachada do edifício e gare (construção de meados da década de 1970)	518
Fotografia de um grupo de ferroviários na estação de Salamanca	518
Fotografias da fachada do actual edifício (construído em finais da década de 1990)	518
Fotografia da ponte de La Salud	519
Fotografia da estação de Salamanca (1964)	519
Quadro dos rendimentos médios mensais registados	532
segundo os sistemas de perfuração recolhidos no estudo citado	532
Quadro do custo de outros túneis, escavados nas linhas do Minho e Douro	532
Quadro dos custos de construção do Túnel de La Carretera	533
Quadro-síntese dos progressos obtidos na galeria de esgoto	544
Quadro da relação das vítimas da tragédia ocorrida no Túnel de La Carretera	555
Plano detalhado do Túnel de La Carretera (projecto de 1882)	558
Perfis do túnel (b)	558
Esquema do túnel (a)	558
Esquema do túnel (b)	558
Perfis do túnel (a)	558
Plano do túnel e arroio de Vale de Nogueira	559
Plano do túnel e estrada de Salamanca	559
Fotografia do acesso ao túnel pela boca Norte (ant. a 1985)	559
Fotografia da construção do acesso ao túnel pela boca Sul	559
Tipo de revestimento	559
	962

Esquema do túnel com a galeria de drenagem	560
Fotografias de aproximação à boca Sul do túnel a partir da prospecção à superfície (N-S) e retrocesso pelo interior	560
Projecto de Luis Page (1879), no qual a via discorre pela margem esquerda do Douro	573
Projecto inicial da ponte internacional (previa uma estrutura de 3 vãos assentes em 2 pilares)	574
Fotografias de quatro aspectos do projecto final da ponte internacional (1884).....	574
Esquema da ponte	575
Gravura da inauguração da ponte internacional do rio Águeda	575
Fotografia panorâmica da zona de fronteira com o rio Águeda	576
em primeiro plano e, ao fundo, o Douro	576
Fotografias da vista geral e pormenores da ponte internacional da Barca d'Alva	576
Fotografia da <i>Fiesta del Almendro</i>	577
(recepção às autoridades portuguesas a meio da ponte internacional)	577
Fotografia panorâmica da Barca d'Alva na qual uma composição ferroviária cruza a ponte internacional em direcção àquela estação.....	577
Fotografia geral do troço ferroviário entre La Fregeneda e Barca d'Alva, vendo-se a vila de LF no planalto à esquerda e o Águeda a servir de fronteira.....	592
Croquis do viaduto sobre o rio Yeltes	593
Projecto do viaduto sobre o rio Camaces	593
Croquis do viaduto sobre o rio Froya.....	593
Croquis do viaduto sobre o arroio Morgado	594
Croquis do viaduto sobre o arroio de Poyo Valiente.....	594
Croquis do viaduto sobre o arroio de El Lugar	594
Croquis do viaduto sobre o arroio de Los Poyos.....	595
Croquis do viaduto sobre o arroio de Los Riscos.....	596
Croquis do viaduto sobre o arroio de Las Almas	596
Fotografias de algumas das estruturas metálicas existentes entre Barca d'Alva e La Fregeneda ..	597
Estudos para caminhos-de-ferro de via reduzida ao Norte do Douro	601
Fotografia da linha de fronteira cortada pelo caminho-de-ferro da Beira Alta	610
Fotografia da ponte e túnel das Presas	627
Fotografia da ponte de Abreiro	627
Fotografias de 2 automotoras em Abreiro.....	627
Fotografia do troço entre o S. Lourenço e o Tua.....	627
Fotografia da ponte do Vieiro	627
Fotografia da ponte da Cabreira.....	627
Fotografia do viaduto do Romeu visto da EN 15.....	628
Fotografia de 1 trecho da Linha do Tua	628
Fotografia antiga da estação de Mirandela.....	628
	963

Fotografia de 1 composição no viaduto do Carrasqueiro.....	628
Fotografia entre o Tua e Santa Luzia	628
Fotografia da chegada da automotora a Mirandela	628
Fotografia da abandonada estação ferroviária de Macedo de Cavaleiros	629
Fotografias da antiga estação ferroviária de Bragança (reutilizada para apoio às carreiras rodoviárias).....	629
Fotografia da estação de Mirandela (1972).....	630
Fotografia do viaduto de Jerusalém do Romeu (1971)	630
Fotografia da estação de Bragança (1971)	630
Fotografia antiga do cruzamento de 2 composições na estação de Vilarinho das Azenhas (E 52, Kessler 2346/1889).....	631
Fotografia antiga de locomotiva a abastecer de água na estação dos Cortiços	631
Fotografia antiga da estação do Tua (zona da via estreita)	631
Fotografia do cortejo cívico que do centro de Vila Real se deslocou ao local de inauguração dos trabalhos de construção da ferrovia.....	643
Fotografia da estação de Vila Real engalanada para receber o primeiro comboio.....	643
Fotografia da viagem inaugural da Linha do Vale do Corgo na estação de Vila Real.....	643
Fotografia do misto Chaves – Régua na estação de Pedras Salgadas (1972).....	644
Bilhete da CP do tipo <i>Edmondson</i> de viagem entre Chaves e o Pocinho (20.VII.1986)	644
Bilhete da CP manuscrito de viagem entre Chaves e o Pocinho (20.VII.1986).....	644
Fotografia de um comboio misto na estação de Chaves (1973).....	645
Fotografia da antiga estação ferroviária de Chaves, agora com outros usos.....	645
Planta parcelar do projecto (com 1. ^a versão em 1908) dos acessos à estação ferroviária da vila de Torre de Moncorvo (R. Combatentes da Grande Guerra, concluída na década de 1970)	669
Fotografia da fervilhante estação do Pocinho (1971).....	669
Fotografias das automotoras da Linha do Sabor, no Pocinho (1971).....	670
Fotografias da estação de Torre de Moncorvo na década de 1980 e na actualidade.....	670
Fotografia da locomotiva CP E 216 em Carviçais (1971).....	670
Fotografia de um misto no Planalto Mirandês (1972).....	670
Fotografia da antiga estação de Mogadouro.....	671
Fotografias da estação e placa giratória de Duas Igrejas.....	671
Fotografias de pormenores da mesma estação	671
Um dos últimos horários da Linha do Sabor	672
Fotografia do antigo apeadeiro de Mós.....	672
Bilhete da CP do tipo <i>Edmondson</i> de viagem entre o Pocinho e Moncorvo (24.VII.1979).....	672
Quadro cronológico do processo de construção da ponte do Pocinho	682
Quadro da ficha técnica da ponte do Pocinho	691
Fotografias de dois momentos da fase final da construção da ponte do Pocinho	695

Fotografia panorâmica da zona da ponte em 1940.....	695
Fotografia de uma composição sobre a ponte em 1972	695
Fotografias da desactivada ponte	695
Fotografias da estação do Pocinho: paisagem industrial evolutiva	696
Fotografia antiga do depósito de máquinas do Pocinho.....	696
1.ª página d' <i>O Transmontano</i> da edição de 15.XI.1903	715
<i>Dibujo de un rincón del tramo ferroviario entre La Fregeneda y Barca de Alba</i>	716
Quadro da evolução do tráfego de passageiros (1950-1964)	758
Quadro do apetrechamento das estações entre La Fuente de San Esteban e La Fregeneda (1967).....	759
Quadro do pessoal das estações (até 1966 e em 1967).....	759
Quadro da evolução do tráfego de mercadorias no período de 1950-1965 (ton)	760
Quadro do tráfego de passageiros no período de Jan-Dez de 1965.....	761
Quadro comparativo de custos de exploração p/ caminho-de-ferro e p/ estrada (pesetas).....	761
<i>¿Muerta ó dormida?</i>	768
Balanço regional do(s) modelo(s) de desenvolvimento	769
A “vergonha nacional” em concurso de fotografia	770
As “bicloneas” e outros engenhos na “V Fiesta en Defensa del Ferrocarril”	770
Cartaz de uma acção do Colectivo Camino de Hierro	771
Folha de rosto do documento com a proposta de construção de um CF desde a cidade do Porto à vila de TM por parte da empresa <i>Alto Douro Railway</i>	854
Carris centenários no ramal de La Fregeneda	858
Escarnanchado no (nasce)Doiro (fotografia)	956



