



100 ANOS DA LINHA DO TUA

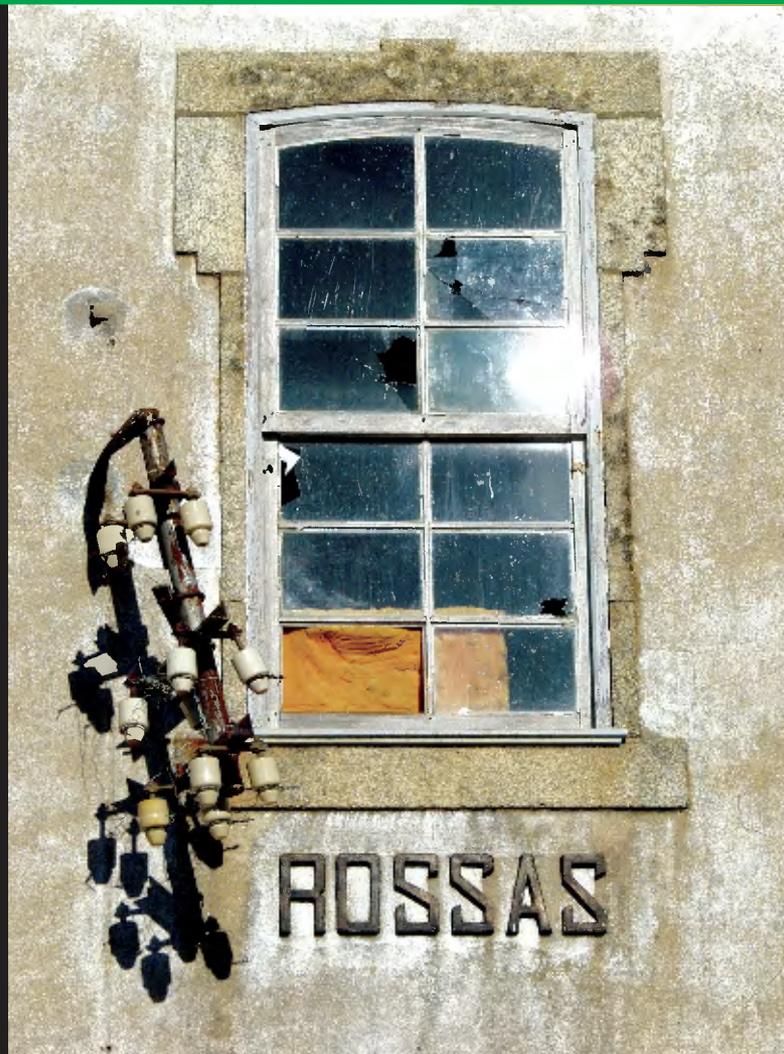
1906 - 2006

Luís Ferreira - Luís Canotilho



Delegação de Bragança





Linha do Tua - Estação de Rossas

FICHA TÉCNICA

Título:

100 ANOS DA LINHA DO TUA - 1906 | 2006

Autores do projecto:

Texto de Luís Ferreira

Pintura (óleo sobre papel - colecção particular), fotografia e design de Luís Canotilho

Edição:

Delegação do INATEL de Bragança

Apoios:

Câmara Municipal de Bragança

Fundação os Nossos Livros

Secção de História e Museologia da C.P.

Impressão e acabamento:

Quadrante Zero - Coop. Prod. Act. Art.,CRL / Artipol, Lda

Tiragem:

1.000 exemplares

Depósito legal:

250648 / 06

ISBN: 978-972-9208-65-4



ÍNDICE

Nota de apresentação pelo Dr. José Alarcão Troni	página 9
Delegado Distrital do INATEL	página 11
Introdução de Luís Ferreira	página 13
Introdução de Luís Canotilho	página 17
Capítulo I	
OS PROGRESSOS DO SÉCULO XIX - O exemplo inglês	página 25
Os primeiros tempos - A situação portuguesa	página 31
O comboio a vapor em Portugal - A primeira linha	página 35
MAPA DA LINHA DO TUA	página 43
Capítulo II	
A CONSTRUÇÃO DA LINHA DO TUA - Contratos e projectos	página 45
O TROÇO FOZ -TUA A MIRANDELA	página 49
A realidade contemporânea	página 64
Curiosidades	página 70
TUA - Cemitério de recordações	página 80
O TROÇO DA LINHA DE MIRANDELA A BRAGANÇA - Os problemas do arranque	página 87
O arranque	página 98
Um exemplo a seguir	página 120
Chegada da locomotiva pela primeira vez a Bragança em 31 de Dezembro de 1906	página 135
CURIOSIDADES	página 137
Capítulo III	
A LINHA DO TUA NA ACTUALIDADE - Um destino inesperado	página 143
Capítulo IV	
UMA VIAGEM APETECÍVEL	página 155
QUE FUTURO PARA A LINHA CENTENÁRIA? - Uma solução plausível	página 159
Alguma cronologia e acontecimentos interessantes	página 163



Linha do Tua - Os parafusos que prendiam os carris às traves de madeira

Nota de apresentação

Beneficiária imediata dos aperfeiçoamentos da máquina a vapor, a primeira via férrea, digna desse nome, surge em Inglaterra, em 1830. A construção das redes de caminho de ferro na Europa continental conheceria o seu apogeu nos anos 70 do século XIX, século, por excelência, da mecânica, do aço e do comboio, em que a sociedade industrial, modelada sobre o conceito de máquina e de mecanização, triunfa na Europa e na América do Norte. Como referem os especialistas das Comunicações, o caminho-de-ferro constitui, acima de tudo, o emblema do progresso e da revolução industrial no perímetro do Estado-nação. No que se refere a Portugal, data de 1856 a inauguração do troço de 26 km entre Lisboa e o Carregado; em 1861, entram em funcionamento as linhas Barreiro-Vendas Novas e Pinhal Novo-Setúbal; em 1877, com a inauguração da ponte D. Maria Pia, a linha do Norte alcança o Porto, donde, partindo de Foz-Tua, haveria de chegar a Bragança, pela linha do Douro, em finais de 1906.

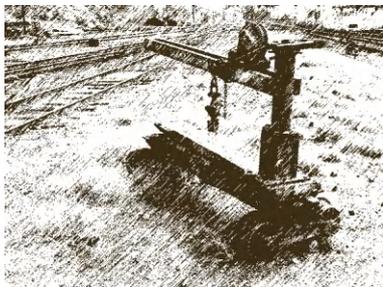
De todos estes tópicos e efemérides, e de muito mais, nos fala o livro, que tenho a honra a o prazer de apresentar. Como bem refere o autor do texto, o Dr. Luís Ferreira, Delegado do INATEL no Distrito de Bragança, o comboio representou para as gentes do interior transmontano “uma lufada de ar fresco num território estagnado, pobre e afastado do litoral”. Para além da rica, sintética e clara informação disponibilizada, o texto ganha, ainda, em superior capacidade persuasiva, que lhe confere o acendrado amor por Trás-os-Montes e pelas suas gentes do trasmontano adoptivo que é Luís Ferreira. Por outro lado, em feliz parceria, as fotografias e as reproduções de óleos do Professor Luís Canotilho, professor do Instituto Politécnico de Bragança, pedagogo e artista plástico de mérito internacionalmente reconhecido, permitem-nos acompanhar, sobretudo as primeiras, a par e passo, as grandes alterações da paisagem, natural e humana, das regiões e localidades servidas pela linha do Tua, ao longo de cem anos. Os óleos de estações e apeadeiros, por sua vez, singularmente esvaziados de qualquer presença humana, recolhem e adensam um tempo nostálgico, que invencivelmente nos impregna e interroga, como um perguntar metafísico sobre a sorte e a contingência das coisas humanas.

Tudo se conjuga, afinal, – informação e arte – para que o sortílogo livro-álbum, que resultou do projecto, em tão boa hora concebido, pelos seus autores, venha a figurar, seguramente, entre as publicações de prestígio do renovado programa editorial do INATEL.

Presidente do INATEL



José Alarcão Troni



Delegado Distrital do INATEL

As Delegações Distritais do INATEL são as grandes bases de sustentabilidade do Instituto. A elas estão cometidas, como é natural, as três vertentes essenciais e programáticas que como se sabe são o Turismo, o Desporto e a Cultura. E é esta cultura que identifica o homem e o povo a que pertencemos que deve ser e é enaltecida pelo INATEL, cabendo naturalmente às Delegações Distritais uma grande responsabilidade nessa divulgação. É pois com esse propósito que esta obra nasce. A comemoração de um centenário é sempre um evento louvável e se ele é para relembrar a enorme importância que teve ao longo do tempo para a comunidade que efectivamente serviu, tanto melhor.

Para mim é um orgulho enorme poder partilhar deste evento, na qualidade de Delegado Distrital do INATEL, contribuindo com o possível, para um melhor conhecimento desta região, dos usos e costumes que a caracterizam e da enorme mais valia que foi a linha que ligou a estação de Foz-Tua a Bragança e esta ao resto do país. Durante cem anos, Bragança viveu momentos de glória, com os seus avanços e recuos, obviamente, mas sempre com os olhos postos no progresso que a própria linha trazia.

Hoje, infelizmente, desactivada a parte final da linha, entre Mirandela e Bragança, só alguns podem ainda ter o privilégio de usufruir do embalar da composição que ainda teima em cruzar os quilómetros que separam o Tua da linda cidade de Mirandela. Coisas do progresso!

Luís Ferreira





Linha do Douro - Estação do Peso da Régua | Cemitério de Locomotivas das linhas do Corgo, Tua e Sabor

Luís Ferreira, nasceu na Beira Alta, freguesia de Vimieiro, Concelho de Santa Comba Dão, Distrito de Viseu e radicou-se pelo casamento em Trás-os-Montes, mais propriamente em Bragança, onde reside há 30 anos.

Já publicou *Folhas de Outono* | 2003, *Viagens* | 2005, *Pelourinhos do Distrito de Bragança* | 2005, *Palavras Ditas* | 2006. A presente obra insere-se dentro da sua área profissional e é apenas mais uma pequena contribuição para a historiografia da região onde se fixou, o Nordeste Transmontano.

É professor de História na Escola Secundária de Vinhais. Actualmente é o Delegado do INATEL nos Distritos de Bragança e de Vila Real.



Introdução de Luís Ferreira



Linha do Douro - Estação do Peso da Régua | Cemitério de Locomotivas das linhas do Corgo, Tua e Sabor

A necessidade premente de eternizar a memória do povo e da sua própria evolução, conduz forçosamente a atitudes, quiçá altruístas, mas de uma importância enorme conducente à reprodução de vivências que se eternizarão de geração em geração.

Foi essa tomada de consciência e o alerta da própria História que me levou a escrever estas páginas, não com um sentido literário, mas com uma envolvente histórica que levará, naturalmente, hoje e aos vindouros, o conhecimento, ainda que leve, da importância que teve a chegada do comboio a Portugal e, particularmente à cidade de Bragança.

Um século de vicissitudes várias, levou a alterações do quotidiano, a esperanças de um futuro melhor e promissor, a sonhos de jovens e adultos, enfim a um sentimento generalizado de mudança e progresso.

Recordar esse traçado irregular de linhas por onde passava a locomotiva e as carruagens e as peripécias da sua implementação, é o objectivo desta obra. Sem grandes aprofundamentos e especificidades, mas com uma envolvente histórica suficiente à compreensão de todos quantos a lerem, a minha preocupação foi não só objectivar, mas também comparar o que, ao longo dos tempos, foi crescendo e desaparecendo, com o vendaval do progresso.

Não ficará assim eternizado só o que foi bom, mas de igual modo o que foi negativo. Hoje, a recordação dos que viveram momentos ímpares ao longo desta linha, é feita de saudade e envolta na esperança ténue de um dia esta linha voltar a ter a vida de outrora, ainda que somente para turistas verem.

Esta obra não tem, pois, a pretensão de ser um manual rígido sobre a chegada do comboio ao país e a Bragança, nem tão pouco ser uma monografia ou mesmo um compêndio onde tudo se pode encontrar, porque tudo aqui foi dito. Não. Nada disso. Na simplicidade que caracteriza as palavras e a sua significância, o que aqui se pretende é somente reproduzir com veracidade alguma cronologia sobre a chegada do comboio a Portugal e a história da implementação da linha do Tua, a cronologia a ela inerente, a sua importância para o desenvolvimento da região, as alterações vividas e, essencialmente transmitir às gerações futuras esse conhecimento de modo a não comprometer a história e a memória do povo nordestino.

Linha do Douro - Estação do Peso da Régua | Cemitério de Locomotivas das linhas do Corgo, Tua e Sabor



A linha do Tua foi demasiado importante para as populações da época. A viragem do século trazia consigo coisas novas e a necessidade de novos empreendimentos. As populações eram os principais alvos a atingir porque eram as mais necessitadas. O incremento dos transportes contribuiu para uma maior movimentação de pessoas e bens, originando uma dinâmica enorme nas economias nacionais. Portugal não foi excepção. O interior, mais do que nunca, agradeceu a chegada deste meio de transporte. Era novo e permitia coisas novas. Era uma lufada de ar fresco num território estagnado, pobre e afastado do litoral. A linha iria permitir fazer a ligação tão desejada. Ir e vir passava a ser muito mais fácil.



É esta ligação, a sua importância, o seu tempo, a sua magia, que interessa espelhar aqui para que as gerações vindouras se apercebam da utilidade que ela teve e do modo como foi encarada ao longo dos tempos, do que permitiu e do modo como acabou. O progresso a levantou e o progresso a fez cair!

Muito já se escreveu sobre a importância do comboio em Portugal e no Mundo e certamente muito ainda haverá para dizer e salientar. São muitas as linhas e os ramais espalhados pelo país. Se sobre cada um deles se disser uma palavra para a História, certamente que daí nascerá um manancial de recordações e factos que só engrandecerão a memória colectiva do nosso povo, do nosso passado e da nossa História.



Linha do Douro - Estação do Peso da Régua | Cemitério de Locomotivas das linhas do Corgo, Tua e Sabor

Luís Manuel Leitão Canotilho, Natural de Vila da Ponte | Sernancelhe, é artista plástico e expõe individualmente desde 1985.

É Licenciado em Artes Plásticas / Pintura pela Escola Superior de Belas Artes do Porto e Doutor em Filosofia e Ciências da Educação / especialidade de História da Educação Artística pela Faculdade de Filosofia e Ciências da Educação de Salamanca. É o Professor Coordenador do Departamento de Artes Visuais da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico de Bragança.

Publicações: “*A Educação Artística e as Instituições Culturais do Estado Novo*” | 1991; “*Fundamentos Teóricos e Práticos da Perspectiva Artística*” | 1997; “*Perspectiva Pictórica*” | 2005; “*Cancioneiro Transmontano 2005*”. Por Chrys Chrystello com fotografia de Luís Canotilho | 2005; “*Do Quadrado ao Ponto da Bauhütte*” | 2005; “*Pelourinhos do Distrito de Bragança*” | 2005; “*Mascarate 2003 – 1ª bienal da máscara*” | 2005; “*100 Anos da Linha do Tua - 1906 / 2006*” | 2006.

<http://www.ipb.pt/~luiscano/>



Introdução de Luís Canotilho



Linha do Douro - Estação do Peso da Régua | Cemitério de Locomotivas das linhas do Corgo, Tua e Sabor

No Agosto tórrido do Verão de 1978 visitei pela primeira vez Bragança, cuja deslocação foi realizada através da Linha do Tua. Por essa altura, as locomotivas a vapor já não percorriam a margem esquerda do rio Tua, embora se pudessem ainda observar, paradas e em bom estado de conservação, nas estações do Tua e de Bragança. Na época, o povo português fervilhava com a imatura democracia, onde os governos se substituíam regularmente. Tal facto, e em consequência das nacionalizações, as novas empresas eram governadas por confidentes administradores, mais sensíveis às contingências socio-políticas do que económicas e culturais.

Quando cheguei ao Tua, depois de sair da automotora de via larga que havia saído de Campanhã, o calor tórrido era tanto, que um pequeno grupo de pessoas da mesma família, enquanto aguardavam pelo comboio, ia asando sardinhas nos carris. Se já estava impressionado com a parte final da Linha do Douro, fiquei completamente emocionado com o início da viagem através das gargantas do Tua. A lenta e gasta locomotiva a gasóleo da classe 9020, fabricada pela Alsthom, percorria com grande esforço um percurso sinuoso à média de 31,2 km/h, atravessando túneis e penhascos, cuja beleza jamais poderia imaginar existir no meu país. O fumo preso nos túneis pintava os rostos e as roupas mais claras dos passageiros que pareciam ter formas e rostos estranhos. Ao longo deste percurso recheado de beleza natural, as imagens do velho Oeste americano faziam-me sonhar com um iminente assalto de bandoleiros mascarados...

A grande heterogeneidade deste percurso com 133 km entre as estações do Tua e Bragança, permitiu-me conhecer Trás-os-Montes, desde os penhascos das gargantas do Tua, aos planaltos recortados com pequenos lameiros divididos por negrilhos, pintados com grandes searas e frondosos castanheiros, passando pelas verdes paisagens das montanhas cobertas de carvalho, carrascos e pinheiros. Estava perfeitamente fascinado com Trás-os-Montes, cujo sentimento já havia sido produzido pela Linha do Tua. Desde logo decidi repetir a experiência, e se possível,

associando o prazer da pintura ao ar livre. Tal viria a acontecer nos Verões de 1988 e 1989, cujo período de férias docentes foi aproveitado para percorrer a Linha do Tua a pé, com o cavalete, uma prancha e uma pequena mala com os materiais de pintura. Esta experiência teve como resultado os 38 óleos sobre papel, cujas imagens fazem parte desta publicação.

Esta experiência única permitiu interiorizar a forma e a cor de Trás-os-Montes, o mesmo acontecendo com a descoberta das tonalidades submetidas a sombras muito escuras. A saturação e o brilho sobrepunham-se a qualquer conceito teórico sobre a teoria da cor, impondo-se uma paleta que ia fundamentalmente dos verdes aos amarelos. Sem querer inovar, aliás objectivo que sempre neguei ou persegui, lá ia diariamente no meu Renault 5, acompanhado da

Linha do Douro - Estação do Peso da Régua | Cemitério de Locomotivas das linhas do Corgo, Tua e Sabor



Pintora Helena Canotilho que me deixava na estação antecedente à que iria pintar, para pacientemente esperar pelo fim da tarde e me recolher nas imediações do local onde estive a pintar. Por muito estranho que pareça para alguns, era importante realizar esse difícil percurso sobre as traves ou o pequeno caminho paralelo à linha, como preparação e reflexão para o momento da pintura. Alguns percursos ultrapassavam a hora de caminhada a pé.



Linha do Douro - Estação do Peso da Régua | Cemitério de Locomotivas das linhas do Corgo, Tua e Sabor

Como é compreensível, a limitação da luz obrigou-me à realização da pintura na técnica do óleo sobre papel, num espaço de tempo que correspondia ao período da 1 às 7 horas da tarde. A partir de um desenho livre e expressivo, definia o enquadramento e composição, sujeita à regularização e definição da tonalidade, sempre acompanhada com o conceito de profundidade, contraste das complementares e claro-escuro. Realizada esta fase mais morosa, passava à saturação e à simulação do brilho dado pelo sol tórrido da época. A par desta riquíssima e inesquecível experiência pictórica, a descoberta de uma cultura referenciada por símbolos e estruturas físicas e comportamentais, permitiu-me compreender definitivamente esta região.

Esta “identidade cultural” foi o aspecto mais importante que ficou, e permanece desde essa experiência “apaixonante” que tive na época. Na realidade compreendi que estava perante uma sociedade ciclicamente abandonada pela macrocefalia da capital que tinha na Linha do Tua uma das suas mais importantes referências culturais, a par de um valiosíssimo património religioso e etnográfico.

O caminho-de-ferro representava e representa, a obra de maior envergadura realizada no Distrito de Bragança. O caminho-de-ferro representava a esperança no desenvolvimento que parece, de forma definitiva, querer abandonar esta região. O caminho-de-ferro moldou gerações de transmontanos e só foi possível porque na época da sua construção ainda existiam heróis. Refiro-me ao Conselheiro Abílio Beça, consciente que representava uma região.

Hoje, parece que já não nascem heróis, ou o seu papel não é aceite e tolerado...

O problema é que a Linha do Tua constituiu-se, desde logo, numa forma de cultura institucionalizada e como tal, sujeita às contingências do desenvolvimento socio-económico. Assim sendo, as possíveis configurações do imaginário da comunidade transmontana, as suas interpretações simbólicas, o património arquitectónico construído e a cultura ferroviária adquirida na região, estariam sempre sujeitas às evoluções político-económicas do momento.

No presente caso, parece repetir-se a nossa incapacidade de assimilar as ideias do progresso do momento histórico. Eu sei que desta forma o risco é menor, contudo a abordagem ao problema será sempre estereotipada, e, sempre no final do seu ciclo de implementação.

Tal como aconteceu com o período renascentista que chegaria a Portugal século e meio depois, o mesmo sucederia com o caminho-de-ferro, e no presente caso, com a Linha do Tua. Quando do término da sua construção, a concorrência com a camionagem era já impossível de suportar devido ao espaço em km/s percorrido, e o tempo

Linha do Douro - Estação do Peso da Régua | Cemitério de Locomotivas das linhas do Corgo, Tua e Sabor



da viagem entre o Porto e Bragança. Lembro que a média era de 31,2 km/h nos 54 Km/s entre o Tua e Mirandela, viagem limitada a horários muitas vezes inacreditáveis que mudavam sem conhecimento dos utentes. Também, a tão legítima ambição de melhoria de qualidade de vida das populações transmontanas, só seria possível através da imigração para a Europa, para o litoral e para as colónias. E nestes dois últimos paradeiros, a linha do Tua passaria mais a servir a emigração do que a disponibilização dos produtos transmontanos para comercialização e exportação através do porto de Matosinhos. E com o país mergulhado numa guerra colonial até 1974, a Linha seria mais útil ao exército e às polícias, através das facilidades concedidas aos militares na aquisição de bilhetes. O mesmo sucederia até ao seu término.



Linha do Douro - Estação do Pocinho | Cemitério de Locomotiva da linha do Sabor

Sujeita às decisões de momento, a Linha do Tua seria preterida perante a grande bandeira do Itinerário Principal nº 4. Esta bandeira política, tinha a solidariedade dos autarcas e portanto, os diversos governos deixariam de investir numa solução bem mais económica, através da possível recuperação ou alteração, para um traçado mais rápido e confortável para os utilizadores. Ao mesmo tempo que o investimento era nulo, os progressos rodoviários faziam com que as pessoas desprezassem este ícone da cultura transmontana. Inúmeras eram as queixas pelo tempo de espera, por parte dos automobilistas que na parte final do seu percurso, perto de Bragança, tinham de esperar em várias passagens de nível.

Será ingénuo da minha parte colocar a culpa do encerramento da Linha do Tua nas mãos da CP. Um investimento de recuperação e modernização é do âmbito da política do governo e não de uma empresa estatal. A linha do Tua encerrou porque este povo rude, incrédulo e inculto, representado por lideranças insensíveis ao fenómeno cultural e com **falta de coragem**, assim o quiseram.

Como já disse, recuperar e modernizar a Linha do Tua, teria de ser um esforço exclusivo do Estado, apoiado ou pressionado pelas lideranças políticas regionais e autarquias. Contudo, os responsáveis políticos nacionais e regionais desta 3ª República, parecem ter como filosofia única, “*o construir de novo*”, abandonando as estruturas culturais existentes.

Pontes antigas, como a de Entre-os-Rios são abandonadas, os bairros antigos das cidades deste nosso país caem impunemente, cinemas e teatros antigos são abandonados, etc. Tudo tem de ser construído de novo. É necessário alimentar os interesses económicos e da “modernidade”, bem como as “obras de estado” que permitem perpetuar nomes de pessoas.

Foi mais fácil disponibilizar os valores escandalosos e incontrolados para construir o horrível monstro da “Casa da Música” do Porto, desintegrada do local, que recuperar o Conservatório de Música que forma gerações de jovens músicos, bem como os teatros e os cinemas da cidade, por um valor bastante mais baixo. O mesmo acontece com o caminho-de-ferro. Recuperar e modernizar linhas antigas, dando-lhes viabilidade económica não constitui “Obra de “Estado” ou da “Pós-modernidade”. Embora com custos faraónicos e de viabilidade muito duvidosa, prefere-se comprometer o futuro das novas gerações com o projecto do Comboio de Alta velocidade, que apenas alimentará as cimenteiras, os gabinetes de arquitectura, de engenharia e a empresa francesa TGV.

Linha do Douro - Estação do Pocinho | Cemitério de Locomotiva da linha do Sabor



Estas políticas que se têm vindo a concretizar são criminosas e mais tarde ou mais cedo, serão condenadas pelas gerações futuras, já que possuirão um melhor nível e visão cultural. Esta opinião que professo, não tem nada de inovador. Corresponde tão só aquilo que se vai observando nos países mais evoluídos, onde se recuperam e modernizam os edifícios e estruturas, adaptando-os às novas realidades e exigências de conforto, em detrimento do seu abandono para posterior construção de novas estruturas de betão.



Linha do Douro - Estação do Pocinho | Cemitério de Locomotiva da linha do Sabor

Os transmontanos, estão ingenuamente a deixar destruir os seus valores e referências culturais, mais por decisão egoísta ou ausência dos seus representantes locais, do que por intermédio do Governo da Nação. Torna-se necessário resistir, constituindo associações e organizações vocacionadas para o efeito. Ao mesmo tempo, eleger representantes locais conscientes e cultos.

Quando essas referências culturais deixarem de existir, as populações deixarão de **saber reconhecer-se**, transformando-se em indivíduos com uma identidade subjectiva e extremamente flexível, facilmente influenciável às contingências dos “modismos” do momento.

O futuro das próximas gerações transmontanas não estará nas políticas “parolas” das Auto-Estradas, Zonas Industriais ou na Universidade de Bragança. O futuro está, e estará sempre, na originalidade e identidade cultural ancestral desta região. A aposta só será ganha se tivermos capacidade de vender esse produto cultural único.

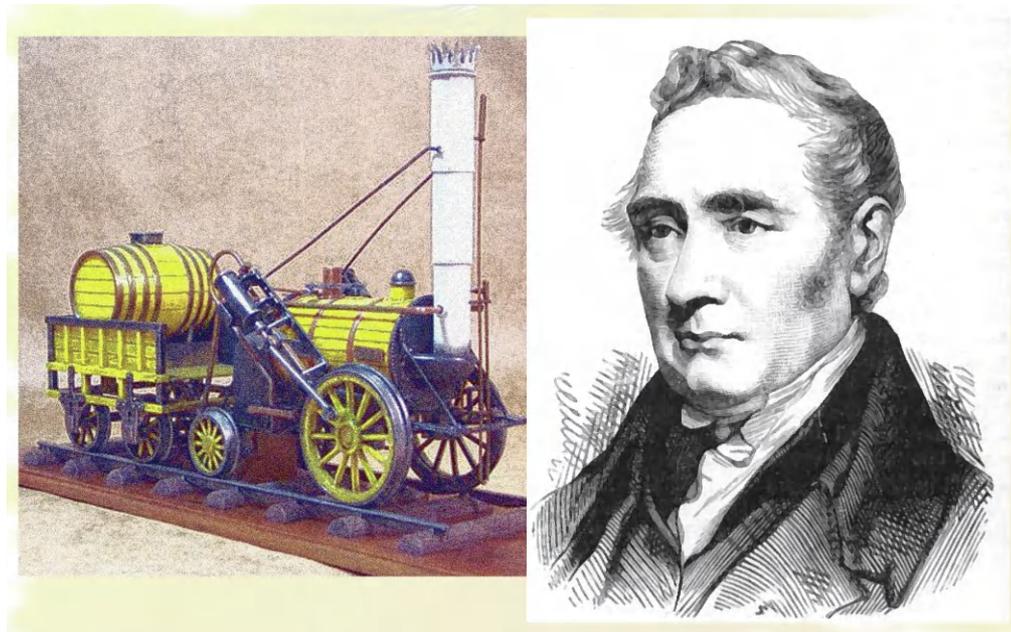
Luís Canotilho



Capítulo I

OS PROGRESSOS DO SÉCULO XIX

O exemplo inglês



George Stephenson (1781 - 1848) é conhecido como o pai dos caminhos de ferro britânicos

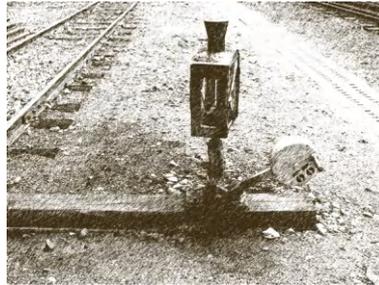
Viviam-se tempos de mudança em toda a Europa desde a invenção da primeira máquina a vapor na Inglaterra. Aparentemente, poder-se-ia dizer que as alterações a produzir seriam de pouca monta, mas a perseverança de homens dotados de uma capacidade inventiva extraordinária, depressa direccionaram esta máquina para sectores importantíssimos de molde a servir a indústria e os transportes. Na verdade, se James Watt inventou a primeira máquina a vapor em 1777 e Cugnot o primeiro automóvel a vapor em 1769, foi efectivamente Stephenson que em 1815, com a invenção da locomotiva a vapor, contribuiu para o grande avanço económico da Europa dos séculos XIX e XX.

Desde meados do séc. XIX que a chamada primeira Revolução Industrial, sofreu um grande impulso graças a uma quantidade de inovações inventivas e ao desenvolvimento dos transportes terrestres e marítimos. O grande impulso esteve essencialmente, na implementação dos transportes, sobretudo dos caminhos de ferro. Os carris de ferro já eram utilizados nas minas inglesas desde o séc. XVIII, onde os vagões puxados por homens ou animais, transportavam o carvão para a superfície, carvão este que viria a ser a fonte de energia para as locomotivas que apareceriam no século seguinte.

Uma versão funcionável da máquina a vapor de Cugnot, circulou em 1769 e no ano seguinte construiu uma versão melhorada. Este veículo tinha capacidade para carregar até 4 toneladas à velocidade de 4 Km por hora; tinha dois pares de rodas atrás e um na frente que suportavam a caldeira e era dirigido por um leme. Podemos dizer que foi efectivamente o primeiro automóvel, embora o projecto fosse mais tarde abandonado.



Linha do Douro - Estação do Peso da Régua | Locomotiva E1

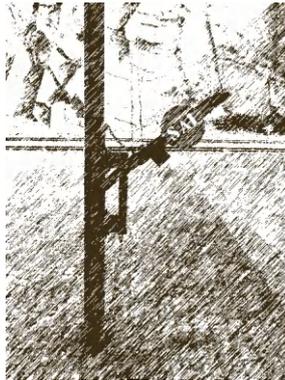


A primeira locomotiva experimentada por Stephenson foi a “Blucher”, que puxou oito vagões com 30 toneladas entre Lilligwort e Hetton, no dia 25 de Julho de 1814. No entanto, a data marcante da história das ferrovias foi o dia 27 de Setembro de 1825, quando a “Locomotion” correu, entre Darlington e Stockton, num percurso de 51 km, transportando 600 passageiros e 60 toneladas de cargas. Outra locomotiva de Stephenson, a “Rocket”, ganhou um concurso, instituído pelos donos da E. F. Liverpool-Manchester, ao desenvolver 47 km por hora, recebendo um prêmio de 500 libras. O que caracterizou a “Rocket” foi a utilização, pela primeira vez, da caldeira tubular e do escape do vapor pela chaminé, proporcionando equilíbrio entre o consumo e a produção de vapor. Stephenson construiu, também, a primeira linha para o transporte regular de passageiros, inaugurada no dia 15 de Setembro de 1839, entre Liverpool e Manchester. Era um trecho com 63 quilómetros, tendo um grande viaduto e o primeiro túnel ferroviário do mundo.

O pioneirismo inglês em termos de invenções permitiu à Inglaterra manter uma hegemonia que se prolongou por todo o séc. XVIII até finais do séc. XIX. O mercado europeu inundou-se de têxteis e de produtos metalúrgicos ingleses como carris, vagões, navios, vendidos a baixos preços, de melhor qualidade e maior quantidade comparativamente com outros países da Europa. O séc. XIX foi o século do carril. Era evidente a dependência de todos os países europeus face à Inglaterra, no entanto não se adaptaram a um imobilismo inconsequente. Países como a França, que iniciou o seu arranque industrial só a partir de 1840 e onde sobressaía a construção de caminhos de ferro, como a Alemanha, rica em carvão e ferro, que teve de recorrer a uma união económica (Zollverein) com a Prússia para poder fazer frente à hegemonia inglesa, acabando por retirar o segundo lugar à França em termos de avanço industrial, como a Bélgica, a Itália ou a Holanda reagiram imediatamente no sentido de se industrializarem. Os países ibéricos que não tinham como superar as crises sucessivas, pouco podiam fazer. A Inglaterra acabou por fornecer a quase todos os países as máquinas que produzia e que mais tarde seriam a causa da perda da sua hegemonia industrial e económica.



Linha do Douro - Locomotiva a Vapor



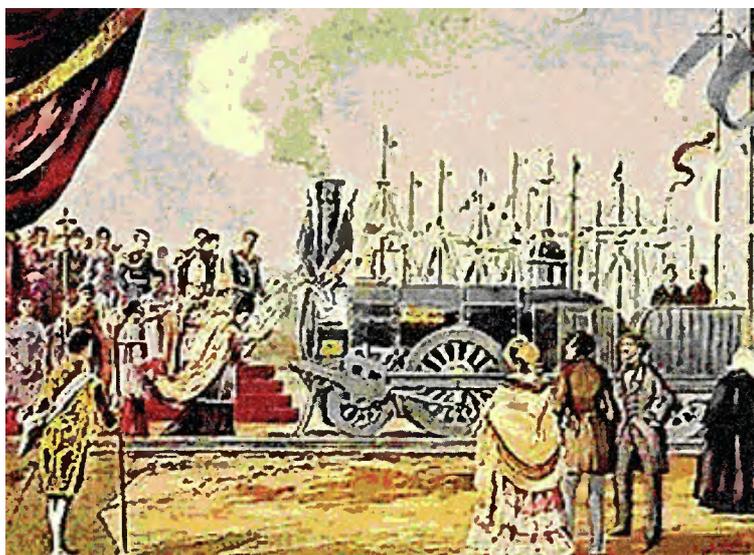
A grande revolução dos transportes ocorrida na Grã-Bretanha, que se saldou pela construção intensa de caminhos de ferro, desenvolveu novas tecnologias que se espalharam por todos os continentes. A primeira linha férrea inglesa foi construída em 1830 e unia Liverpool a Manchester. Foi o começo de uma enorme revolução nos transportes. Rapidamente se alastraram por toda a Inglaterra e por todos os continentes as linhas de caminho de ferro, transformando profundamente a vida das populações. Foi alterado profundamente o comportamento demográfico vigente até então e teve repercussões a nível mundial através dos fluxos migratórios que gerou. A rapidez da circulação de pessoas e bens acabaria por estimular o comércio e o aumento da produção agrícola e industrial. O campo ficou mais próximo da cidade acabando esta por crescer dando origem também ao aparecimento de novas profissões. A produção metalúrgica conheceu um fortíssimo incremento, especialmente com a produção de locomotivas, carruagens, vagões, carris e estruturas metálicas variadas.

A colocação dos carris e o traçado das vias férreas levantaram então problemas de engenharia, patentes na construção de pontes suspensas e túneis. A força do progresso assim o exigia.



Linha do Douro - Aquecimento de uma Locomotiva a Vapor

Os primeiros tempos A situação portuguesa



Gravura da inauguração do 1º troço de linha férrea em Portugal - Lisboa / Carregado

Em 1900 a Europa mandava no mundo. Era responsável por 70% da produção industrial do planeta. De uma população mundial próxima dos 1600 milhões, 400 milhões eram europeus, e se tivermos em consideração que Londres tinha 6,5 milhões de habitantes, poderemos dizer que ela era efectivamente o centro do mundo.

O fim do século XIX, a belle époque, foi, apesar de tudo, um período de transformação sem precedentes, em que se alteraram substancialmente as estruturas da sociedade, da política, o comportamento colectivo e a organização da produção e do trabalho. Enquanto a Grã-Bretanha, a Alemanha, a Bélgica, a França, a Holanda integravam em 1900 a Europa do desenvolvimento, a Rússia, a Itália, a Grécia, a Espanha e Portugal, continuavam a formar uma Europa atrasada, marcada pela pobreza, o analfabetismo e baixos níveis de vida, presa a uma economia rural de subsistência.

A 19 de Dezembro de 1844 é fundada a Companhia das Obras Públicas de Portugal, sendo um dos objectivos a elaboração de estudos para a construção do Caminho de Ferro.

Foi pensado criar uma companhia ferroviária portuguesa, ganhando o concurso, a empresa Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, (criada em Londres a 14 de Maio de 1852), do inglês Hardy Hislop. Inaugurou-se depois a 28 de Outubro de 1856 o 1º troço: Lisboa (Stª Apolónia) - Carregado, pelo Rei D. Pedro V.

No ano seguinte, a empresa era pertença do Estado Português e de um outro inglês Sir Morton Petto e a linha avançou até ao Apeadeiro das Virtudes, fazendo os 50 km de Lisboa, em direcção ao Porto.



Linha do Douro - Locomotiva a Vapor



António Maria de Fontes Pereira de Melo (1819 - 1887)
Fidalgo da Casa Real, do conselho de Sua Majestade e do conselho de Estado, chefe do partido regenerador, ministro e secretário de Estado em diversas épocas, deputado, etc.

Era inevitável que assim acontecesse, pois enquanto o resto da Europa corria já à velocidade do vapor, Portugal possuía em 1850 uma rede rodoviária com apenas 218 km e nem sequer um metro de linha férrea. Em 1850 inicia-se o governo da Regeneração que se caracterizou pelo ímpeto de renovação que pretendeu introduzir no país e que duraria até à década de 1870. O Governo regenerador defendia uma política económica capitalista, adepta de uma modernização geral que aproximasse o nosso país dos seus pares do resto da Europa, principalmente dos norte-europeus. Com esse objectivo, foi instituído o Ministério das Obras Públicas, chefiado por António Maria Fontes Pereira de Melo. A política económica de Fontes Pereira de Melo e seus subseqüentes foi deveras marcante, ao ponto de se denominar por **Fontismo** e a ela se ficaram a dever medidas importantes como a renovação e o crescimento da rede viária, passando dos míseros 218 km para 14.230 km de estradas macadamizadas, a instalação do telégrafo e dos telefones, a remodelação dos portos de Leixões e Lisboa, a construção de pontes nomeadamente a de D. Maria Pia e de D. Luís ambas sobre o rio Douro e a instalação da rede ferroviária.



Linha do Douro - Aquecimento de uma Locomotiva a Vapor

O comboio a vapor em Portugal A primeira linha



Em 1864 as acções da Companhia Real foram cotadas na Bolsa de Paris, já que era aí a sede do Comité de Paris, órgão da Administração da Companhia Real.

Depois de ultrapassar muitas intenções, muitas companhias e muitos projectos, Portugal viu nascer a sua primeira linha de Caminho de Ferro de Lisboa ao Carregado em 28 de Outubro de 1856. Foi obra da Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal que, desde 1853, trabalhava na construção da linha.

Apesar da Companhia receber ajudas do Estado, este acabou por assumir a direcção de todos os serviços em 1857, com o Eng. João Crisóstomo Abreu e Sousa como responsável. Após a rescisão do contrato com a Companhia Peninsular tentou-se formar uma nova Companhia para alargar a rede de Caminho de Ferro. Apesar de alguns esforços, nomeadamente do empresário britânico Morton Peto, só em 1859 o governo contratou provisoriamente D. José de Salamanca, empreiteiro que já tinha trabalhado em Espanha e Itália, para que avançasse com a construção das linhas. Assim, em 20 de Junho de 1860, funda a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes que se propõe explorar as Linhas do Norte e do Leste e as linhas de que viesse a obter concessão.



Linha do Douro - Locomotiva a Vapor

EMPREITEIROS DO CAMINHO DE FERRO
DE LISBOA A SANTAREM,
WARING BROTHERS & SHAW.

Na verdade a instalação do caminho de ferro em Portugal estava já pensada e proposta desde 1842, no governo de Costa Cabral, mas a verdade é que coube efectivamente a Fontes Pereira de Melo a construção da primeira linha férrea do nosso país, entre Lisboa e o Carregado, numa extensão de pouco mais de 40 km. A 15 de Dezembro de 1855, ele faz um acordo com Shaw & Waring Brothers para a empreitada do troço até ao Carregado. O dia 28 de Outubro de 1856 é a data da inauguração deste troço de linha férrea com bitola de 1,44 m e o começo da sua expansão por todo o país. No final do século, em 1877, as linhas férreas nacionais corriam de norte a sul, numa extensão de 943 km. A 14 de Novembro deste mesmo ano, era inaugurada a ponte sobre o rio Douro, na Linha do Norte.

A viagem inaugural do troço de Lisboa ao Carregado, foi feita com toda a pompa e circunstância e o facto não era para menos. Ao lado de toda a família real, onde pontuava D. Pedro V, alinharam os representantes das famílias mais importantes da sociedade alfacinha e os membros do governo. A viagem durou cerca de 40 minutos. Não foi uma inauguração pacífica e da época, foi feita a seguinte descrição: **“... a uma das duas locomotivas que rebocavam o Comboio Real rebentaram alguns tubos, daí ter que ser retirada do comboio, provocando considerável atraso. A segunda locomotiva puxou meio comboio de Póvoa a Lisboa, e voltou depois para buscar o resto. Quanto ao segundo comboio (com convidados), teve que esperar que lhe desimpedissem a linha.”**



Linha do Douro - Locomotiva a Vapor na chegada à estação do Peso da Régua



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Apesar de toda a vontade demonstrada pelo governo de então, Portugal atravessava uma grave crise económica e o dinheiro necessário para esta grandiosa revolução, teria de vir de algum lado. Uma vez mais a dependência face à Inglaterra. Como diria Joel Serrão “ *Aquilo que, ao cabo e ao resto, com a introdução dos caminhos de ferro, se jogava em Portugal era o drama da serôdia desinvolução do próprio Estado, comprometido numa dada interpretação do liberalismo.*” E mais adiante, “ *... enquanto os bancos e as companhias comerciais e industriais e a modernização dos transportes resultam, nos países em que o capitalismo rasga os seus caminhos próprios, de necessidades internas, de desenvolvimento e expansão (...) no contexto da vida portuguesa oitocentista, a política de modernização dos transportes, desacompanhada de outras modernizações que igualmente se impunham, não só não implicou alterações das estruturas, como pôs em causa a própria experiência liberal*”.

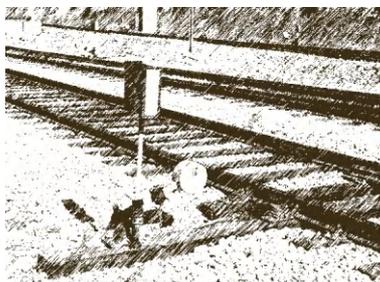
Mas não há desenvolvimento sem bons transportes, sem acessibilidades, sem boas comunicações. E Portugal até então, nada disto possuía.

A perseverança e a perseguição de modernidade de Fontes Pereira de Melo e dos governantes que se lhe seguiram, acabaram por endividar Portugal e levá-lo à beira da bancarrota, vivendo-se então uma gravíssima crise económica.

No entanto, Portugal tinha dado um salto em frente no que se refere ao desenvolvimento das comunicações internas. Uma rede ampla de caminhos de ferro, de estradas, de pontes, de portos conjuntamente com o telégrafo e o telefone, fizeram do reino um país muito mais moderno e próximo dos seus parceiros europeus.



Linha do Douro - Locomotiva a Vapor parada na estação do Pinhão



O caminho de ferro surgiu em Portugal como um empreendimento privado. Depois de um período em que coexistiram empresas públicas e privadas, a integração ocorreu em 1951. Foram criados os Caminhos de Ferro Portugueses. Mais recentemente, na sequência do novo quadro legal, foi operada uma profunda transformação no sector ferroviário. A CP – Comboios de Portugal passou a ser responsável pela operação, assumindo a REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP a gestão da infraestrutura e o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário a regulação do sector.

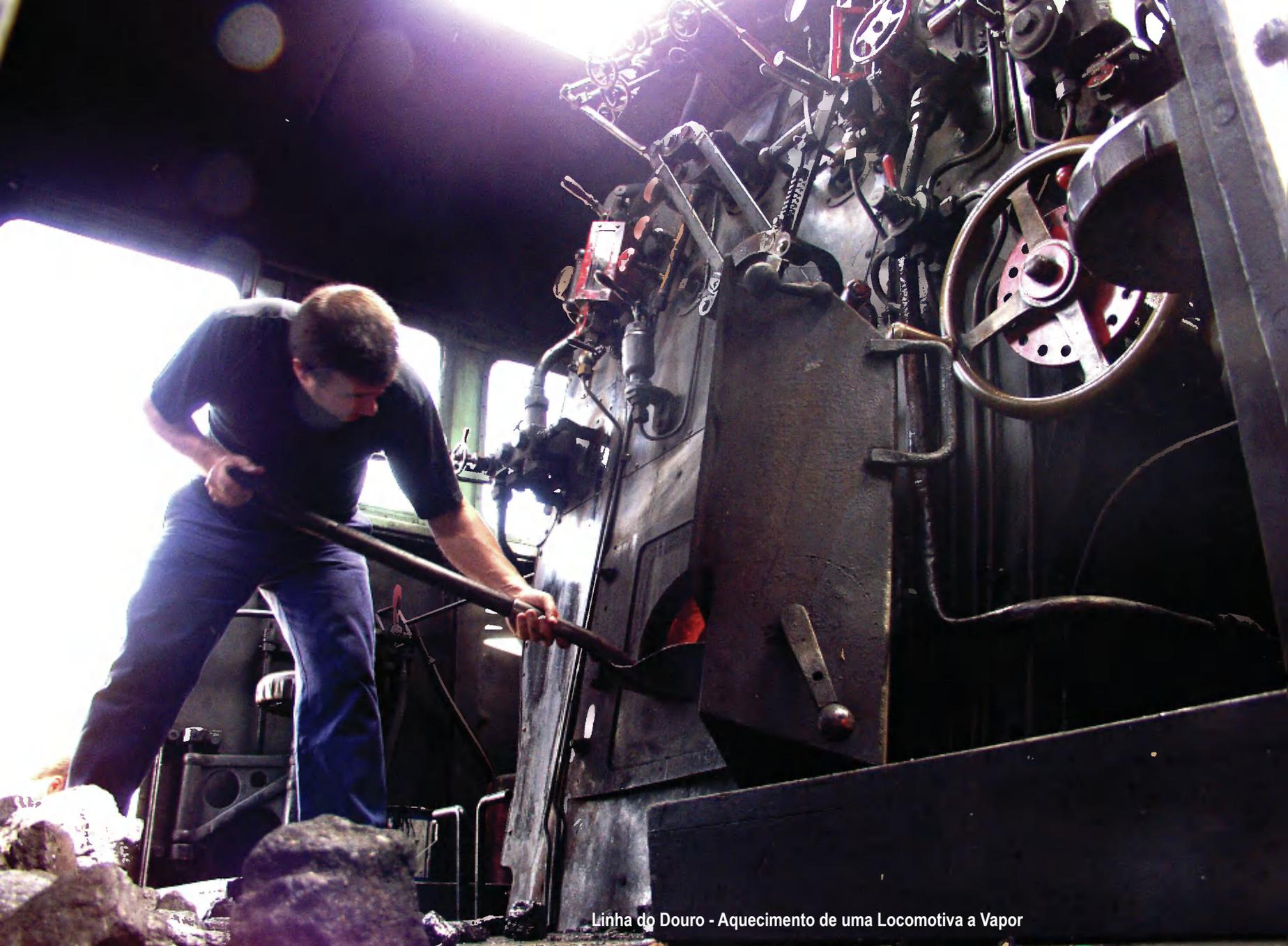
Neste ano de 2006, comemoram-se os 150 anos da entrada do comboio em Portugal e nas vidas dos portugueses.



Mapa da Linha do Tua



Linhas de Caminho de Ferro existentes na época



Linha do Douro - Aquecimento de uma Locomotiva a Vapor

Capítulo II

A CONSTRUÇÃO DA LINHA DO TUA

Contratos e projectos



Estação do Tua

Corriam já pelo território português várias locomotivas que, nos diversos troços, levavam pessoas e bens de cidade em cidade, ligando o Sul ao Norte e vice-versa, quando se envidaram esforços para ligar Mirandela e Bragança à linha do Douro.

Em 1878 foram apresentados dois projectos para a construção de uma linha que respondesse a estes interesses. Um dos projectos que apontava para um traçado pela margem direita do rio Tua foi apresentado pelo engenheiro militar João José Pereira Dias sob a direcção do engenheiro Sousa Brandão. O outro projecto, com traçado pela margem esquerda, era da autoria do engenheiro António Xavier de Almeida Pinheiro.

Entretanto, a 22 de Junho de 1882, a Câmara Municipal de Mirandela deliberou apresentar à Câmara dos Pares a aprovação do projecto de lei que concedia uma subvenção de 135 contos de réis para garantia do juro de 5% à empresa que viesse a construir a linha entre Foz-Tua e Mirandela. Várias foram as individualidades que se juntaram num apelo esforçado para que tal fosse concedido. Entre essas individualidades estava Clemente Meneres que acabaria por se fixar no concelho de Mirandela.



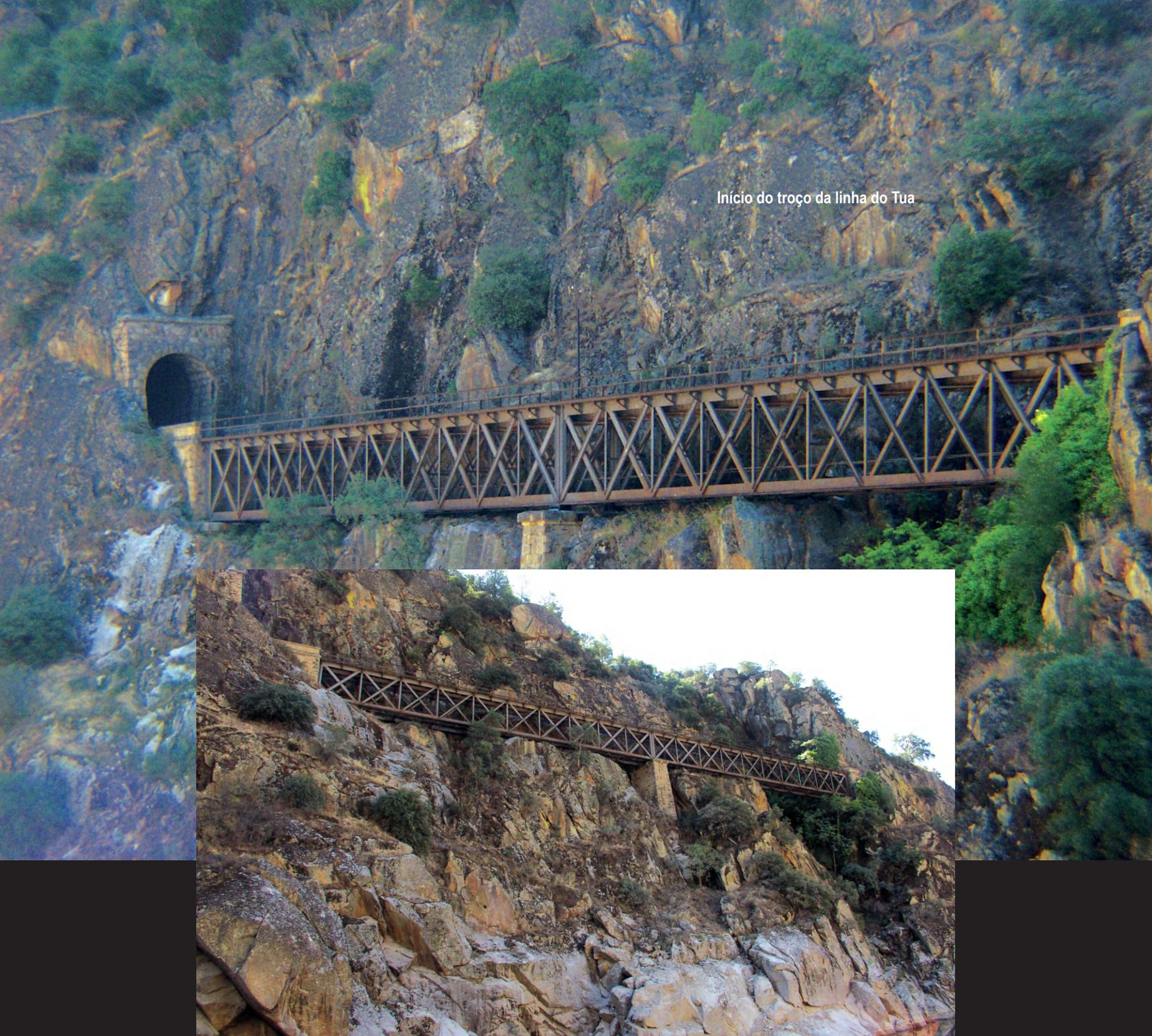
Romeu: Propriedade de Clemente Meneres e Herdeiros



Porta do Telégrafo da Estação do Tua

No ano seguinte, a 11 de Janeiro, a Câmara Municipal de Mirandela, fez-se representar junto de El-Rei, pedindo a construção da linha férrea até Mirandela, tendo pedido apoio à Associação Comercial do Porto. Em Dezembro do mesmo ano, o Governo adjudicou ao Conde da Foz a construção da linha férrea de Foz-Tua a Mirandela. O Contrato de construção foi mais tarde trespasado à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, tendo sido os trabalhos dirigidos pelo engenheiro Dinis da Mota e sendo assinado o contrato definitivo a 30 de Junho de 1884. A 16 de Outubro do mesmo ano são inaugurados os trabalhos em Mirandela.

Início do troço da linha do Tua



O TROÇO FOZ -TUA A MIRANDELA



Estação do Tua | 2006

Com a assinatura do contrato definitivo a 30 de Junho de 1884 e com a inauguração dos trabalhos em Mirandela, estava dado o arranque para os primeiros 54 km de linha que separavam a estação do Tua e a vila de Mirandela.

Parece-nos hoje quase impossível que esta distância se tenha feito em três anos. À força de braços fortes que empunhavam pás e picaretas, as barreiras foram derrubadas, as pedras desfeitas e a linha consolidada. Fragas enormes e despenhadeiros que assustam o mais comum dos mortais, foram as companhias diárias destes homens que só tinham por companhia o rugido do rio que, lá no fundo, se debatia contra os penedos que encontrava no seu leito e as águias altaneiras que, do alto, pesquisavam o terreno em busca da sua presa.



Estação do Tua | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Relógio exterior da Estação do Tua

Os estudos desta linha e a sua construção foram considerados como um dos trabalhos mais notáveis da engenharia portuguesa da época. Os primeiros 20 km foram os mais difíceis, já que o terreno era deveras impróprio para a boa vontade quer dos trabalhadores quer dos engenheiros. Obras de arte e túneis que esventraram as arribas foram conseguidos com esforço para aí implantarem, metro a metro, os carris de bitola estreita de 1,44m.

A pouca distância da estação de Foz-Tua surgiu a necessidade da primeira ponte e do primeiro túnel. A vertente escarpada e alta onde a pedra dura faz de suporte ao imenso maciço necessitava de ser ultrapassada. Aqui entraram os conhecimentos de engenharia. Era a primeira ponte e o primeiro túnel de um total de cinco até Mirandela. Embora pouco extensos, um e outro permanecem servindo e bem, após cem anos de existência.



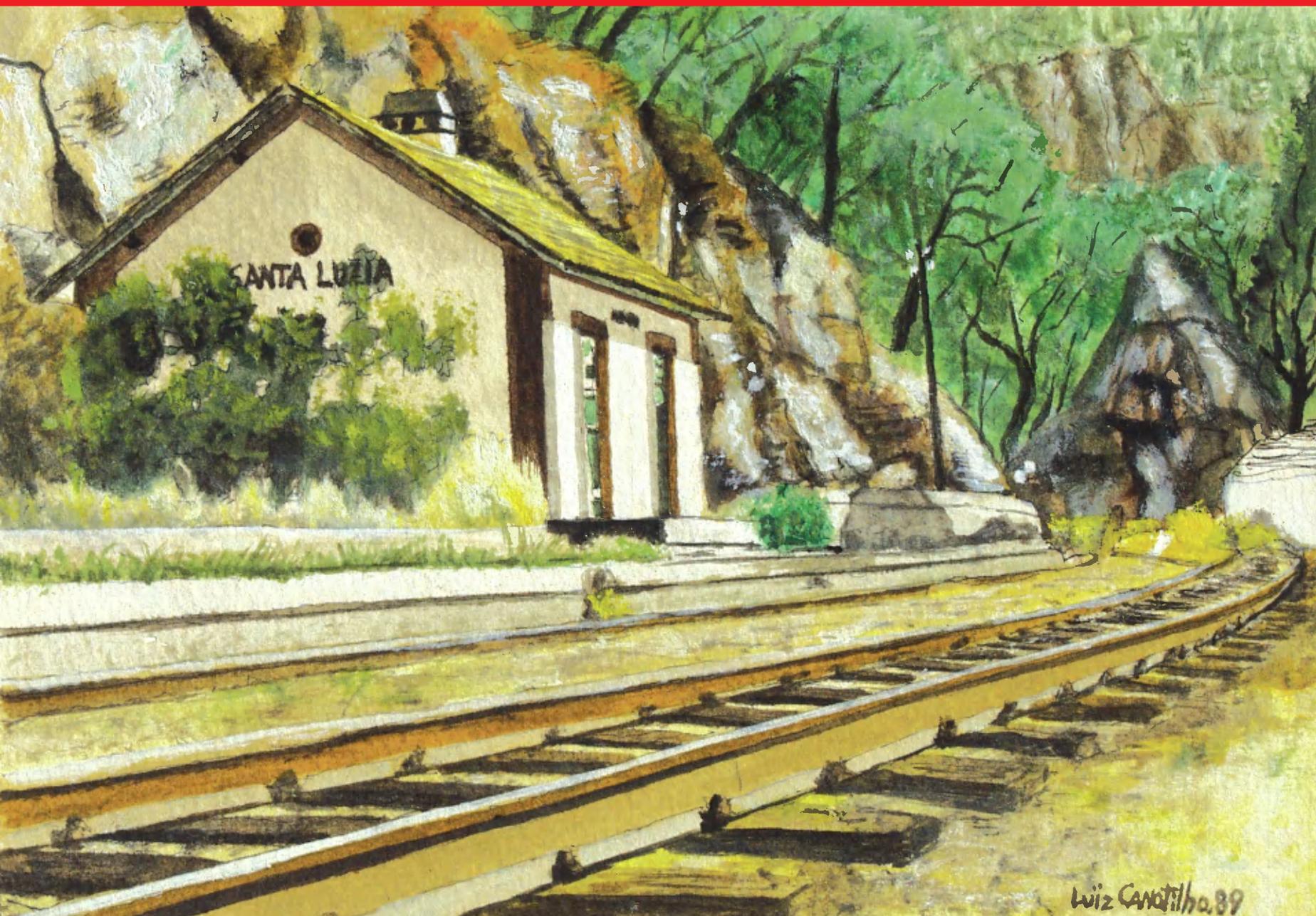
Apeadeiro do Tralhariz | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



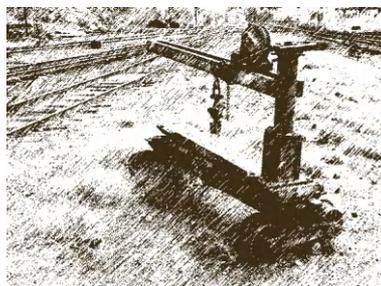
Estação de Santa Luzia | 2006

Seguiram-se o apeadeiro de Tralhariz, Castanheiro do Norte e a estação de Santa Luzia. Esta estação teve sempre a particularidade de servir as povoações de S. Mamede de Ribatua, Safres e Amieiro que se situam do outro lado do rio, ou seja na margem direita. Para atravessar o rio, construíram uma ponte suspensa, de madeira e corda que acabou por cair alguns anos mais tarde. Construíram então uma plataforma suspensa movida por uma roldana e cabos de aço, permitindo atravessar sete ou oito pessoas de cada vez. Também este meio de travessia acabaria por desaparecer.

Depois de mais algumas curvas ao longo do rio construíram a estação de S. Lourenço, que servia perfeitamente os interesses das Termas do mesmo nome, ainda hoje em actividade e muito procuradas. Seguiram-se os apeadeiros de Tralhão, Brunheda e Codeçais.



Estação de Santa Luzia | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989

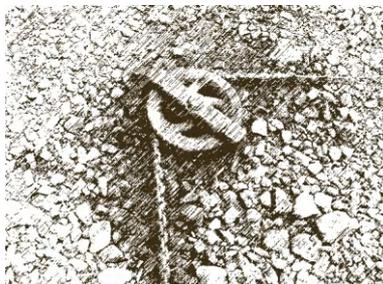


O apeadeiro de Brunheda representou uma mais valia enorme para a população daquela área pois era o modo de escoamento de vinho e azeite que ali se produzia e continua a produzir. Hoje, uma ponte rodoviária nova liga o concelho de Carrazeda de Ansiães ao de Murça, relegando para um segundo plano a importância da linha ferroviária.

A estação de Abreiro e a ponte de ferro ao lado foram as obras que se seguiram. Hoje, impõem-se na paisagem, junto ao rio. Seguiu-se o apeadeiro da Ribeirinha, as estações de Vilarinho, Cachão e Frechas. Depois do apeadeiro de Latadas chegavam finalmente a Mirandela.



Apeadeiro de Castanheira | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Acabavam as obras de uma linha nova que, por agora, ficava por ali mesmo. A intenção de continuar até à capital de Distrito era uma realidade, mas para o governo de então, era uma realidade incomportável.

Tinham passado três anos desde o começo dos trabalhos da linha. Um edifício digno é construído então em Mirandela, como uma verdadeira estação central de caminho de ferro.

A 27 de Setembro de 1887 dá-se a abertura solene da linha ao público. Dois dias depois foi a inauguração oficial da linha com a presença de **El-Rei D. Luís** e do Infante D. Afonso, da **Rainha D. Maria Pia** e do Ministro das Obras Públicas, **Barjona de Freitas**. Vários ministros e convidados estiveram presentes. Destes salientamos o caricaturista **Rafael Bordalo Pinheiro**, o criador do “*Zé Povinho*”.



Apeadeiro de S. Lourenço | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



O Sr. Valdemar, antigo ferroviário da Linha do Tua junto à locomotiva N 1, baptizada de “Trás-os-Montes” na antiga secção museológica da Estação de Bragança

Na estação do Tua compareceram as Câmaras Municipais de Alijó, Carrazêda de Ansiães e Pesqueira e em Mirandela aguardavam Sua Majestade, o Sr. Governador Civil e Bispo de Bragança, as Câmaras Municipais de Mirandela, Macedo de Cavaleiros, Bragança, Valpassos, Vila Flor e Alfândega da Fé, acompanhados de seis bandas de música e de milhares de pessoas.

O comboio real foi rebocado pela locomotiva n.º 1, que recebeu o nome de “Trás-os-Montes”, e que foi pilotada pelo Chefe da Exploração, Eng. Dinis Moreira da Mota.

A locomotiva citada, construída por Emil Kessler - Esslingen, na Alemanha, em 1887, encontra-se preservada na Secção Museológica de Bragança, com o n.º. CP E 81.



Apeadeiro do Tralhão | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação da Brunheda | 2006

A companhia construtora ofereceu um jantar com *duzentos talheres*, que foi servido no barracão do cais das mercadorias, pintado por Manini e decorado a propósito por Marques da Silva.

Na mesa d'El-Rei tomaram assento, entre outros, o **Visconde das Arcas, Governador Civil de Bragança, Bispo da Diocese, General Malaquias de Lemos, Presidente da Câmara Municipal de Mirandela e Visconde de Moreira de Rei.**

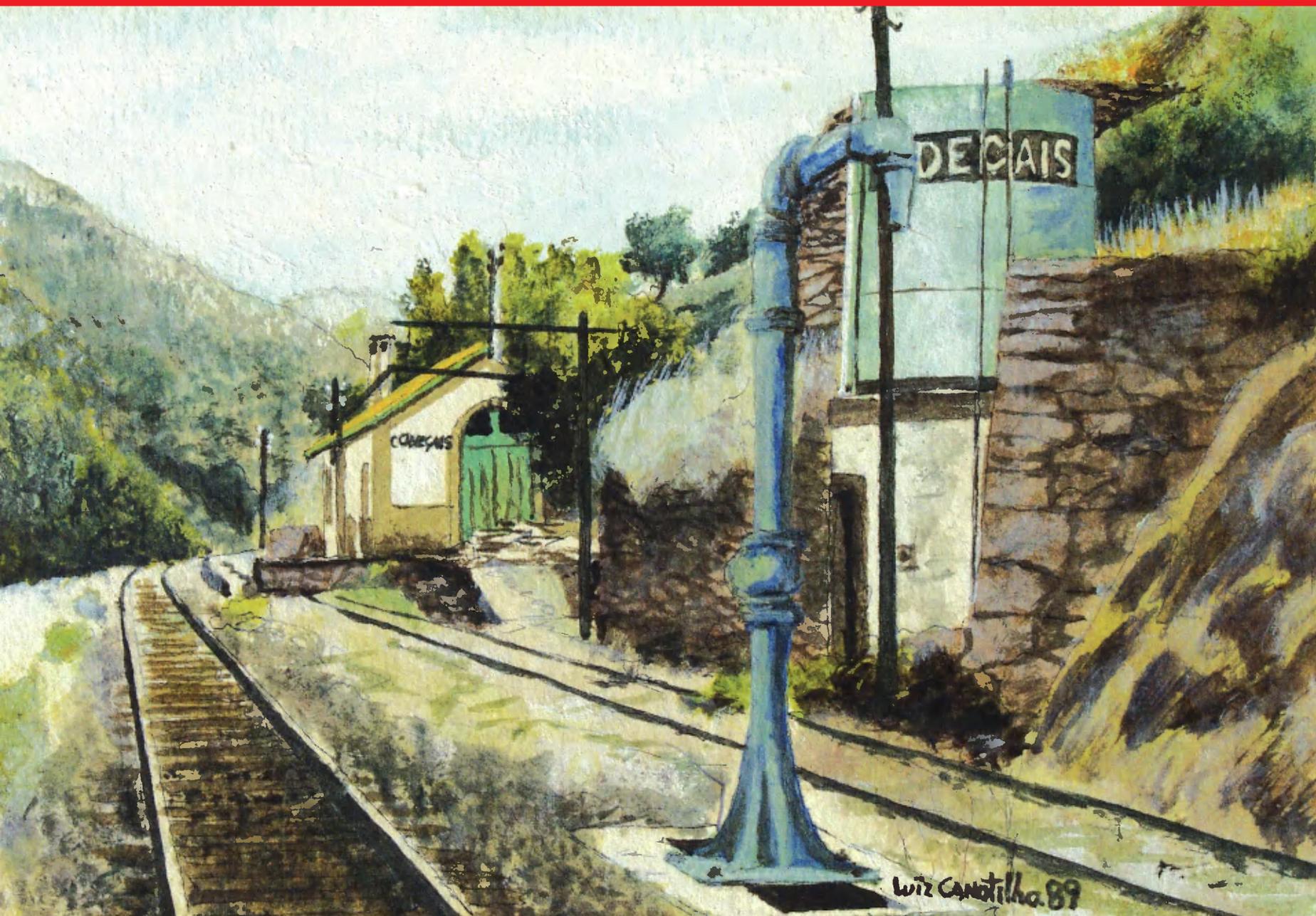
Sua Excelência Reverendíssima, o Bispo de Bragança não estava só, já que foi acolitado por vinte eclesiásticos que, conjuntamente, benzeram as duas locomotivas presentes, com o nome de **Vila Real e Mirandela.**



Estação da Brunheda | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



A realidade contemporânea



Apeadeiro de Codeçais | Óleo sobre papel de Luís Canotilha | 1989



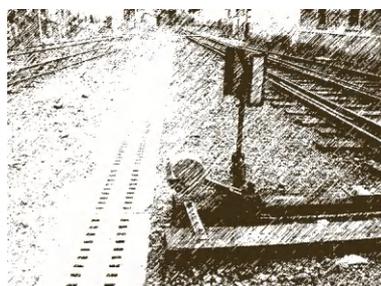
Estação de Abreiro | 2006

Hoje, quase todas estas estações se encontram abandonadas. Poderiam ter servido para imensas coisas úteis, mas com a desactivação da linha, desactivaram também os edifícios, ficando abandonados à sorte e à vilanagem de cada um. Políticas conjunturais de desenvolvimento incompatíveis com esta existência, acabaram por ditar a sorte destes edifícios, votando-os simplesmente ao abandono.

A estação do Cachão que se rodeou de expectativas extraordinárias em termos de desenvolvimento agrícola e industrial, servindo para escoamento dos produtos aí produzidos e embalados no Complexo Industrial, foi muito útil durante alguns anos. Um dos grandes mentores do Complexo Industrial do Cachão foi Camilo Mendonça. Viriam mais tarde a chamar-lhe megalómano, por ter idealizado um projecto demasiado grande e ambicioso. No entanto, o Complexo do Cachão funcionou durante anos dando emprego a centenas de pessoas que aí se viriam a fixar. Hectares e hectares foram plantados para servir a indústria local. Desde o espargo até aos frutos para compota, como o pêsego, passando pelo leite e pelo queijo, sem mencionar o matadouro, tudo foi progresso, tudo foi trabalho e desenvolvimento.



Estação de Abreiro | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



O comboio chegava e partia pleno de expectativas. As pessoas esperavam-no ansiosas na gare. Os trabalhadores, a postos, tinham já o serviço alinhado, para não perderem muito tempo. O altifalante avisava da chegada do comboio. Todos olhavam, perscrutando o horizonte à procura do fumo anunciador da proximidade. Era uma azáfama extraordinária, digna de ser vista, dia a dia, por quem aí vivia e por quem por lá passava.

Hoje a linha continua a ser utilizada pela empresa do Metro de Mirandela, mas não servindo já os interesses de outrora.

Hoje o edifício da estação de Mirandela encontra-se completamente abandonado, tal como os outros. Nem a utilização da linha pelo Metro de superfície de Mirandela, permitiu a sua requalificação. As pessoas aproveitam somente a cobertura da estação, já que o metro pára aí mesmo. É o abrigo necessário para o Sol e para a chuva, enquanto se espera pela máquina que os levará ao destino. É o cais de ontem e de hoje. Só o serviço é diferente!

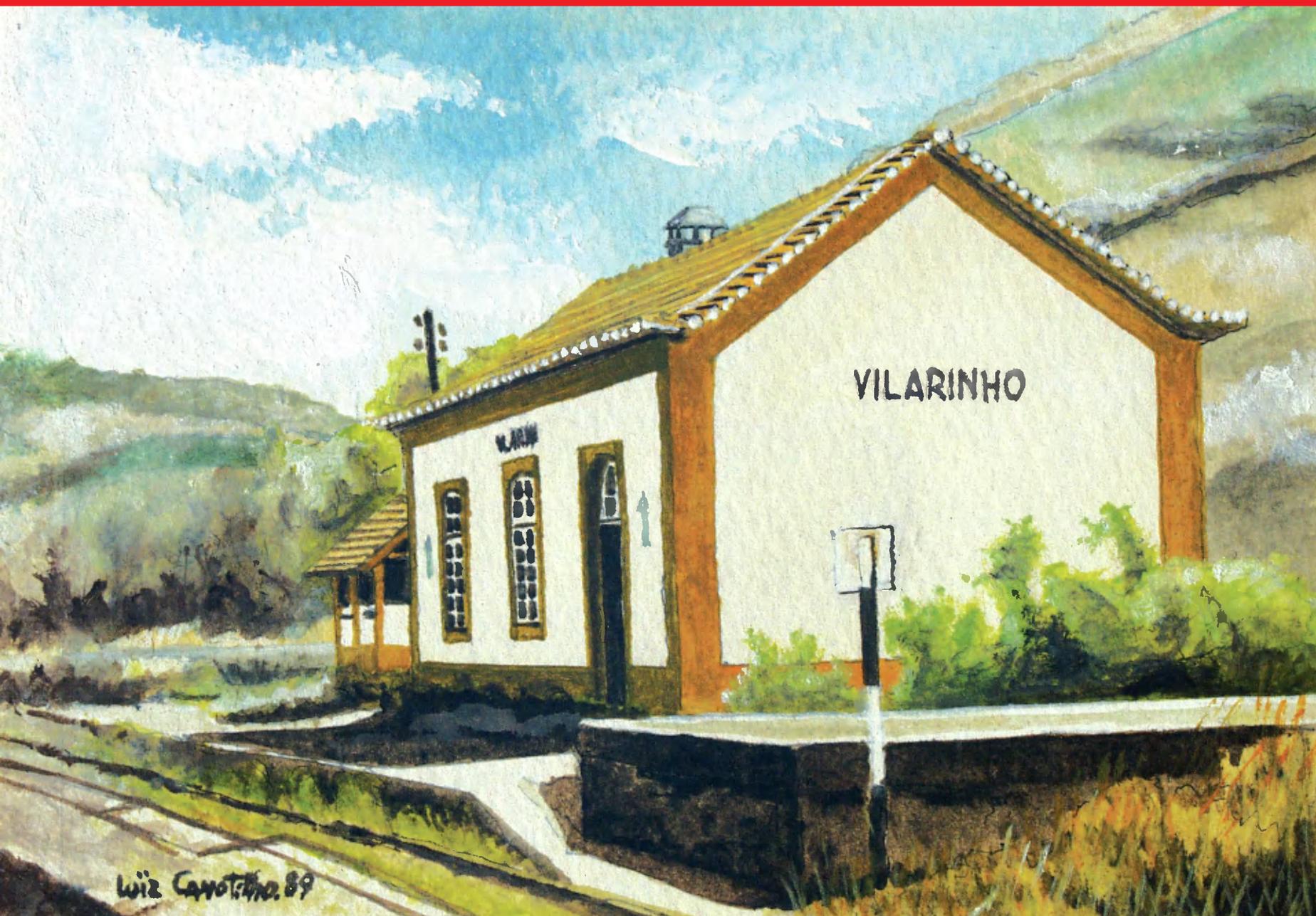


Apeadeiro da Ribeirinha | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação de Vilarinho | 2006

Curiosidades



Estação de Vilarinho | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação do Cachão | 2006

Coisas curiosas aconteceram certamente ao longo destes três anos de laboração com estes homens que, dia após dia, iam abrindo o caminho do progresso. A companhia construtora, a exemplo de outras, tinha encarregados que dirigiam um punhado de homens. Um destes encarregados, oriundo de Anriade-Lamego e de nome Justino Pinto Cardoso, casado com Elvira da Conceição Costa, natural de Mosteirô e já com um filho, José Pinto Cardoso, empreitou parte desta obra grandiosa, entre o apeadeiro de S. Lourenço e o apeadeiro de Vilarinho. Ao longo deste trajecto iriam nascer mais dois rapazes, João Pinto Cardoso e António Ismael Pinto Cardoso e uma rapariga, Maria da Conceição Pinto Cardoso. O primeiro nasceu logo no início da obra, em Riba Tua e o outro nasceu em Vilarinho das Azenhas, apeadeiro da linha antes do Cachão.



Estação do Cachão | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação de Frechas | 2006

Depois de acabada a empreitada da linha, radicaram-se na aldeia de Samões, concelho de Vila Flor, vindo o encarregado Justino Cardoso a construir a igreja matriz da localidade e aí falecendo anos mais tarde.

Os filhos casaram e radicaram-se na freguesia de Amedo. José Pinto Cardoso, o mais velho, acabou por construir mais tarde, com os irmãos, quase todas as estradas municipais do concelho de Carrazeda de Ansiães e a estrada que liga Carrazeda a Foz-Tua, seguindo todos a profissão do pai.

Anos mais tarde, António Ismael Cardoso, já crescido, veio para a freguesia de Amedo no concelho de Carrazeda de Ansiães, servir em casa de senhora rica, herdeira de três irmãos, um deles padre, acabando por casar com ela, formando família que aí se radicou. Apesar de bem casado, seguiu a mesma profissão do pai, tendo ainda emigrado para Espanha, por pouco tempo, regressando simplesmente para usufruir dos rendimentos. Deste casamento nasceram dois rapazes, Augusto Pinto Cardoso e José Pinto Cardoso.



Estação de Frechas | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Porta da Estação de Mirandela

Outras curiosidades trazem-nos recordações interessantes. Ainda hoje é sabido que a região do Tua é muito quente no Verão, sendo um suplício aí permanecer longo tempo. Uma das coisas que era costume referir, era o facto de nos dias mais quentes se conseguirem assar sardinhas nas linhas do comboio.

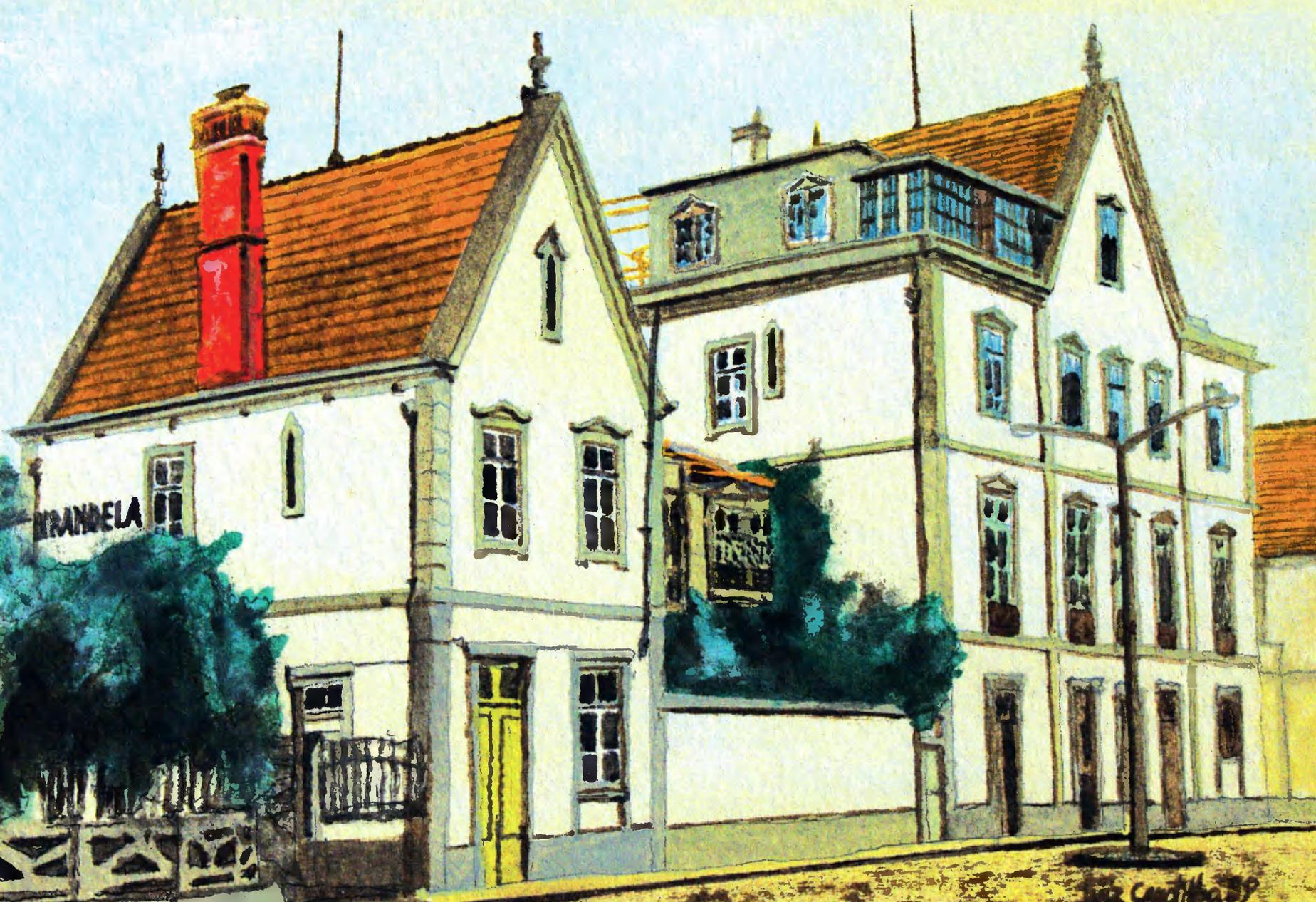
Outra refere-se ao facto de ser apontado aos funcionários mais descuidados, a possibilidade de serem destacados para a estação de Foz-Tua como punição, pois o calor como era sufocante, ser para lá destacado era castigo bastante. E costumavam dizer aos funcionários mais reticentes “*Ou Tua, ou rua.*”. A escolha parecia óbvia!



Apeadeiro de Latadas | Óleo sobre papel de Luís Canotilha | 1989



Estação de Mirandela | 2006



Estação de Mirandela | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



TUA - Cemitério de recordações



A locomotiva E 70 – Muitas foram as viagens entre o Tua e Bragança ao longo de várias décadas



Estação do Tua | Locomotiva E 70

Mesmo à beira do rio Douro encontramos a Estação do Tua. Por ali passa a linha do Douro que vai até Barca D'Alva, localidade que faz fronteira com Espanha e dá acesso à linha que segue para Madrid.

O calor, durante o Verão, é quase insuportável. O Inverno é suave. Aqui não há geada, nem neve, apenas uma brisa fresca que sopra encanada pelo desfiladeiro do rio. Apesar disso, nunca aqui se fixou população de modo a criar uma povoação. Apenas alguns funcionários por aqui ficavam. Meia dúzia de casas somente, ainda hoje, são disso testemunhas.

O terreno é agreste e alcandorado. Quem olha da beira-rio para o alto, parece estar num buraco enorme, mas ao mesmo tempo delicia-se com o verde das vinhas que se espraia pela encosta até ao Douro.



Estação do Tua | Locomotiva da época – E 70 – (completamente abandonada)



Dresina - Máquina para fiscalização e arranjo das linhas

Hoje, quase podemos dizer que a Estação de Foz-Tua não é mais do que um cemitério das máquinas e carruagens que durante quase um século, percorreram toda a linha, até Bragança. A chegada e a partida do Metro de e para Mirandela, é que nos faz recordar que ainda existe algum movimento por aqueles carris centenários de via estreita.

Além deste museu de velharia votado a um abandono puro e simples, algo nos faz ver que estamos também na modernidade. São os comboios da via larga que chegam e partem e as máquinas amarelas – dresinas – prontas a partir em socorro de outras que ficam na linha ou da própria linha que clama por ajuda urgente.



A placa giratória para virar as máquinas e o guindaste para cargas e descargas, observando-se em último plano uma carruagem de via estreita abandonada



A locomotiva E 166 cruzou-se inúmeras vezes com a E 70 entre o Tua e Bragança. Conforme se observa, melhor sorte lhe coube ao ter direito a uma cobertura e sonhar com o possível restauro



Estação do Tua | Locomotiva E 166 e respectivas carruagens

O TROÇO DA LINHA DE MIRANDELA A BRAGANÇA

Os problemas do arranque



Estação de Mirandela em pleno funcionamento | 1989



Placa comemorativa existente na Estação de Mirandela



Apeadeiro de S. Sebastião | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação de Carvalhais | 2006

Bragança, capital de distrito não podia deixar de ter o seu caminho de ferro. De Bragança projectou-se e aprovou-se um ramal de ligação com a linha do Sabor, passando por Vimioso, para servir as minas de mármore e alabastros. Nem os impulsos recebidos pelas acções de Emídio Navarro que ao tempo (1887) era ministro das Obras Públicas e se empenhara num projecto de construção pelo sistema Decauville, faziam andar os trabalhos.

Em 1895 tudo caiu no silêncio.

O impulso recebido pela acção de Elvino de Brito (lei de 14-07-1899), que organizou os Caminhos de Ferro do Estado (CFE) e criou o Fundo Especial de Caminhos de Ferro (para os manter e construir) autorizou o governo a mandar construir a linha de Mirandela a Bragança, estabelecendo que o contrato devia ser feito com a CN. Porém, não houve acordo. Apareceu finalmente uma proposta em Março de 1901, de uma firma inglesa que pretendia obter a concessão.



Estação de Carvalhois | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação de Carvalhais – Términus da linha | 1989

Graças ao empenho do Conselheiro Abílio Beça, que foi deputado e Governador Civil de Bragança, o Governo decide pôr em arrematação o prolongamento da linha férrea até Bragança, tendo-se iniciado os trabalhos após decisão da Câmara Municipal de Bragança.

Estiveram presentes nessa reunião:

- Vice-Presidente da CM de Bragança, Sebastião dos Reis Macias;
- Secretário da câmara;
- Governador Civil de Bragança, Abílio Augusto de Madureira Beça;



Apeadeiro de Vilar de Ledra | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



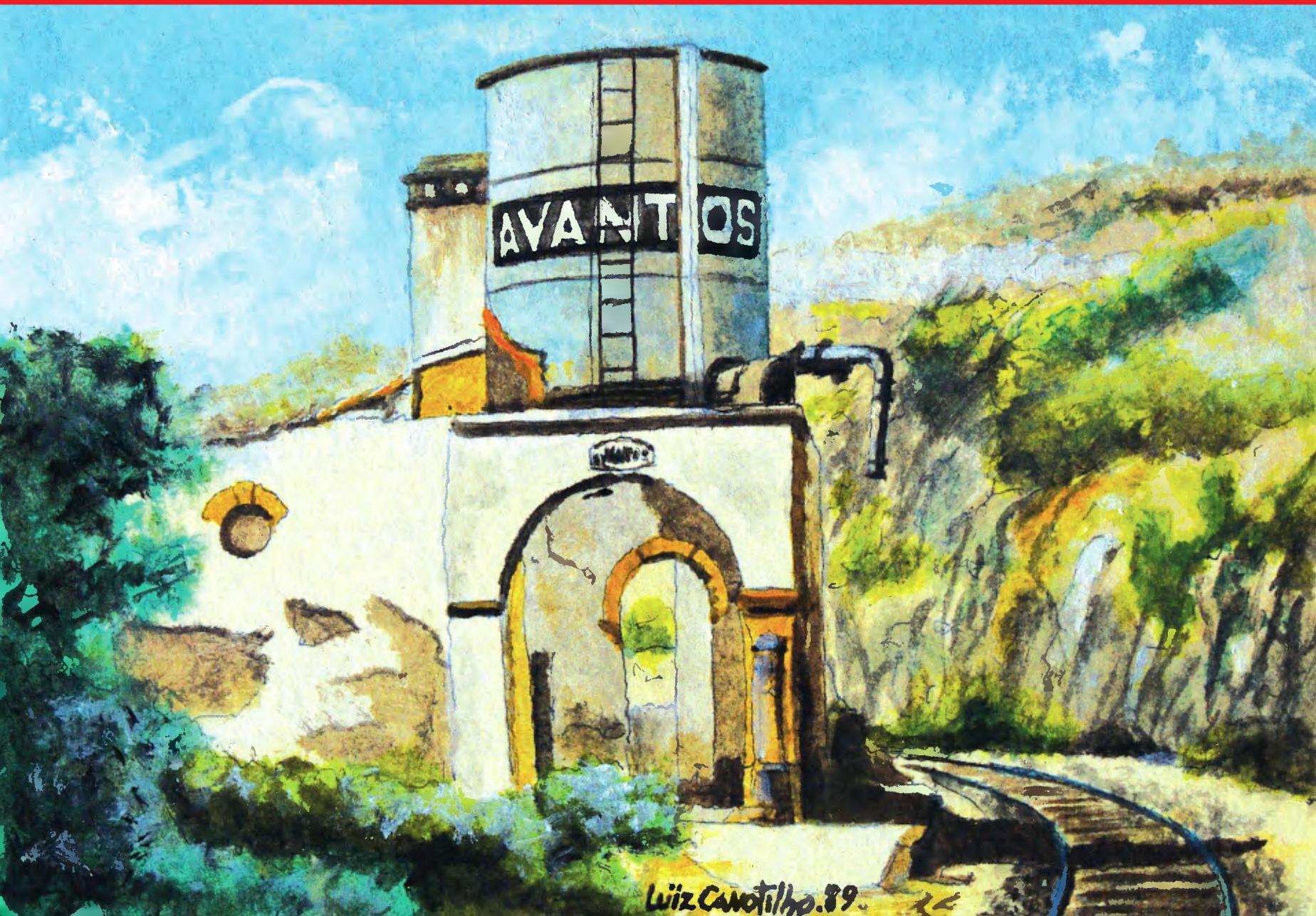
Porta da Estação do Romeu

- Representante do Governo, engenheiro-chefe da fiscalização da linha Foz – Tua - Bragança, Afonso Pereira Cabral;

- Representante da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, inspector da linha férrea de Foz - Tua a Mirandela, Simão Marques Pinheiro;

- Engenheiro director da construção do caminho de ferro de Mirandela a Bragança, Manuel Francisco da Costa Serrão;

- Empreiteiro geral da construção da linha férrea de Mirandela a Bragança, João Lopes da Cruz;



Apeadeiro de Avantos | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação do Romeu | 2006

- Bispo de Bragança, D. José Alves Mariz.

O concurso de Outubro de 1901 fora anulado. Outro de 24-03-1902 e por influências várias, foi feito contrato provisório com João Lopes da Cruz. Este, por impreparação, vê-se obrigado a propor o trespasse à CN em 1903.

Em 30 de Junho de 1903, a concessão é trespasada para a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro. Em 20-07-1903 a CN retoma a construção, mas só em Junho de 1905 ficou assente toda a directriz da linha.

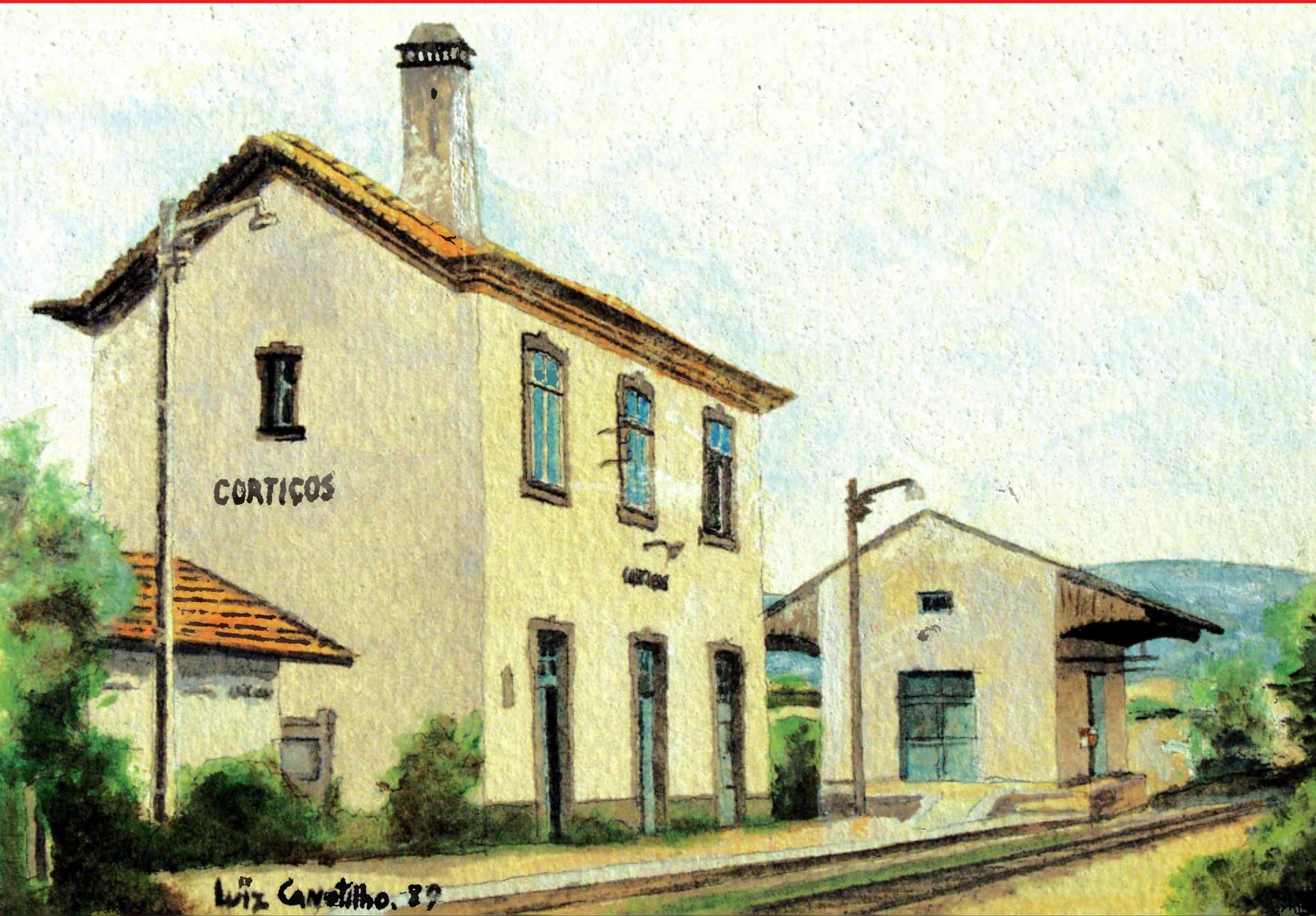


Estação do Romeu | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação de Cortiços | 2006

O arranque



Estação de Cortiços | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Porta da Estação de Cortiços

Com a linha, Mirandela recebeu um impulso enorme, tendo crescido em todos os sectores, permitindo a fixação de mais população.

Entre o Tua e Mirandela ficava a parte mais sinuosa do traçado, mas quiçá, a mais bela. A partir de Mirandela, o rio, aos poucos, separava-se da linha. O terreno torna-se menos sinuoso e a implantação da linha foi substancialmente mais fácil. As arribas enormes de pedra, ora granítica, ora xistosa, que se impunham ao avanço da linha, até Mirandela, ficavam definitivamente para trás. A paisagem é diferente e o rio, vemo-lo espreguiçar-se mais um pouco, ficando para trás o alcantilado de um leito rochoso. Os próximos 79 km até Bragança, eram mais suaves. Enquanto o rio desce, a linha iria continuar a subir até à capital de Distrito, sob as ordens do empreiteiro João da Cruz.



Apeadeiro de Grijó | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação de Macedo de Cavaleiros | 2006

Não muito distante da estação de Mirandela, aparece o apeadeiro de S. Sebastião, hoje englobado completamente na cidade.

Depois vem a estação de Carvalhais. Ao longo do tempo, esta estação foi demasiado importante para os agricultores e permitiu o desenvolvimento agrícola da região. Uma região rica especialmente em azeite e que assim se mantém até aos dias actuais. Este desenvolvimento foi causa da edificação da Escola Agrícola de Carvalhais, única no distrito e onde durante muito tempo, até finais dos anos 70, se formaram muitos Regentes Agrícolas deste país. Depois, com o passar dos anos, a escola transformou-se adaptando-se ao sistema educativo e hoje já nada nos faz lembrar a antiga Escola Agrícola, a não ser os verdes campos agrícolas que se espraiam do outro lado da estrada nacional.



Estação de Macedo de Cavaleiros | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Porta da Estação de Macedo de Cavaleiros

Por outro lado, aquilo que salta aos olhos de quem hoje visita este local é que além do completo abandono do edifício da estação, aqui acaba a linha do Tua. Vê-se no corte da própria linha. Também o edifício da estação não é utilizado. Até esta estação, funciona, utilizando a linha, o Metro de superfície de Mirandela. O transporte dos alunos da Escola Secundária de Carvalhais, antiga Escola Agrícola, justifica o seu funcionamento.

Inaugurada em troços sucessivos, a linha chegou ao Romeu em 2 de Agosto de 1905.

Esta estação foi de primordial importância para a agricultura que se viria a desenvolver cada vez mais, em sectores como a cortiça e o azeite. Um dos grandes impulsionadores da linha até Bragança, Clemente Meneres, aqui viria a fixar a sua residência e a sua empresa agrícola.



Apeadeiro de Castelões | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



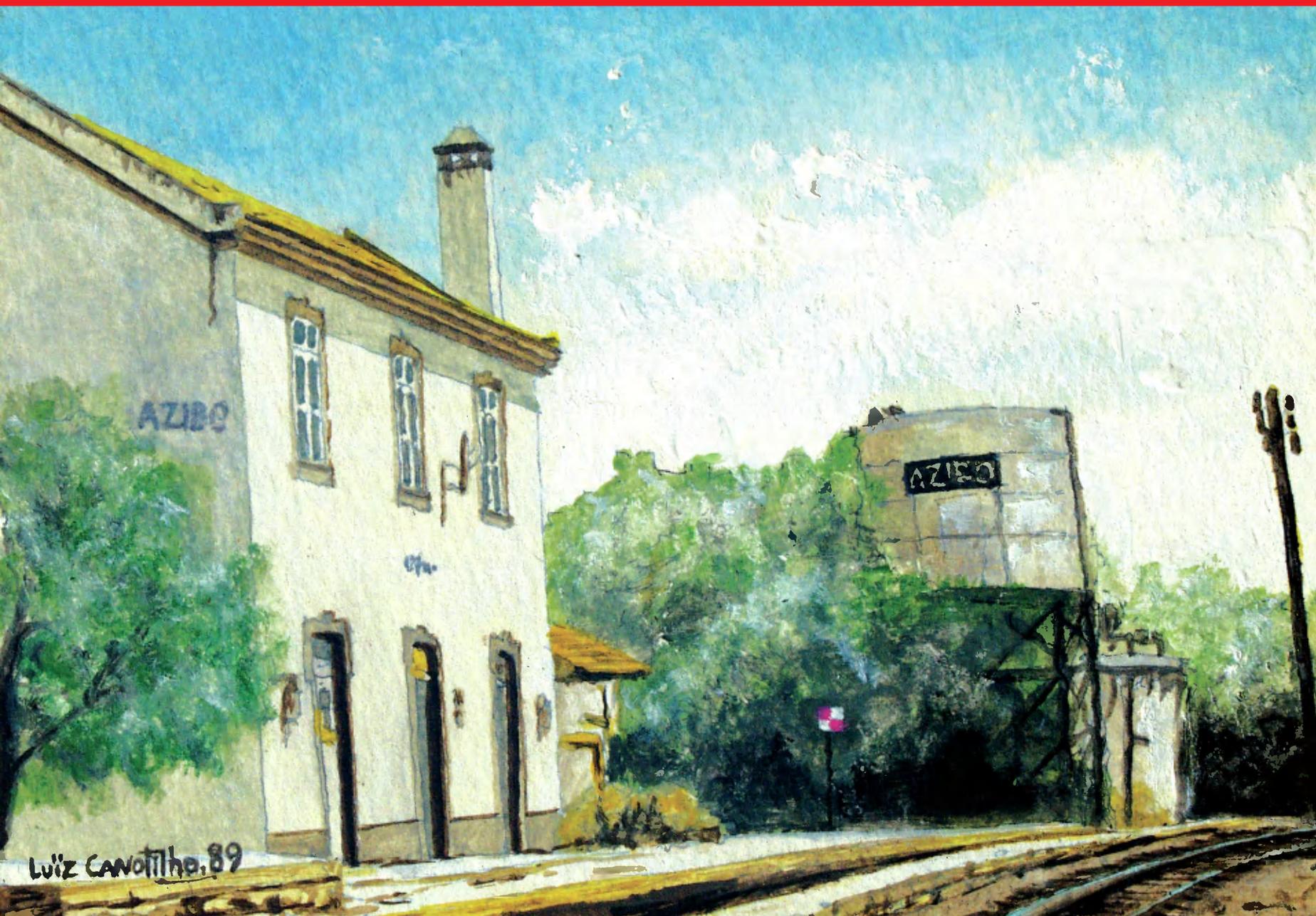
Estação do Azibo | 2006

Nos dias actuais já não serve os mesmos interesses e a estação está completamente abandonada.

De igual importância foi também a estação seguinte, de Cortiços. Foi local de embarque de muitas toneladas de cortiça, uma das principais riquezas da região.

Hoje, felizmente, encontra-se recuperado o edifício da estação, devido ao facto de lá residir o antigo funcionário. A curiosidade leva-nos a deixar no ar mais uma questão. “ Porque não foram cedidos os outros edifícios das outras estações?”. Na verdade, a política de abandono não serve a ninguém!

Segue-se o apeadeiro de Grijó e a 15 de Outubro de 1905, a linha chegava a Macedo de Cavaleiros. Era praticamente o centro de todo o distrito. Era mais uma vitória, digna de mais uma inauguração.



Estação do Azibo | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



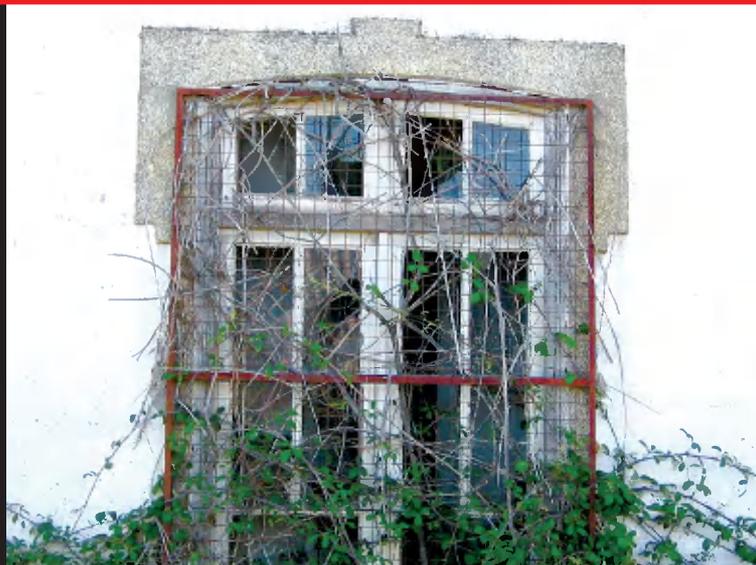
Porta da Estação do Azibo

Cem anos depois confrontamo-nos com uma das mais horríveis paisagens ao visitarmos esta estação de caminhos de ferro. Depois de anos e anos de bem servir o país e as populações, hoje não serve ninguém e desfeia completamente uma cidade jovem e bonita como Macedo de Cavaleiros. É quase impensável deixar chegar edifícios desta natureza e numa cidade, a esta situação! A preservação seria o mínimo exigível para manter a dignidade dos tempos gloriosos de outrora.

É difícil entender como se permite a delapidação do património nacional, quando se poderia perfeitamente utilizá-lo para fins superiores!



Apeadeiro de Salselas | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Janela da Estação de Sendas

Depois de Macedo de Cavaleiros o terreno é quase plano e sem grandes barreiras geográficas o que permitia uma mais rápida implantação da linha férrea.

Segue-se o apeadeiro de Castelãos e logo após a Estação do Azibo. Na época do estabelecimento da linha, ainda não existia a barragem com o mesmo nome, mas a sua necessidade era já premente para o desenvolvimento agrícola do concelho.

O edifício da estação do Azibo aparece-nos hoje em bom estado de conservação porque, a exemplo do que aconteceu ao de Cortiços, vive lá igualmente um antigo funcionário desta estação. Aqui parece ter prevalecido o bom senso!

Ao sair do Azibo, aparece-nos o apeadeiro de Salselas, destinado a servir a pequena localidade com o mesmo nome.



Apeadeiro de Valdez | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação de Sendas | 2006

Hoje este apeadeiro, embora teimosamente de pé, está em estado lastimável, tal como o de Valdrez.

É altura de percorrer o pequeno planalto e de estender a linha, assinalada, aqui e ali, com mais estações e apeadeiros como Sendas, Vila Franca, Chãos e Fermentãos. A linha chega a Sendas a 18 de Dezembro de 1905 e aí foi construído um óptimo edifício que poderia ter nos dias de hoje um destino exemplar, mas nada lhe acontece, esperando somente que o tempo se encarregue de o derrubar dentro de alguns anos. É pena!

Alguns dos edifícios dos apeadeiros já desapareceram. Outros seguem o caminho do aspecto do de Salselas. Nunca foram objecto de opções!

Na recta final do planalto, impunha-se uma estação. Salsas é a estação que aparece dentro da localidade do mesmo nome. Foi importante para o escoamento de frutos secos como a castanha e a noz.



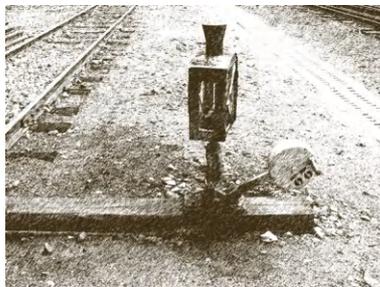
Estação de Sendas | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989

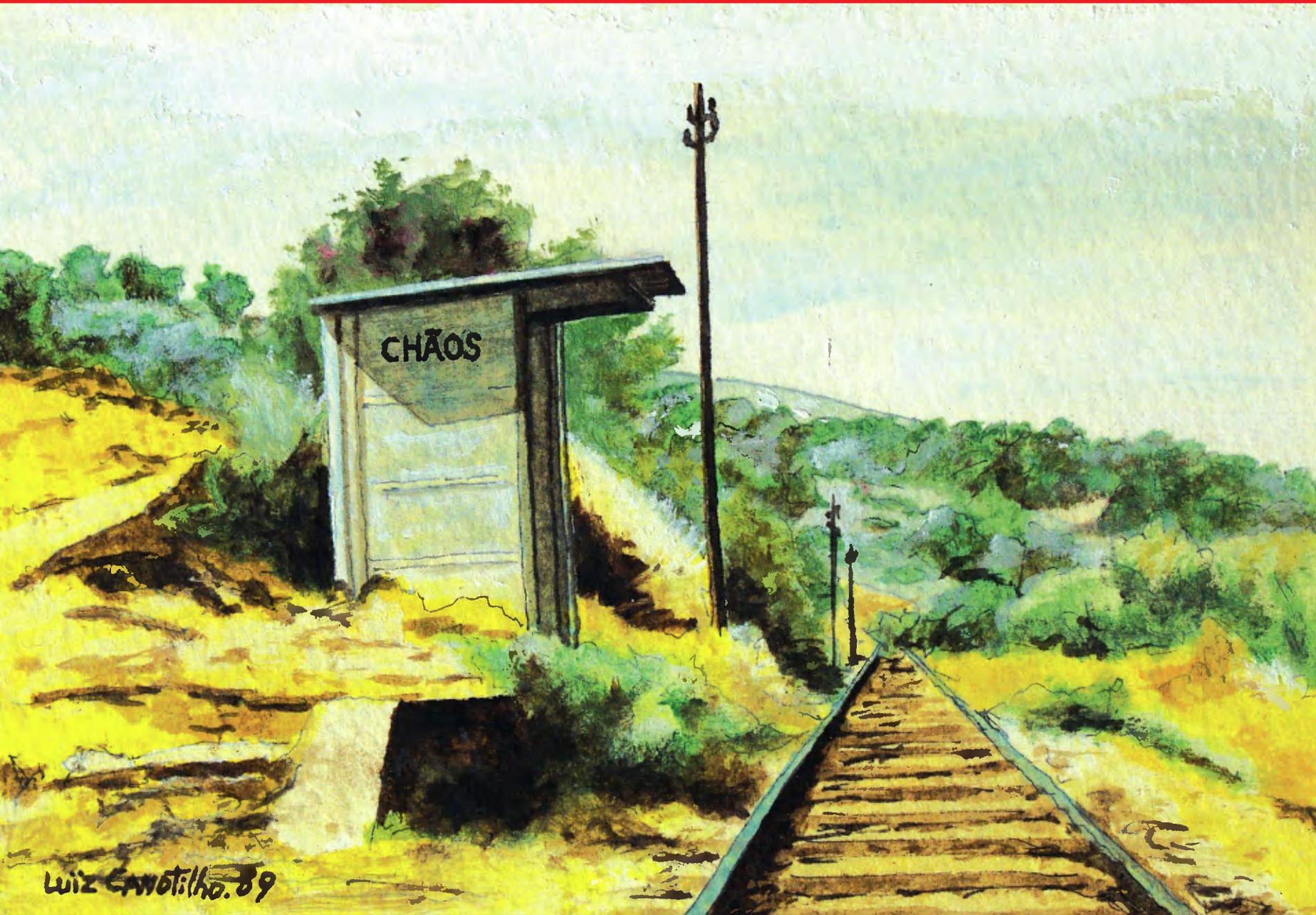


Porta da Estação de Sendas

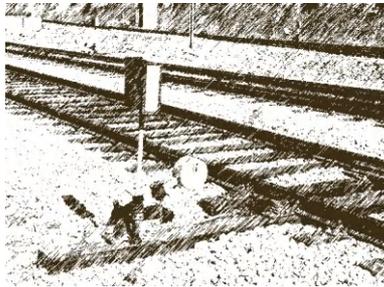


Apeadeiro de Vila Franca | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989





Apeadeiro de Chãos | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989





Apeadeiro de Fermentãos | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação de Salsas | 2006
Em baixo:
Estação de Salsas
antes de ser recuperada.

Um exemplo a seguir



Estação de Salsas | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação de Rossas | 2006

Contrariamente ao que se pode pensar quanto à preservação do edifício da estação de Salsas, ele encontra-se reaproveitado e em belíssimo estado de conservação.

Graças ao esforço conjugado do poder público e das gentes da localidade, todos os edifícios da antiga estação foram reconstruídos e lá instalaram o Museu da Máscara onde também se podem ver manequins, fotografias e alguns artigos de artesanato. O largo da estação foi embelezado e no depósito da água, agora todo pintado de branco, sobressai um trabalho em grés da autoria do professor Luís Canotilho, representando um dos maiores impulsionadores do comboio em Trás-os-Montes, Abílio Beça, governador Civil na época e uma locomotiva.

Depois de Salsas, chega-se ao ponto mais alto desta região. Acaba o planalto e antes de entrarmos na sinuosidade da linha, a estação de Rossas é o marco que assinala a transição. A linha chega a esta povoação a 14 de Agosto de 1905. O edifício da estação encontra-se no meio da localidade do mesmo nome, em lugar privilegiado, mas longe de ter sido objecto de aproveitamento. No entanto, o largo da estação encontra-se embelezado com pavimento



Estação de Rossas | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



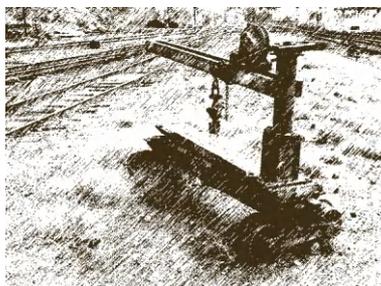
Porta da Estação de Rossas

novo e relvado, o que lhe confere alguma dignidade. Mas o edifício da estação, ergue-se qual marca dos tempos, assinalando a importância de outrora e o abandono a que está votado na actualidade.

Pouco faltava já para o final do ano de 1906 e também era já pouca a distância para chegar a Bragança. Deixando Rossas para trás, aparecem depois alguns apeadeiros como Sortes, Remisquedo e Rebordãos. O apeadeiro de Remisquedo pouco mais era do que uma passagem de nível com guarda, já não acontecendo o mesmo aos outros dois que possuíam já uma envergadura considerável, quer pelos edifícios existentes, quer pela quantidade de passageiros que lá entravam e saíam.



Estação de Sortes | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Já quase com a cidade de Bragança à vista, uma última estação: a da Mosca. Embora já próxima de Bragança, foi muito importante para as populações que habitavam nas aldeias da Serra de Nogueira e queriam dirigir-se à cidade, especialmente nos dias de feira.

Finalmente, a linha entrava em Bragança a **31 de Dezembro de 1906**. Aí se edificou a estação terminal da linha que unia a linha do Douro, desde Foz-Tua, até Bragança. Eram os últimos dias do ano e era a última estação. Construiu-se então a estação terminal da linha. Um edifício digno para uma linha que se queria digna.



Apeadeiro do Remisquedo | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Porta da Estação da Mosca



Apeadeiro de Rebordãos | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



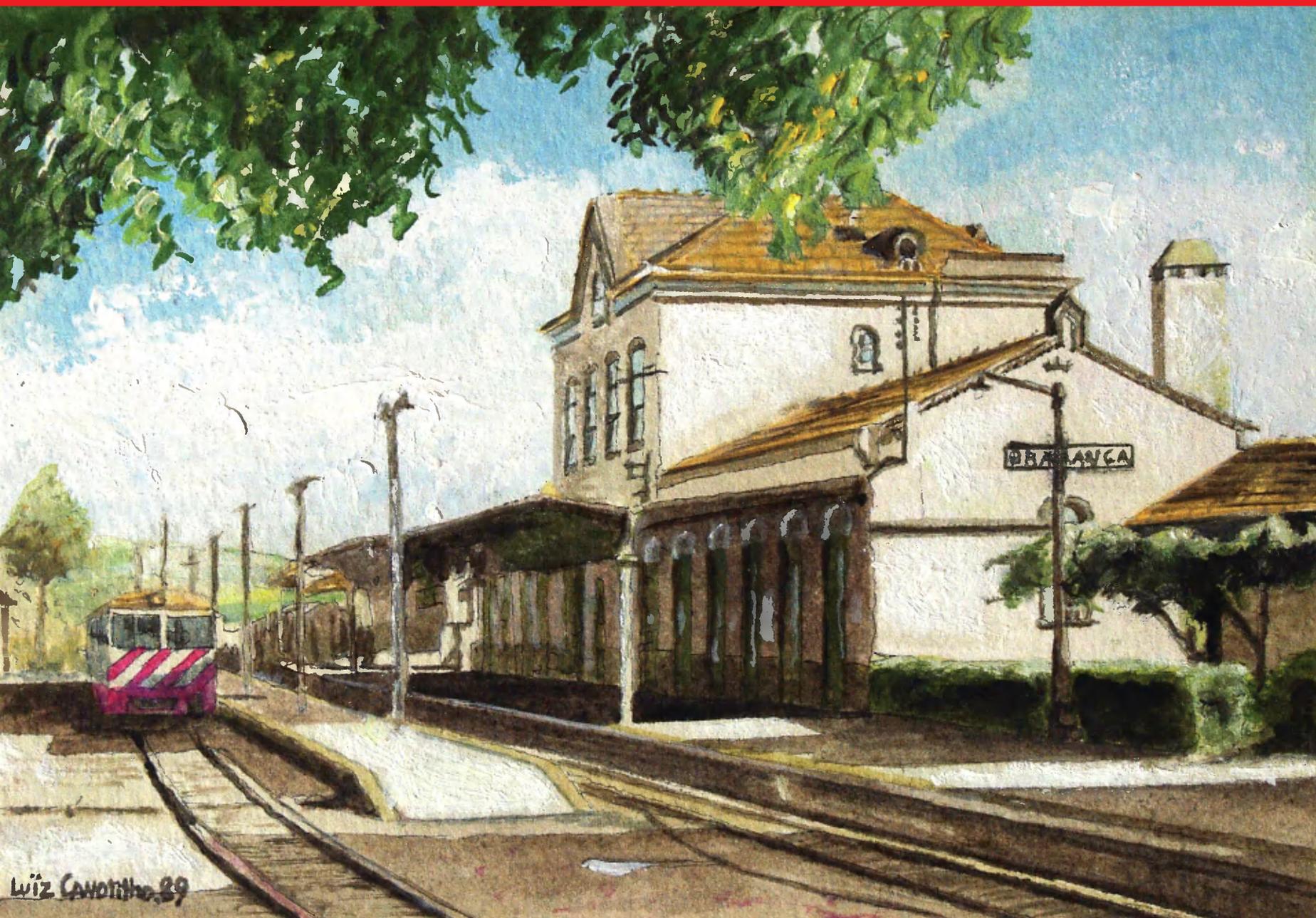
Estação da Mosca | 2006



Estação da Mosca | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989



Estação de Bragança | 2006



Estação de Bragança | Óleo sobre papel de Luís Canotilho | 1989

há 100 anos no dia 31 de Dezembro de 1906

O Phot.º — GARCIA.



Estação de Bragança | 1906

**Chegada da locomotiva pela primeira vez a
Bragança em 31 de Dezembro de 1906**

100 anos depois em Dezembro de 2006



Estação de Bragança | 2006



Foto da Av. João da Cruz e placa comemorativa da homenagem “...ao arrojado empreiteiro da construção da linha férrea”, João da Cruz existente na fachada da Estação, realizada em 1929.



Da estação para a cidade, construiu-se uma avenida com o nome do empreiteiro geral da obra entre Mirandela e Bragança, Avenida João da Cruz. Para trás ficava um trabalho árduo e uma obra de engenharia, a todos os títulos notável.



O Povo de Bragança vê partir pela última vez a locomotiva a vapor.
Ironia do destino: A Monarquia trouxe o caminho de ferro a Bragança. A República parece terminar simbolicamente com este ícone. Mário Soares em Bragança, durante a sua 1ª presidência aberta.
Foto do Professor Jorge Morais.

CURIOSIDADES

Dezembro de 1906

Bragança - Estação do caminho de ferro - Lado da gare



A aldeia de Cortiços, que possui estação de caminho de ferro, foi chamada de oásis comunista após as primeiras eleições verificadas depois da Revolução de Abril de 1974, devido ao facto de se ter verificado a vitória do Partido Comunista com uma altíssima percentagem.

A aldeia de Grijó, onde a linha do Tua tem um apeadeiro, é terra natal de Adriano Moreira, ilustre político português. Antes da Revolução de Abril de 1974, foi Ministro do Ultramar de Oliveira Salazar. Após a Revolução, foi um dos fundadores do Partido do Centro Democrático Social – CDS, tendo sido durante anos deputado pelo mesmo partido, chegando mesmo a ser eleito seu Presidente. Foi também Professor Universitário da Faculdade de Direito de Lisboa.

100 anos depois em Dezembro de 2006



Há 100 anos o complexo da Estação de Bragança tinha sido construído fora da cidade. O seu acesso só foi possível após a construção da Avenida João da Cruz.



Estátua do Conselheiro Abílio Beça na Avenida João da Cruz em Bragança.

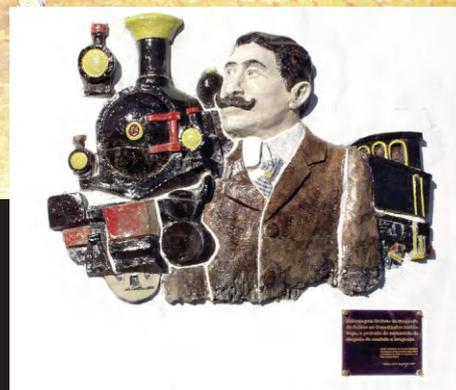
O apeadeiro de Chãos é tão pequeno quanto a sua importância. Na verdade a localidade de Chãos corresponde somente, não a uma aldeia, mas ao local onde se realizou durante muitos anos a maior feira de gado do Distrito de Bragança.

O Empreiteiro Geral da obra para implantação da linha entre Mirandela e Bragança, faliu antes da obra chegar ao fim.

O Conselheiro Abílio Beça, um dos impulsionadores da linha entre Mirandela e Bragança, morreu na Estação de Rossas, debaixo das rodas de um vagão, ao tentar entrar para o comboio quando este já estava em movimento.

A maior parte das linhas de via estreita situa-se no Norte, em Trás-os-Montes e Minho, algumas já encerradas e ao abandono... e outras passaram a metro de superfície.

Em 1947, a Linha do Tua passa a ser explorada pela CP no seguimento de um processo de unificação da exploração da rede ferroviária nacional.



Homenagem ao Conselheiro Abílio Beça, realizada em Agosto de 2006 na Freguesia de Salsas, através da inauguração do alto relevo em grés policromado de Luís Canotilho, com a presença do presidente da Câmara Municipal de Bragança, Eng. Jorge Nunes, o promotor da homenagem e presidente da Junta de Freguesia de Salsas, Sr. Filipe Caldas, a neta e o bisneto do homenageado, respectivamente a Sr.a D. Maria Margarida Beça Pereira e o Eng. António Beça Pereira, após a recuperação da estação. O povo não esquece aqueles que verdadeiramente contribuíram para o seu progresso.



Poste do Telégrafo da Estação de Macedo de Cavaleiros

Em 1 de Janeiro de 1990 foi encerrado o troço da linha entre Mirandela e Bragança.

Apesar de os políticos nunca se interessarem pela manutenção da linha, sempre a usaram como bandeira utilizando-a nas suas incursões ao Nordeste.



O cemitério de locomotivas e carruagens do Peso da Régua

Capítulo III

A LINHA DO TUA NA ACTUALIDADE

Um destino inesperado



Estação de Macedo de Cavaleiros completamente vandalizada e transformada em retrete pública

Engolida pelo progresso ou pelos desejos de uma política conjuntural nacional, a linha do Tua, na sua totalidade, foi votada à desactivação a partir de 1 de Janeiro de 1990. Logo as populações se dinamizaram no sentido de impedir tal resolução. Manifestações em todo o distrito, cartas assinadas por centenas e centenas de pessoas foram dirigidas ao governo de então, para que recuasse na decisão tomada. Nada impediu que numa manhã inesperada, a CP chegasse à Estação de Bragança, levasse a locomotiva e fechasse a linha, para não mais se abrir. O Presidente da Câmara Municipal, Luís Mina, negou saber alguma coisa sobre essa atitude, mas foi acusado de nada ter feito para o impedir. Foi a gota de água que faltava para a população se erguer em uníssono clamor contra tal prepotência, fazendo ameaças variadas e tomando atitudes baseadas num descontentamento indescritível. A linha foi encerrada definitivamente em 1992 entre Mirandela e Bragança, mas durante algum tempo, mantiveram-se intactos os 78 quilómetros de via, assim como os apeadeiros e estações.



Estação de Macedo de Cavaleiros: As imagens não tecem qualquer comentário...

Estação de Macedo de Cavaleiros, na actualidade, à espera da merecida recuperação



O governo não recuou, mas permitiu que a linha entre a estação de Foz-Tua e Mirandela continuasse a operar, encerrando somente o troço até Bragança. Perante a indignação das populações, foi-lhes prometido pela CP que um serviço de autocarros substituiria o comboio. Isso foi efectivamente feito, mas a magia do comboio não poderia nunca ser substituída.

As Juntas de Freguesia e as Câmaras Municipais entraram em negociações com a CP para tomar conta dos edifícios dos apeadeiros e das estações, agora fechadas.

Negociações difíceis! Iniciou-se o vandalismo. Levantaram-se carris, roubaram-se travessas, vandalizaram-se os edifícios das estações. Tudo ficou ao abandono.

A 28 de Junho de 1995 é entregue à empresa Metro de Mirandela a exploração do troço entre Mirandela e Carvalhais, numa extensão de 4,1 km. Era uma tentativa para que parte da linha servisse, pelo menos, os interesses da cidade do Tua, através de um Metro de superfície. Foram construídas estações na cidade para servir o Metro.



Estação de Macedo de Cavaleiros: As imagens não tecem qualquer comentário...

Receberam nomes ligados à União Europeia, como Jacques Delors. Foi então inaugurado com pompa e circunstância. Mas todo o resto da linha até ao Tua permanecia abandonado. As negociações continuavam e o Complexo do Cachão era uma das moedas de troca.

Finalmente a 21 de Outubro de 2001 é entregue a exploração da restante linha, do Tua a Mirandela, à empresa Metro de Mirandela. Curiosamente, esta empresa só passava a ser utilitária da linha e de nada mais, já que os edifícios dos apeadeiros e estações estavam fechados e sem autorização de utilização fosse por quem fosse.

Podemos ver pelas fotografias aqui expostas a realidade desta situação incompreensível. Se a linha continua a servir, porque razões não podem servir os edifícios das estações?

Da estação de Mirandela só é utilizado o cais de embarque. O edifício enorme e imponente da estação que marcou uma época e ainda poderia continuar a marcar, está fechado, abandonado e entregue à voracidade do tempo e das pessoas.

Na verdade, o Metro de Mirandela não é senão o aproveitamento de 4,1 quilómetros de via entre Mirandela e Carvalhais, percorridos em cerca de 10 minutos, quatro estações de Metro dentro da cidade e a linha até ao Tua.

A frequência não é grande, mas pelo menos funciona e serve os alunos em tempo de aulas e as poucas pessoas que, das aldeias vão até à cidade colmatar necessidades.

A partir de 21 de Outubro de 2001, a CP anuiu a que a empresa Metro de Mirandela assegurasse as três ligações diárias à linha do Douro, no Tua. Deste modo a empresa Metro de Mirandela passava a assegurar o troço Mirandela - Carvalhais, por um lado e o troço Mirandela – Tua, por outro.

Acabava aqui o serviço das quase centenárias carruagens Napolitanas e das Alsthom 9020. O material circulante desde 1995, ano da inauguração, é constituído por 4 automotoras Duro Dakovic, fabricadas na ex-Jugoslávia em 1963 e pintadas de verde-alface. Isto prova pelo menos que, apesar de antigas, estas automotoras ainda servem nos dias de hoje como outrora serviram. Mas servem mal. Têm baixa capacidade e não têm casa de banho. Em dias de frequência, as pessoas viajam de pé!

Mas voltemos ao Tua. A actualidade é bem diferente da magia que o comboio emprestava a quem nele viajava outrora. Depois de 1990 tudo mudou para esta linha centenária. Depois de cem anos de bom e efectivo serviço, é abandonada completamente pela CP e as razões apresentadas era bem claras: não dá lucro e está ultrapassada a via estreita. Apresentaram-se soluções. A CP foi intransigente e o governo também. E mesmo a via larga por onde a linha do Douro corre, esteve para encerrar na época. Não haveria ligação a Espanha por Barca D'Alva.

A estação do Tua, no que concerne à via estreita, foi apanhada pelo abandono total, tanto em termos de estação, como no que respeita às locomotivas, carruagens e outros materiais. Chega a parecer uma estação fantasma!

Indo em direcção a Mirandela, aparece o apeadeiro de S. Lourenço, objecto de grande polémica entre a REFER e o autarca da Carrazeda de Ansiães há já algum tempo. Na realidade, este apeadeiro foi todo reconstruído e modernizado com a intenção de servir as pessoas que procuravam as Termas de S. Lourenço. O autarca de Car-



O Metro de superfície na Estação de Mirandela

Estação de Mirandela





Estação de Salsas recuperada, e transformada em Museu da Máscara, graças ao empenho do seu autarca, o Sr. Filipe Caldas

razeda contava que a REFER cedesse o edifício à autarquia já que o projecto era dela e esta dotou inclusivamente o edifício de luz eléctrica. O que se veio a verificar é que a REFER não entregou a ninguém a estação, mantendo-a fechada e em completa degradação.

Apesar da linha ainda se encontrar em funcionamento até Mirandela, nenhuma das estações está aberta. Não se compreende o porquê desta situação. Quase todos os edifícios se encontram fechados, com as portas e janelas trancadas, mas com os vidros partidos. O tempo e o vandalismo tratam de tudo.

Demos conta do estado das estações ao longo de toda a linha e facilmente verificámos que existe um abandono enorme de quase todo o património existente. Dizemos quase, porque encontrámos situações que nos agradaram substancialmente, muito embora apareçam na proporção inversa da utilização da linha, ou seja, até Mirandela, que a linha está a ser utilizada pelo Metro e onde haveria uma razão forte para que todas as estações fossem utilizadas, elas encontram-se completamente abandonadas; na parte da linha que está desactivada, de Mirandela a Bragança, encontramos, no meio de tanto abandono, algumas estações recuperadas e felizmente ocupadas. É o caso das estações de Cortiços e do Azibo, que estão a ser habitadas por antigos funcionários o que permite uma conservação perfeita ao longo do tempo. Mas o caso mais feliz é o da estação de Salsas, onde uma conjugação de esforços permitiu uma reconstrução feliz de todos os edifícios da estação, surgindo um museu de artesanato e o embelezamento de todo o espaço, como já realçámos.



A actual secção museológica da estação de Bragança está encerrada ao público. No seu interior constam entre outros, a locomotiva N1 , uma motorizada e um quadriciclo de manivela (ambos na imagem)

A E166 em Bragança no ano de 1987



A E166 em Bragança no ano de 1989



Falta referir um último caso. A estação terminal da linha, sofreu uma transformação total. Na verdade a estação de Bragança é hoje o símbolo do que poderia acontecer ao longo da linha do Tua a algumas estações aí existentes. Na antiga estação da capital do distrito surgiu uma outra estação, mas de camionagem, onde sobressai um edifício renovado, modernizado e reaproveitado com espaços interiores adequados a uma modernidade exigente e funcional. Mas se as linhas desapareceram, não desapareceu totalmente o material circulante, já que permanece no local um museu onde se encontra a locomotiva E 55, uma vagoneta e um quadriciclo entre outras peças interessantes ligadas aos tempos em que por aqui circulavam as locomotivas e as carruagens de que todos temos saudades. O Museu ocupa a antiga cocheira de carruagens da antiga estação.

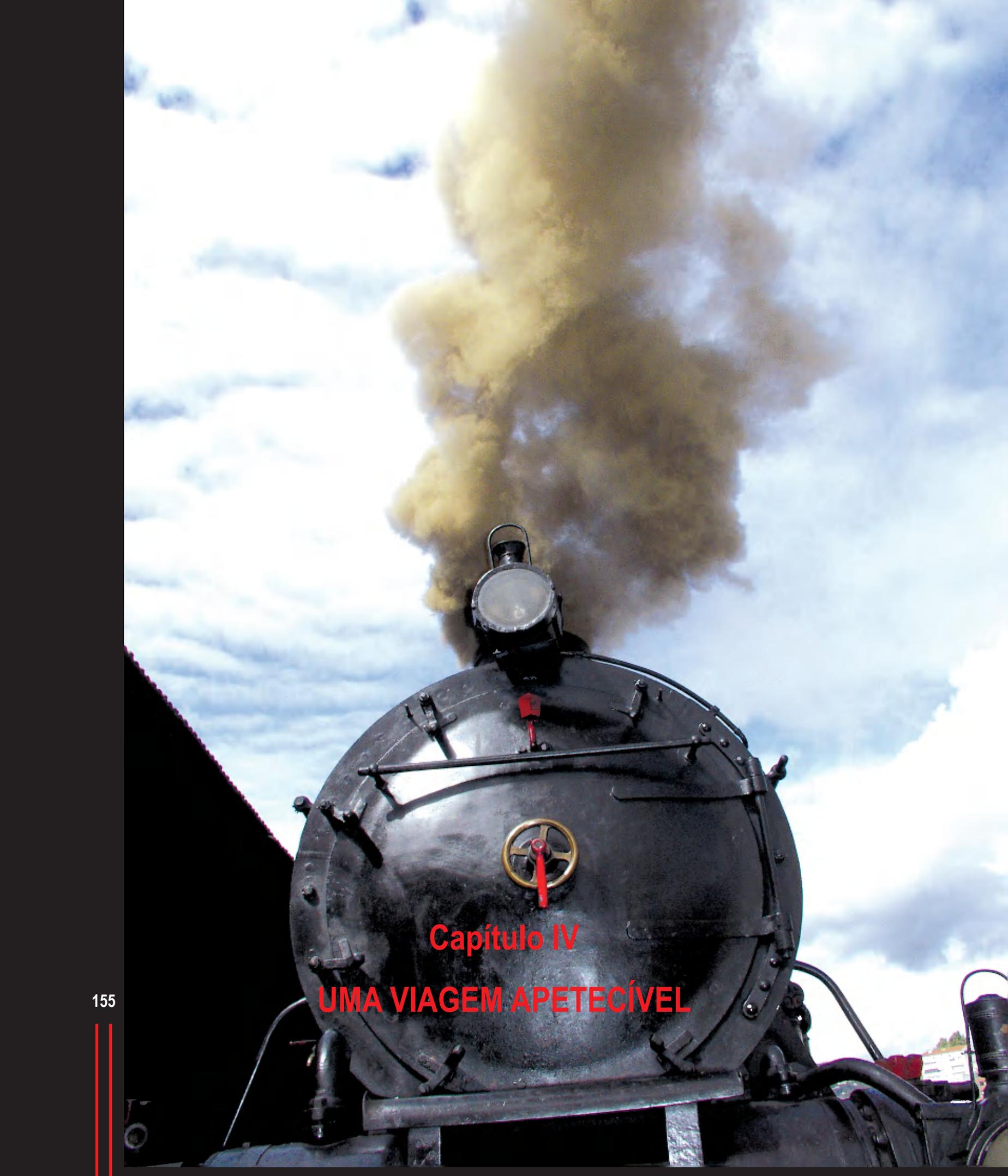
A E166 em Bragança no ano de 1989

A E166 no Tua no ano de 2006





A preparação de uma locomotiva resulta ser muito mais complexa e apaixonante do que dar à chave de ignição de um motor de combustão. O aquecimento demora várias horas, sempre vigiado através dos vários manómetros de pressão. Todas as engrenagens estão constantemente a ser lubrificadas, promenor a ter em conta mesmo durante as paragens existentes no percurso.



Capítulo IV

UMA VIAGEM APETECÍVEL



Dezembro de 1906

Ao apito do chefe da estação respondia o assobio prolongado da máquina a vapor que se punha em movimento. Estava dada a partida. Na estação, a velha composição arrancava, por entre baforadas de vapor e de fumo. Uns vão lá dentro, pendurados nas janelas e nos varandins e outros ficam na estação a ver o rasto de fumo perder-se na curva. Na viagem, não era aconselhável levar roupa branca. O fumo que saía da máquina, encarregava-se de a pintar de negro.

As carruagens de terceira classe, com bancos de pau, saltavam nos carris, os solavancos eram muitos, a trepidação era imensa. Nos tempos do carvão e do aço, os comboios não tinham muito conforto e era bem vivo o ferro contra ferro, o baloiçar permanente, o fumo que se infiltrava no interior das carruagens, mesmo que as janelas estivessem fechadas, pois os passageiros queriam-nas abertas para contemplar o rio que, em alguns troços, parecia beijar a linha, tal era a proximidade a que ambos deslizavam. O entusiasmo da viagem contagiava adultos e crianças. Para uns era o baptismo, para outros um culminar de emoções. Crianças e adultos deliravam viajar de comboio. Era quase uma festa fazer uma viagem ascendente ou descendente entre algumas estações ou ir mesmo até à capital. Os dias de Feira em Bragança ou mesmo em Mirandela, eram certamente de festa dobrada. Podia-se comprar um púcaro de alumínio no qual era servida água fresca por garrações de palha durante toda a viagem. Também aparecia o rapaz com rebuçados e chocolates para vender. Às vezes trazia sandes e cervejas que os mais sedentos se encarregavam de esvaziar.

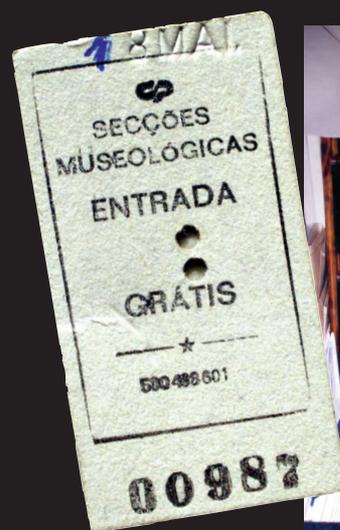
No meio de tanto solavanco e do matraquear certo dos carris, ouvia-se o “pica”, assim chamavam ao revisor que passava, de carruagem em carruagem, pedindo os bilhetes para os inutilizar de seguida com um furo.

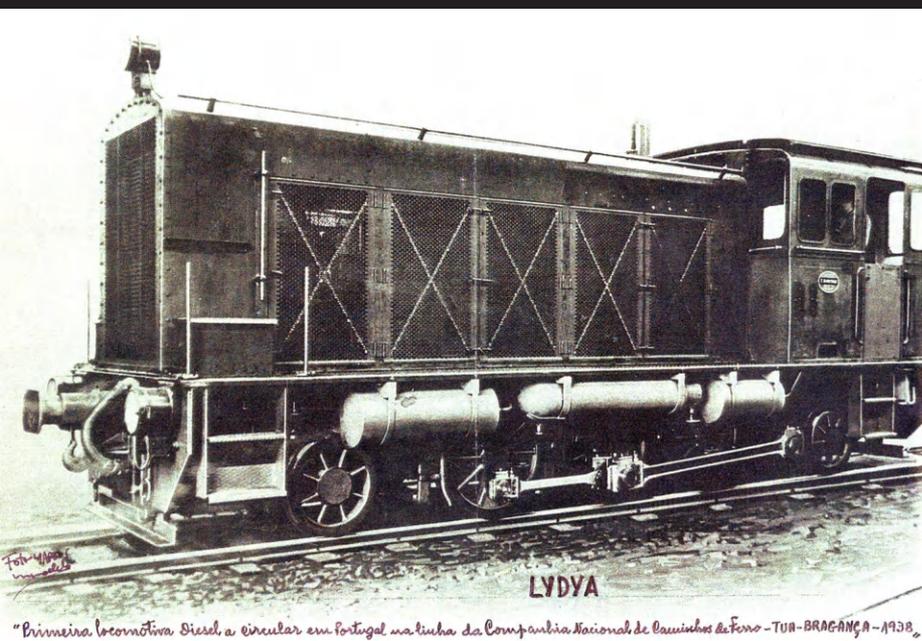
De repente o comboio parava. S. Lourenço. Santa Luzia. Tralhariz. Brunheda. Apeadeiros e estações iam desfilar. Uma paragem mais longa. No meio de um silêncio sepulcral onde somente o sussurrar do rio ou o chil-



Dezembro de 2006

Um bom exemplo de recuperação.
A maior concorrente do caminho de ferro, foi desde sempre a camionagem. Passados 100 anos da chegada do 1º comboio, a actual gare transformou-se em estação de camionagem





"Primeira locomotiva Diesel a circular em Portugal na linha da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro - TUA-BRAGANÇA - 1938.



A 1ª LOCOMOTIVA DIESEL QUE CIRCULOU EM PORTUGAL
COMPANHIA NACIONAL (C.N.) - 1938

No ano de 1939, era experimentada a 1ª locomotiva a diesel em Portugal. Seria a Linha do Tua, o palco de apresentação da "LYDYA"

rear dos passaritos se ouvia, esperava-se pelo comboio de sentido contrário. Por vezes havia muita gente à espera para apanhar a composição e então, aos empurrões, lá iam entrando, acabando por se acomodarem nos lugares livres. Logo que houvesse via livre, a máquina a vapor partia de novo com um silvo agudo, avisador do recomeço da viagem. Para animação dos passageiros, de vez em quando, lá se ouvia o cacarejar de uma galinha que, de dentro de um cesto, retilava pela prisão intempestiva a que a sujeitavam.

Mais à frente voltava a parar. Mais uma estação. Passado que era o tempo de paragem, a locomotiva arrancava novamente com mais uma apitadela. Normalmente rebocava quatro ou cinco carruagens. Uma ou duas eram de 1.ª classe e tinham uns assentos estofados e por vezes rebocava um vagão de carga cujo conteúdo ia deixando pelas estações a que era destinada. A máquina era abastecida de água em duas ou três estações. A velocidade máxima rondaria os 40 km/hora. O maquinista, incansável, continuava a alimentar à pazada o ventre da locomotiva, que devorava, numa viagem de ida e volta a Bragança, cerca 2500 quilos de carvão.

Em Mirandela, o rapaz dos doces entrava ou saía para carregar de novo a maleta. Era um ponto de referência. Saía e entrava muita gente. Até Macedo de Cavaleiros o terreno era mais plano. A paisagem também era diferente. O rio separava-se da via. Quando chegasse à estação da Mosca, já Bragança estava perto. Finalmente, a locomotiva lá entrava na cidade, apitando forte e bem alto para avisar da sua chegada. Na estação, uns esperavam os amigos e familiares, outros despediam-se dos que seguiam para outras paragens. Até ao Tua ou até ao Porto.

Do Tua até Bragança eram quase quatro horas de viagem e o mesmo se gastava no regresso. Era uma viagem rápida apesar de tudo. O tempo das cavalgadas e dos coches parecia ficar cada vez mais distante! Era o progresso que chegava. Por cem anos!



A Estação de Bragança no Inverno frio de 1980

QUE FUTURO PARA A LINHA CENTENÁRIA?

Uma solução plausível



Avenida João da Cruz nos primeiros anos do século XX. Observa-se o complexo da Gare de Bragança com a locomotiva N1. A linha contornava toda a cidade (a Av. Sá Carneiro seria muito mais tarde construída no seu percurso)

Todos sabemos que o progresso tem imensa força e que mais tarde ou mais cedo se impõe. Ao fazê-lo, começa por tornar obsoleto aquilo que substitui. Ao verificar-se esta substituição, surge uma sensação de perda, algo que desaparece e deixa um vazio imenso gerando os mais díspares tipos de sentimentos.

Mas não podem esses sentimentos impedir o curso normal da vida e do desenvolvimento. Há que ultrapassar essas barreiras e saber encontrar uma solução para que o obsoleto possa integrar-se e servir o próprio progresso. É uma questão de ajustamento. Afinal, o obsoleto pode não o ser tanto como pensamos.

Numa região como o Nordeste Transmontano, onde pautava a despoluição, onde se usufruiu de um ambiente saudável, onde ainda encontramos Parques Naturais e rios quase despoluídos, é tempo de saber aproveitar esta dádiva da Natureza e a consciência dos homens, dividindo esta riqueza com todos os que quiseram senti-la.

Muito embora a linha do Tua só ligue actualmente o Tua à cidade de Mirandela, pode perfeitamente esse troço integrar-se num programa global de Turismo, percorrendo todo o Nordeste Transmontano.



Interior da Estação de Bragança em 1989



A Estação de Bragança no Inverno frio de 1980

O Turismo pode ser uma das soluções plausíveis para poder aproveitar o que parece obsoleto e integrá-lo na realidade de um progresso que não se pode ignorar. A par desta natureza invejável, o Nordeste oferece uma panóplia de possibilidades que não se podem desperdiçar. A paisagem natural, as montanhas agrestes e verticais, os vales profundos, o clima, a gastronomia peculiar e tão conhecida em todo o país, desde a alheira à posta mirandesa ou ao butelo com cascas, as aldeias históricas, quase medievais onde o comunitarismo agrícola, embora em extinção, ainda subsiste como em Rio d'Onor, a caça e a pesca, as festas como a dos Rapazes, na Lombada e a monumentalidade histórica que salpica cada aldeia marcando um tempo longínquo e a necessidade de afirmação deste povo que teima em manter vivas as tradições, os usos e os costumes.

Para quem demanda estas paragens e vem do litoral pela linha do Douro, depois de ver a grandeza dos vinhedos e chegar à estação do Tua, pode apanhar a via estreita e, acompanhando o rio Tua, desfrutar de uma paisagem diferente até Mirandela. Desde os vales profundos e das arribas sobranceiras ao rio, até aos terrenos mais brandos da cidade Princesa do Tua, a paisagem é soberba. Depois de Mirandela há todo um espaço para descobrir e conhecer. Macedo de Cavaleiros, Freixo de Espada à Cinta, Miranda do Douro, Mogadouro, Vimioso e Vinhais. Para Sul temos Vila Flor, Carrazeda de Ansiães, Alfândega da Fé e Torre de Moncorvo.

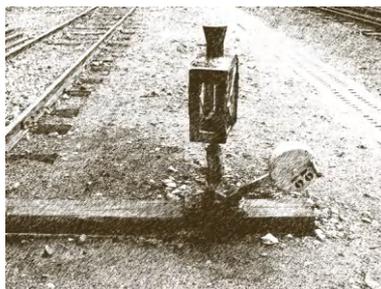
A capital de Distrito espera os visitantes de braços abertos. Bragança é uma cidade moderna, de média dimensão, de grandes avenidas, bairros novos, com uma arquitectura integrada num crescimento sustentado, não ficando a dever nada a muitas cidades deste país. O seu Instituto Politécnico é a prova da modernidade e do progresso. A sua história espera que a descubram e os seus monumentos estão à espera de quem os visite. O castelo altaneiro, bem conservado, com a Domus Municipalis no seu interior, é dos monumentos mais visitados de Portugal. Os solares e as igrejas medievais, em perfeito estado de conservação, constituem outro atractivo interessante.

Num mundo que queremos global, a integração de todos os elementos interessantes e susceptíveis de desenvolver esta região, é primordial e tudo pode começar pela linha do Tua. A locomotiva obsoleta, a carvão, que deixava para trás um rasto de fumo, ainda pode voltar a percorrer os 54 quilómetros de linha até Mirandela. As antigas carruagens *Napolitanas* ainda podem voltar a transportar os turistas que procuram fazer uma viagem histórica. As linhas estão lá e são utilizadas actualmente pela empresa do Metro de Mirandela, mas não é o mesmo. Elas continuam teimosamente à espera do obsoleto!



Chegada da Locomotiva à Estação do Pinhão

Alguma cronologia e acontecimentos interessantes:



Alguma cronologia de interesse:

- 1844/12/19 - Fundação da Companhia das Obras Públicas de Portugal. Um dos objectivos é a elaboração de estudos para a construção do Caminho de Ferro.
- 1852/08/30 – Criado o Ministério das Obras Públicas tendo à frente Fontes Pereira de Melo.
- 1853/05/13 - Contrato com a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro Portugueses para a construção do troço de Lisboa até à fronteira de Espanha, passando por Santarém.
- 1854/07/24 – Contrato para a construção da linha entre Aldeia galega e Vendas Novas.
- 1855/7/26 – Projecto para a construção da linha Lisboa – Sintra.
- 1855/12/15 – Fontes Pereira de Melo rescinde o contrato com a Companhia Central Peninsular, a qual acaba definitivamente em 1857.
- 1856/10/28 - Viagem inaugural do troço entre Lisboa e o Carregado.
- 1856/10/30 - Abertura à exploração pública do troço entre Lisboa e o Carregado, na Linha do Leste. A bitola usada era de 1,44 m.
- 1858 – Início dos serviços de Mercadorias.
- 1859/09/14 - Contrato com D. José de Salamanca para a construção e exploração do Caminho de Ferro do Leste e Norte, com bitola de 1,67 m.
- 1860 – Constituição da Companhia Real.
- 1861 – Inaugurados os troços entre o Barreiro/Vendas Novas e Pinhal Novo/Setúbal.
- 1862 – Aprovada a construção da estação de Santa Apolónia – Lisboa.
- 1877/11/04 - Inauguração da ponte sobre o Rio Douro, na Linha do Norte.
- 1882/04/10 - Inauguração do comboio rápido entre Madrid e Lisboa e entre Galiza e Porto.
- 1882/08/03 - Inauguração oficial da Linha da Beira Alta.
- 1887/11/04 - Início da exploração do Sud-Express, que faz a ligação Lisboa-Madrid-Paris e Calais.
- 1887/12/02 - Inauguração da Linha do Douro.
- 1890/11/25 - Abertura à exploração da Linha do Dão (Santa Comba Dão e Viseu).
- 1906/12/31 - Abertura à exploração do troço entre Rossas e Bragança. Conclusão da Linha do Tua.
- 1921/09/28 - Abertura à exploração do troço entre Tâmega e Chaves. Conclusão da Linha do Corgo.
- A CP foi nacionalizada em 1975.

Alguns acontecimentos interessantes:

- 01/04/1868: É inaugurado o serviço directo de Lisboa a Madrid, para passageiros de primeira classe.
- 03/05/1871: É colocado à disposição do público o livro de reclamações nas estações das linhas do Leste e Norte.
- 30/02/1873: Greve de oito dias dos maquinistas, fogueiros e operários das oficinas do Leste e Norte, da Companhia Real.
- 01/03/1877: É colocada a primeira peça do arco da ponte do Douro.
- 10/04/1882: É inaugurado um comboio rápido entre Madrid - Lisboa e Porto - Galiza.
- 04/11/1887: Início da exploração do Sud-Express, ligando Lisboa-Madrid-Paris e Calais.
- 05/10/1916: Inauguração da nova estação do Porto - São Bento.
- 11/08/1928: Inauguração da nova estação do Cais do Sodré, na Linha de Cascais, projecto do Arq. Pardal Monteiro.
- 30/06/1958: Inauguração da electrificação do troço Lisboa - Entroncamento.