

"A LINHA DA REGUA A CHAVES E À FRONTEIRA

Não podem ficar sem registo a comentario, em publicação d'esta indole, os factos ultimamente occorridos e as providencias governativas toma das ácerca da construcção da linha do Corgo e do seu prolongamento até a fronteira. É grande o seu alcance, não só por determinarem a prompta realização de tão importante melhoramento, como pelas suas consequencias futuras em relação a outras linhas.

Deixemos os jornaes politicos disputar para a respectiva agremiação as glorias do emprehendimento e façamos historia e critica imparcial.

*

É reconhecida ha muito a necessidade de uma linha que, partindo da Regoa, suba o Corgo, para servir Villa Real, importante capital de districto, Villa Pouca de Aguiar, ponto de convergencia de numerosas estradas e portella obrigada de passagem para o valle do Tamega, as estancias das Pedras Salgadas e de Vidago, tão frequentadas já hoje, a fertil veiga de Chaves e as extensas e ferteis regiões que a dominam, indo finalmente ao lado do Tamega até a fronteira sollicitar o trafego de Verim.

A principal arteria d'aquella região deve ser a linha do Valle do Tamega, que, partindo da Livração na linha do Douro, sirva Amarante e a região de Basto e acompanhe o rio até a foz da ribeira de Oura para se ligar nas proximidades de Vidago com a linha anterior, tendo antes entroncado nella pelas alturas de Cavez

a linha de Trofa a Guimarães, prolongada por Fafe até ali.

A construcção da linha do Tamega não dispensa porém a do Corgo, cuja construcção se justifica por considerações de ordem politica e administrativa, pois serve uma capital de districto, e pelo trafego que pode ter. Demais, a linha do Corgo deve ter o seu natural prolongamento para a margem esquerda do Douro por Lamego a Villa Franca das Naves.

Na réde ao Norte do Mondego, estudada em 1886, figuravam todas essas linhas, cuja razão de ser foi reconhecida pelo inquerito administrativo de 1898. Propostas pela respectiva commissão tecnica, foram finalmente classificadas pelo decreto de 15 de fevereiro de 1900, em cujo plano figuravam ainda, para servir a região transmontana, o troço de Miran-



A estação da Régua em Novembro de 1983.

© João Marques



della a Braganca e a linha do Pocinho a Miranda.

Util providencia foi essa, que, formulando um plano de viação acelerada methodicamente estudado e sujeito ao voto das regiões interessadas, traçou caminho bem definido á acção governamental ou á iniciativa particular, facilitadas ou despertadas pela benefica lei de 14 de julho de 1899.

*

Em 1897 foi concedido por alvará a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral a linha da Regoa a Chaves e á fronteira, de 1m de largura de via, e sem encargo para o Estado. Cedo reconheceram os concessionarios que não podiam dispensar o auxilio do Estado e por isso obtiveram que o alvará fosse substituido por um decreto de concessão provisoria, de 1 de abril de 1897, concedendo diversas vantagens de isenções de impostos, o qual ficou dependente de approvação legislativa. Parecia facilitada assim a construcção da linha, tanto mais que o projecto de 1887, sujeito a limite de 150m nas curvas, e por tanto extrema-

mente caro na difficil região que vae da Regoa até o extremo sul do valle de Villa Pouca, era substituido entre a Regoa e Villa Real pelo projecto de 1897 com curvas de 60m e portanto extraordinariamente mais barato.

Havia todas as probabilidades de obter capitaes, quando surge a monstruosa proposta de lei de 12 de julho de 1897 para o arrendamento das linhas do Estado e construcção das respectivas linhas complementares com garantia de juro. Previam-se varias linhas no Minho; em Traz-os-Montes nenhuma, a não ser o ultimo troço da linha de Braga a Chaves, com garantia sobre 35:000.000 réis por kilometro.

Essa garantia, promettida a uma linha concorrente da Regoa a Chaves que fôra concedida sem esse auxilio, matou a iniciativa incipiente.

Debalde foi sanccionada a concessão provisoria pela carta de lei de 27 de julho de 1898, que auctorizava o governo a tornar definitiva a concessão e a alargar as isenções de impostos.

Nem o governo usou da auctorização, nem os concessionarios se moveram.

A lei de 14 de julho de 1899, reorganizando a administração das linhas do Estado, creando e dotando o fundo especial para occorrer aos melhoramentos nellas necessarios e á construcção das linhas complementares, e concedendo auxilios e facilidades á iniciativa particular, veiu abrir novo periodo de actividade para a nossa viação acelerada.

A um homem benemerito, a cuja memoria devemos tributar homenagem, deve a provincia de Traz-os-Montes os seus caminhos de ferro. O distincto engenheiro José Ferro Madureira Beça, deputado pelo districto de Bragança, empenhou-se vivamente pela construcção da linha de Mirandella a Bragança, pelo Estado ou por uma empresa, ao abrigo da lei de 14 de julho e suscitou e apresentou ao ministro uma proposta de Moses Zagury em que se pedia a garantia de 4 ½ %.

Ao tempo geria já a pasta das obras publicas o actual ministro, que tão brilhantemente assignalada deixa a sua passagem pelo poder, pois foi administrador de larga e intelligente iniciativa. Pouco tempo depois da sua entrada para o



A Linha do Corgo em Agosto de 1979.
© João Marques



Tanha, 2005.
© Dario Silva.

governo inquiriu da situação em que se achavam as diversas concessões de caminhos de ferro para os regularizar e chamar a situações claras e definidas. Foi assim que fez expedir os alvarás da concessão das linhas do Valle do Vouga, de Guimarães a Fafe, e em 10 de outubro de 1901 a da Regoa a Chaves, cujos concessionarios só então fizeram o respectivo deposito, começando-se-lhes a contar os prazos.

As diligencias de Madureira Beça encontraram nelle decidido apoio.

Mandou pois abrir concurso publico para a concessão provisoria da linha de Mirandella a Bragança, baseando-se na proposta que recebera, estipulando a

garantia de 4 1/2 % sobre o capital que resultaria da praça e deixando a concessão definitiva dependente de sancção parlamentar.

Realizou-se o concurso, recebendo-se uma unica proposta. O apresentante da primitiva proposta, em vez de tomar parte no concurso, como devia, tentou protestos e esboçou reclamações sem valor, a que o illustre ministro quiz tirar sombra de pretexto, abrindo nova praça com a base da proposta apresentada no concurso anterior e celebrando em seguida o contrato provisorio com o adjudicatario e unico concorrente José Lopes da Cruz.

Madureira Beça não deu por finda a sua

tarefa e diligenciou por todas as fórmias angariar capitaes para a construcção. Veiu a morte feril o prematuramente, sem o deixar ver realizado um melhoramento por que tanto propugnara.

A necessidade da apresentação ás Camaras do con-tracto provisorio de Mirandella a Braganca deu logar á inclusão na mesma proposta de lei da auctorização para a concessão, mediante concurso, da linha da Regoa a Chaves e á fronteira, com garantia de juro de 4 1/2 % sobre o custo kilometrico de 26:000\$000, e para a acceitação da desistencia dos primitivos concessionarios.

Nessa proposta, cujo relatorio foi aqui publicado, punham-se em relevo, alem

Estação de Carrazedo, 2004.
© Dario Silva.





Linha do Corgo, 2004.
© Dario Silva.

das razões de justiça distributiva que reclamam imperiosamente a construção das linhas transmontanas, os importantes crescimentos de rendimento na linha do Douro, que vinham compensar a maior parte dos encargos da garantia de juro. Estipulavam-se ainda as condições técnicas da linha da Regoa a Chaves, admitindo-se a possibilidade da redução a 100m dos raios de curvas nos troços d'excelcional dificuldade.

Pena foi que esse limite de 100m, mais que suficiente para as linhas de 1m, não fosse francamente aceite sem restrições. É tempo de pensarmos em construir economicamente as linhas secundárias sem luxo dispensável, e luxo caríssimo é o raio de 150m em regiões alcantiladas. Demais, para a linha do Vouga o limite é de 80m; no projecto de 1897 do troço da Regoa a Villa Real, louvado pela proficiência com que foi estudado, desceu-se ao limite de 60m.



Linha do Corgo, 2005/2006.

© Dario Silva.

A carta de lei de 24 de maio de 1902, votada por louvavel accordo dos partidos, approvou o contrato de Mirandella e autorisou a abertura do concurso para a linha da Regoa a Chaves. E concederam-se sem objecções garantias de juro a 173 kilometros de linhas em plena discussão do concurso com os credores! Taes foram, entre muitos outros, os beneficos fructos da lei de 14 de julho de 1899.

*

Realizou-se o concurso, recebendo-se quatro propostas, nenhuma das quaes estava nas estrictas condições leaes. Resolveu por isso o Governo abrir novo concurso sobre a base da proposta que julgou mais favoravel, ficando a adjudicação definitiva dependente de sanção legislativa, visto que as bases adoptadas eram diversas das do primeiro concurso. Elevava-se o deposito, descia a 60m o limite de raio das curvas, elevava-se a 23 kilogr. o peso por metro de carris, exigiam-se velocidades commerciaes eguaes ás dos comboios congeneres da

linha do Douro e eliminava-se a base de licitação.

Fixado o prazo do concurso, desde logo prolongado por mais 60 dias a pedido de um dos concorrentes, realizou-se em 16 do corrente. Apareceu uma unica proposta, depois de curiosas peripecias que não vem para aqui relatar e que, segundo consta, frustaram o proposito de um concorrente serio e dispondo de capital.

A proposta vinha, talvez propositadamente, eivada de palpaveis nullidades. Poucos dias antes do concurso houvera renhida peleja parlamentar acerca dos actos do Governo. Não era o ensejo mais proprio.

Em vista do resultado do concurso o sr. ministro das obras publicas resolveu, com applauso geral, mandar construir a linha por conta do Estado, para o que foi promulgado o decreto de 18 do corrente e quatro portarias prescrevendo as providencias necessarias para se effectuarem até 31 de março proximo os necessarios

trabalhos preparatorios.

É tornado para base o projecto de 1897 entre a Regoa e Villa Real, devidamente revisto no que respeita á saida da Regoa, que ainda não estava assente, devendo-se procurar augmentar os raios das curvas onde for possivel sem agravamento notavel do custo.

Grande alcance tem este acto governativo, baseado na alinea e) do n.º 1.º da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, que auctoriza o Governo a construir as linhas cuja concessão tenha caducado ou venha a caducar. Vae ser dotada a provincia de Traz-os-Montes com um melhoramento importantissimo. Ao mesmo tempo abre-se um precedente cujos efeitos são incalculáveis.

A adopção franca e decidida das curvas de 60m nas linhas de via reduzida define a orientação racional que deve ser seguida para o deante. São linhas de pequeno trafego muitas das que é necessario construir em terrenos accidentados. Não

Samardã, Linha do Corgo, 2006.
© Dario Silva.



se precisa nellas de grandes velocidades. O que importa é proporcionar o instrumento á sua modesta mas util funcção e aos recursos de que dispomos. Linha de 1m com curvas de 150m em regiões alcantiladas custam carissimo. Linhas com curvas de 60m exigem muito menor dispendio e pódem com o material articulado e com uma via robusta, comportar trafego bastante intenso.

O fundo especial tem recursos avultados e rapidamente crescentes. Por construção directa ou por concessão com subsídio ou garantia de juro, poder-se-hão construir em poucos annos as principais linhas complementares das linhas do Estado, merecendo especial menção ao norte as de via reduzida, do Tamega a entroncar na da Regoa a Chaves, a do Pocinho a Miranda e a da Regoa a Villa Franca das Naves. Foram estudadas umas para via larga, outras para via reduzida com curvas de 150m e larga plataforma. A revisão dos projectos, subordinada ao criterio adoptado agora para a linha de Corgo, reduzirá notavelmente o custo da construção.

Taes são as consequencias da providencia governativa que analysámos, perfeitamente conforme com as conclusoes formuladas no ultimo congresso inter-

nacional de Caminhos de ferro, celebrado em Paris em 1900. Foi nelle ventilada a forma de se promover o desenvolvimento dos caminhos de ferro economicos. Alvitrou-se a simplificação de todas as formalidades, a supressão de todos os encargos dispensaveis, como vedações, guardas de passagens de nivel, o emprego judicioso de fortes rampas e de curvas de pequeno raio, a redução das installações ao minimo imprescindivel e a adopção de normas d'exploração o mais simples e economicas possivel. A essa orientação obedeceu o decreto de 18 do corrente.

Merece pois calorosos applausos tão importante resolução.”

in “Gazeta dos Caminhos de Ferro”,
Nº 365, Pág. 65-67
Ano 1903.v



© Arquivo Daniel Conde.