

O COMBOIO EM PORTUGAL

Departamento de Informática
Universidade do Minho
Campus de Gualtar
4710-057 BRAGA
Telefone: 253.604457
Fax: 253.604471

<http://ocomboio.net>

033 NOS CEM ANOS DA CHEGADA DO COMBOIO A BRAGANÇA*



© Dário Silva | Dezembro 2005



© Dario Silva | 2005

LINHA DO TUA – 100 ANOS DE UM SONHO

“O COMBOIO VAI A SUBIR A SERRA, PARECE QUE VAI, MAS NÃO VAI PARAR! SEMPRE A ASSOBIAR VAI DE TERRA EM TERRA, DÊ POR ONDE DER QUERO LÁ CHEGAR!”

Este trecho de uma canção dedicada à Linha do Sabor assenta tão bem ou melhor à Linha do Tua.

Esta linha única, que tantos turistas estrangeiros visitam mas que tantos portugueses desconhecem, teve o seu início nos primórdios dos caminhos-de-ferro em Portugal. Com o avanço do comboio pelo vale do Rio Douro, na linha que ligaria o Porto a Salamanca, o projecto de ligar a capital distrital, Bragança, à malha ferroviária nacional, rápido ganhou forma. O ponto de contacto seria na Foz do Rio Tua, na pequena aldeia do extremo

Sul do Nordeste Trasmontano. Porém, do querer ao poder, parecia haver uma intangível distância, pois apesar de, no caso da Linha do Douro, os vales dos seus afluentes constituírem o melhor caminho para a construção dos ramais ferroviários, nem por isso significava que tal caminho seria fácil de desbravar. E de todos os afluentes, nenhum seria mais difícil que o Tua...

Depois do processo burocrático começado em 1878 com a apresentação de dois projectos distintos, cada um por uma margem diferente do Tua, surge em 1884 a adjudicação da obra, em 26 de Maio, e o arranque dos trabalhos, em 16 de Outubro. Estava finalmente lançada uma linha que moldaria os contornos do Nordeste de forma indelével.

A dificuldade da obra reclamou em pou-



© Dario Silva | 2005

co tempo um engenheiro intrépido, que teria não só de dirigir os trabalhos, mas de controlar uma força de trabalho conflituosa, onde não faltaram alguns perigosos ladrões. O açoriano Dinis da Mota notabilizou-se nesta obra ímpar, onde apenas nos primeiros 14Km foram necessários quatro túneis e três pontes, além de incontáveis muros e paredões, erguidos e esculpido com força manual em escarpas isoladas e rochedos ciclópicos que caem quase a pique num rio de

rápidos impiedosos. A 27 de Setembro estavam concluídos os 54Km que unem as estações do Tua e Mirandela, com a solene inauguração que contou com a presença d'El-Rei D. Luís I na estação mirandelense.

Os comboios não prosseguiram de imediato para Bragança. O desinteresse e a dificuldade em se definir um traçado minaram e atrasaram o reatar das obras, que chegaram a contemplar uma liga-

ção às minas do concelho de Vimioso, até Miranda do Douro, onde entroncaria na ainda embrionária Linha do Sabor. Depois de ultrapassadas algumas dificuldades, as obras arrancaram em 1905, para mais 80Km de via-férrea que conduziriam o comboio a Bragança.

Esta fase da Linha do Tua pode não ter encerrado a espectacularidade dos seus primeiros quilómetros, mas é sem dúvida a mais apaixonante e acolhedora. Nela se encerram a maior ponte (Assureira) e o maior túnel (Arufe) da linha, e ainda a particularidade de ter a estação portuguesa mais alta, Rossas, nos 850m de altitude. A sua abertura à exploração foi faseada, começando no Romeu (2 de Agosto 1905), Macedo de Cavaleiros (15 de Outubro 1905), Sendas (18 de Dezembro de 1905), Rossas (14 de Agosto 1906), e finalmente Bragança (1 de Dezembro 1906). A área legendária desta linha irá

engrandecer-se com duas tragédias pessoais, já que o empreiteiro João da Cruz faliu com o seu esforço na construção da via, e o Governador Abílio Beça, que tanto lutou para que o comboio chegasse à capital distrital, foi trucidado pelo mesmo na estação de Salsas.

A linha entrava em Mirandela, e prosseguia caminho por uma das zonas mais planas que o traçado encontrava, até ultrapassar a Ponte da Assureira, antes da qual se podia apreciar ao longe a dura escalada que teria de fazer após o Romeu, até atingir as cercanias de Macedo de Cavaleiros. Já nessa isolada e tortuosa escalada, começava-se a vislumbrar a Serra de Bornes, que permaneceria no horizonte por muitos mais quilómetros, até a linha atingir Rossas. Depois de ter abandonado o Tua em Mirandela, a linha só conheceria um curso de água de mais importância, o Azibo, represado muitos

anos após a chegada do comboio.

Os espaços começavam a alargar-se à medida que o comboio ia escalando, e, depois de contornado um cabeço perto de Salsas, atingida a cota máxima de 850m, a altaneira Serra da Nogueira surgia como um gigante adormecido, e com ela o traçado sinuoso que conduziria à Mosca, e à descida final até Bragança. Ora escondida, ora cruzando a Estrada Nacional 15, onde comboios e carros mediam forças, a via-férrea ultrapassava mais dois grandes túneis e uma ponte inserida num aprazível vale, ainda hoje visível da via rápida (IP4). Atingida a Mosca, o olhar tocava finalmente o castelo e o casario Brigantino, que se alcançava depois de uma descida de quase 8Km, até à década de 1960 por onde corre hoje a central Avenida Sá Carneiro, e posteriormente contornando a cidade pelo Norte. De notar que a estação de



© Dario Silva | 2005





© Dario Silva | 2005

Bragança não é uma estação de topo, uma vez que o término definitivo da Linha do Tua seria em Castela – Leão, na estação da Puebla de Sanábria, objectivo que lhe daria um sentido mais forte, infelizmente nunca atingido. Ainda hoje a estação parece contemplar a Serra de Montesinho como se esperasse que das suas vertentes chegasse o comboio.

A paciente história de paixões, tragédias e pequenos nada do dia a dia de que se compôs a linha entre Mirandela e Bragança durou 86 anos, quando em 1992 o Estado Português a encerrou, num processo atribulado e incoerente, sendo a única de entre as demais encerradas onde o povo saiu à rua e literalmente lutou contra o retirar do material circulante. Depois de ter ajudado Trás-os-Montes a desenvolver-se durante quase um

século, a linha jaz em silêncio e abandono entre Mirandela e Bragança, com várias estações devolutas e vandalizadas, excepção feita às de Bragança, Sortes, Rossas e Salsas, recuperadas e cheias de vida. Nenhum projecto forte de regresso do comboio surgiu para as linhas como a do Tua, a não ser o do Metro de Mirandela, que aproveitou 4Km da via encerrada, fazendo regressar o comboio por onde nunca este deveria ter deixado de passar. De Mirandela a Macedo, duas cidades sede de concelho, dista pela ferrovia apenas 29Km, mas ainda ninguém surgiu com a vontade de reatar as ligações ferroviárias entre as duas urbes.

Não bastando esta situação, o Estado quer ainda construir uma barragem na foz do Tua que – teme-se – submergirá a via-férrea, desde o Tua até vários quiló-



Em Dezembro de 2005, 99 anos depois do primeiro, o “comboio” em Bragança
© Dario Silva

metros a montante. A realizar-se tal obra tão desprovida de sentido, o distrito de Bragança, que no seu auge contava com 239Km de Vias Estreitas, ver-se-á reduzido aos 4Km explorados pelo Metro de Mirandela, perdendo-se a ligação à restante rede nacional. Mesmo havendo um projecto alternativo de mini-hídricas, e depois do interesse de várias câmaras na formação de uma empresa multimarçaria para a gestão da linha, a Comboios do Tua, o futuro da Linha do Tua parece incerto e pouco risonho. Apesar das várias visitas de turistas, dos elogios tecidos pela Europa fora, do epíteto de *Linha alpina de Portugal*, e da importância para milhares de passageiros anuais, o desinteresse cego dos sucessivos Governos quer votá-la ao silêncio definitivo.

Existe quem por ela pugna, e manifesta todo o interesse pela sua continuação, reactivação e alargamento à rede ferroviária espanhola. Mesmo todas as vezes juntas são ainda poucas, sendo por isso importante despertar as consciências para este problema que passa aparentemente despercebido. E, no fim de tudo, seria para a Linha do Tua e para os Trasmontanos, uma péssima prenda de centenário.

Daniel Conde,

**TÍTULO DA NOSSA RESPONSABILIDADE*