

O COMBOIO EM PORTUGAL

<http://ocomboio.net>

045 "A CONSTRUÇÃO DA LINHA DO TUA: UM COMBOIO DO DOURO A BRAGANÇA"



CARLOS D'ABREU, 2006/2007

A construção da Linha do Tua: um comboio do Douro a Bragança (1883 – 1906)

Carlos d'Abreu

0. Prefácio

Foi este artigo escrito no ano passado com vista à sua apresentação às VIII Jornadas Culturais de Balsamão, todavia, à última da hora, resolvemos apresentar um outro trabalho mais consentâneo com o tema do referido acontecimento.

Entretanto comemora-se este ano o 100.º aniversário da conclusão da Linha do Tua com a chegada do comboio a Bragança e, como não há notícia de qualquer acontecimento a lembrar a efeméride, aproveitámos o nosso encontro anual de cultura para prestar homenagem a tão importante acontecimento regional, fazendo-o em Mirandela no dia desconcentrado das Jornadas e à cidade do Tua dedicado.

Cronologia sumária da Linha do Tua: Foz-Tua (1884) – Mirandela (1887) – Macedo de Cavaleiros (1905) – Bragança (1906).

1. - Intróito

As vias de comunicação em Portugal eram escassas e de fraca qualidade quando cerca de meados do século XIX se começou a discutir a introdução do caminho-de-ferro, discussão que, diga-se de passagem, foi tudo menos pacífica. E nomes grados da cultura portuguesa há que se opuseram mesmo ao comboio como Alexandre Herculano e outros muito cépticos como Almeida Garrett (MÓNICA 1996; GARRETT 1977).

Mas a construção ferroviária tornou-se num imperativo nacional e em pouco tempo os reacionários converteram-se e não houve povo que não reivindicasse um caminho-de-ferro que lhe passasse à porta.

Com a fundação da Companhia das Obras Públicas em 1844, surgiram os primeiros projectos para introduzir o comboio em Portugal. Dispunha essa Companhia de um capital de 20.000 contos destinados a desenvolver os principais meios de comunicação, celebrando com o Governo um contrato em 1845 para a construção duma linha-férrea que partindo de Lisboa pelas margens do Tejo, atingisse a fronteira.

Do *corpus* legislativo português desta época e relativo a esta matéria destaque-se a publicação em 1845 das *Bases... para a construção de caminhos de ferro em Portugal* e, em 1852 o *Programa para concurso de emprêças que se proponham construir um caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha* (GEPB 1976, 609), bem como uma portaria em 1874 impondo à Junta Consultiva das Obras Públicas a elaboração de um plano geral de caminho-de-ferro (CP 2002).

Coube no entanto a Fontes Pereira de Melo concretizar a instalação do caminho-de-ferro em Portugal, assinando para o efeito entre 1851-1856 vários contratos com companhias estrangeiras e portuguesas, sendo o primeiro troço inaugurado nessa última data (SERRÃO 1992, 449), passando precisamente neste ano o 150.º aniversário.

Desde 1856 até finais da centúria a instalação das ferrovias decorreu de forma célere, construindo-se só nas primeiras três décadas desse período cerca de 60% do total dos 3.616km executados até 1956 (MENDES 1993, 375).

2. O(s) (ante)projecto(s) ferroviário(s) para Trás-os-Montes e Alto Douro

A primeira notícia que (neste momento) dispomos sobre uma proposta concreta acerca da construção de uma linha férrea na nossa província, inserida numa ideia intermodal de desenvolvimento das vias de comunicação, como hoje diríamos, data de 9.III.1861, dia em que na Câmara dos Deputados, um grupo de 4 dos seus membros apresentou uma proposta de lei na qual defendiam *que se fizesse um lanço de caminho de ferro pela margem direita do Tua, desde Mirandella á villa de Abreiro e d'aqui uma estrada a macadame por Alijó e Favaios para o caes do Pinhao, continuando depois o transporte das mercadorias pelo rio Douro, visto que a ideia de tornar navegavel o rio Tua, outr'ora julgado essencial para fomentar a riqueza transmontana, era inexequivel em razao das graves dificuldades e grandes despezas que a sua realização demandava, como os estudos feitos nesse sentido já ha muito tempo haviam demonstrado* (ALVES 1975-1990, IX, 224). Ideia essa que não teve execução, como sabemos.

Recorde-se que somente em 02.VI.1867 é o Governo autorizado a construir e a explorar duas linhas ferroviárias que deveriam sair da cidade do Porto, uma em direcção à fronteira galega por Braga e Viana do Castelo e uma outra pelo vale do Douro passando pelas proximidades de Penafiel até ao Pinhão (ABREU 2005, 109).

Mas em 1876 é nomeada no âmbito da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses uma Comissão *para estudar a melhor maneira de terminar a discussão sobre a rede geral dos caminhos de ferro* (AECP 1879, 43), comissão que discutirá com acuidade o assunto mormente até 1878 (SOUSA 1927, 106), ano em que é cometida pelo Ministro das Obras Públicas através de Portaria de 12 de Junho ao Eng.º Sousa Brandão, *a missão de estudar os caminhos de ferro ao norte do Douro, que pozessem em comunicação o interior das provincias do Minho e Traz os Montes com os caminhos de ferro principaes do Douro e Minho*, através de 5 vias, nomeadamente:

- até Chaves a partir da linha do Minho (por Braga ou Guimarães);
- também a Chaves a partir da linha do Douro, pelo vale do Tâmega;
- a partir da estação da Régua pelo vale do Corgo até Vila Real e Vila Pouca de Aguiar, a entroncar na linha antecedente;
- a partir do Douro pelo vale do Tua até Mirandela e daqui a Vinhais;
- e finalmente a partir do Douro pelo vale do Sabor até Bragança, ou às suas proximidades (BRANDÃO 1880, 145-146).

Entrementes o Ministro das Obras Públicas Lourenço António de Carvalho propõe a 7.II.1879 a construção de várias ferrovias, entre elas a de Foz-Tua a Bragança por Mirandela e Macedo de Cavaleiros, considerada como linha de 1.ª ordem; as outras duas para Trás-os-Montes (estas de 2.ª ordem) eram a de Mirandela a Vinhais pela Torre de D. Chama e a outra igualmente de Mirandela a Miranda do Douro através do Pocinho, minas de Torre de Moncorvo e Mogadouro (ALVES 1975-1990, IX, 224-225).

Menos de um mês decorrido desta proposta, na sessão da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses realizada a 1.III.1879, tem Sousa Brandão possibilidade de dar a conhecer aos seus pares os estudos de que fora incumbido e que entretanto realizara (AECP 1879, 372-377; ABREU ET AL 2006b):

- que nas duas províncias em causa (Minho e Trás-os-Montes) se encontravam em execução avançada as duas linhas principais que, partindo da cidade do Porto se dirigiam, uma pela margem do Douro até Barca d'Alva e Salamanca, e outra paralela à costa, para Norte, até Valença para fazer a ligação com o caminho-de-ferro de Vigo a Ourense;
- que o território entre estas duas vias, ou seja a fronteira a Norte com a Galiza e a Este com as províncias de Zamora e Salamanca, era necessário preencher com linhas férreas de 2.ª ordem (ou via estreita);
- partindo da premissa que *As grandes linhas que servem á direcção dos caminhos de ferro são os valles e os rios, ou assentam nas suas margens ou nas planuras*, relativamente a Trás-os-Montes e depois de ter estudado o território, percebeu que a rede hidrográfica secundária

mais importante era constituída pelo Sabor, Tua e Corgo, tirando daí a indicação para as 3 principais linhas ferroviárias que -assim como os afluentes-, teriam o Douro como *collector commum*;

- *Obedecendo a taes principios* traçou as linhas, considerando a mais importante a que atravessa a província *pele meio, passando por Mirandella, e assenta pela maior parte no valle do Tua*, considerado difícil de Abreiro para jusante mas praticável, apesar das *voltas rapidas, encostas abruptas e necessidade de tunneis*, não excedendo a sua maior rampa 15 milímetros e os raios mínimos de curva terem 200 metros;

- que fizera o reconhecimento do curso do Tua desde Mirandela a Vinhais, percebendo que as inclinações se elevavam a 25 milímetros;

- que a extensão total do percurso era de 100km, 58 de Foz-Tua a Mirandela e 47 daí a Vinhais;

- considerava que *o caminho acima de Mirandela, além das peiores condições, é muito menos importante*, sendo todavia necessário saber se se poderia levar com vantagem a linha até Bragança;

- ora, partindo do pressuposto anteriormente exposto que as povoações localizadas num vale devem ser servidas por uma *via proxima do seu thalweg*, o caminho-de-ferro para esta cidade capital do distrito deveria marginalizar o rio Sabor;

- estudou-se o curso desse rio e as respectivas margens desde a foz até às cercanias dessa cidade, colocando-se a hipótese de se avançar através do Vale da Vilarça até Macedo de Cavaleiros e daí para Bragança, mas se nos primeiros vinte e tal km se subia com pequena inclinação que não excederia os 25mm, já a Serra de Bornes atrapalhava o perfil desejado e tecnicamente recomendável pois obrigaria à construção de um túnel de 8km de extensão, *tendo ainda de descer mais de 60 metros até a origem da ribeira de Carvalhaes, entre Macedo de Cavaleiros e Castellões* [Castelãos];

- foi pois este traçado abandonado, preferindo-se uma linha que partindo de Mirandela e com proveniência na foz do Tua, subisse a ribeira de Carvalhais e dali chegasse a Bragança, numa extensão de 67km, ficando assim esta cidade à distância de 260km do Porto, sendo que 140 se contam do Porto à confluência do Tua com o Douro;

- considerava ainda que esta linha por ser central daria em devido tempo lugar a *muitas ramificações que podem aumentar o seu proprio trafego e o do Douro*;

- a via que considerou em segundo lugar foi a de Peso da Régua a Chaves que até Vila Real seguiria pela margem esquerda do Corgo;

- e a terceira a do Pocinho a Zamora, passando por Torre de Moncorvo e atravessando o seu jazigo de ferro, abandonando assim a ideia de seguir o vale do Sabor;

- o local escolhido para atravessar a fronteira situar-se-ia entre Constantim e a S.r^a da Luz, considerando [e agora cito por termos entre nós um mirandês, o nosso amigo P.e Basileu] que *Miranda fica a uns 8 kilometros á direita sobre a margem escarpada do Douro, e é uma povoação tão pequena e insusceptível de engrandecimento, que nada se perde em a deixar a essa distancia*; vaticínio cumprido, pois para além das dificuldades na construção da ponte do Pocinho (ABREU ET AL 2006a), a linha não chegou a ser concluída, e as últimas obras realizadas em 1938 (quase 60 anos depois), deixaram-na em Duas Igrejas;

- considerava assim aquele reputado técnico que com estas 3 vias principais, ficavam as várias zonas da região transmontano-duriense proporcionalmente servidas.

Recorde-se que os trabalhos de construção da Linha do Douro se iniciaram em 1873 e enquanto essa discussão decorria as obras avançavam para montante, chegando as locomotivas nesse mesmo ano de 1879 à Régua (CP 2002).

2.1. A linha de Foz-Tua a Mirandela e a Bragança

Considerou o Eng.º Sousa Brandão no projecto definitivo que apresentou para a linha de caminho-de-ferro que ligaria a foz do rio Tua à vila de Mirandela, ser aquele o curso de água mais caudaloso e interior da província, com margens *alcantiladas e escabrosas* em pouco mais de metade do seu percurso, isto é até Abreiro, onde a altitude se eleva a mais de 500m, zona a partir da qual as margens se alargam e a *construção do caminho é facil*, pois permitiria pendentes máximas de 12mm por metro, com excepções de 14 a 15mm e curvas de 200m ou mais, tudo numa extensão de 53km.

Que o futuro daquele caminho-de-ferro não estava nas povoações de S. Mamede de Riba Tua ou de Abreiro, nas caldas de Carlão ou de S. Lourenço, nem mesmo na proximidade de Vila Flor, mas sim em Mirandela, *vila central da província*, capital da designada terra quente, para onde convergiria a produção de Valpaços, Vinhais, Macedo, Franco e muitos outros povos, encontrando ali o *transporte rapido* para toda a parte, pois os 140km do Porto à foz do Tua pelo caminho-de-ferro do Douro estariam separados por 6 horas de viagem à média de 24km/h, enquanto que os 53km de Mirandela ao Tua levariam pouco mais de 3 horas à média de 16km/h, ou seja, um percurso de 193km que passaria a ser percorrido em menos de 10h, o que corresponderia a 1/3 do tempo que então se gastava (BRANDÃO 1880, 151-152).

A localização geográfica da cidade de Bragança indicava haver 2 itinerários de saída para o Douro, isto é, os rios Tua e Sabor, linhas desde há muito utilizadas nas suas ligações ao interior do País: por Mirandela através da estrada real e militar que daí conduzia a Vila Real e Régua ou Amarante, ou pela estrada da Foz do Sabor/Pocinho (ABREU 2003a; ABREU 2003b) para exportar géneros através do Douro ou atravessar o rio para a Beira Alta.

A direcção do Pocinho era a mais directa mas agravava a distância relativamente ao Porto, para além dos problemas colocados tanto pelo vale da Vilariça com a Serra de Bornes como pelo vale do Sabor com a difícil orografia que tornariam a linha dispendiosa e a passar afastada das povoações. Dificuldades que levaram a preferir o percurso por Mirandela.

Elaborou-se assim o anteprojecto, subindo a via pelo vale da ribeira de Carvalhais, passando por Macedo e Castelãos, apresentando apenas dificuldades no terço médio, tudo num total de 68km, apenas mais 2 do que pela estrada, passando por Vale da Porca, Salselas, Santa Comba e Rebordão, percurso que levaria 4h a percorrer, ou seja, 14h de Bragança ao Porto em mediana velocidade (261km). Os últimos 38km desta via seguirá já dentro da bacia hidrográfica do Sabor e o seu maior afastamento deste rio seria de 16km, encontrando-se assim servida mais de metade da sua bacia na margem direita (BRANDÃO 1880, 153-155).

Após a definição das 3 linhas principais (de Foz Tua a Bragança, do Pocinho ao concelho de Miranda do Douro e da Régua a Chaves) traçadas a partir dos rios Corgo, Tua e Sabor, percebeu-se que apesar dos paralelismos e das distâncias aproximadas, se verificou que a do centro (Foz Tua a Bragança) teria uma zona de influência mais larga que as demais, razão pela qual se considerou a possibilidade de a contemplar com maior número de ramificações, como complemento da rede transmontana de caminho-de-ferro (BRANDÃO 1880, 160).

Assim se pensaram 2 ligações constituídas por ramais a partir de Mirandela, um para a vila de Vinhais e outro para a de Chaves por Valpaços.

Relativamente ao primeiro deles, o autor do anteprojecto não deixando de defender a sua realização, considerava todavia que ele se tornaria secundário desde que se construísse a linha de Mirandela a Bragança e se ligasse esta cidade a Vinhais *por uma boa estrada*. Com este ramal calculava que a distância acrescida à de Mirandela para o Porto seria de 47km e o tempo necessário para se chegar a esta cidade de 13 horas (BRANDÃO 1880, 161).

Quanto ao segundo ramal apenas se fez o *reconhecimento à vista* não se tendo ainda traçado, mas crendo-se que a sua extensão seria aproximada ao anterior, achando-se Valpaços a meio caminho, ou seja, 22km, tantos quantos Torre D. Chama no anterior. Acreditava aquele técnico que este ramal serviria um dia para ligar o vale do Tua ao vale do Tâmega, fazendo a ligação entre as redes internas transmontanas e minhotas, pois previa-se que Chaves viesse a ser

o eixo de outras ligações nomeadamente a partir de Marco de Canaveses, Braga, Montalegre... (BRANDÃO 1880, 162).

Das linhas a executar de imediato caso fosse o Estado a concorrer com a maior parte do capital, defendia em primeiro lugar a de Foz Tua a Mirandela pois dotaria *o centro da provincia de Traz os Montes de um circulação activa e economica*. Quanto a orçamentos previa para os 53km de Foz Tua a Mirandela 1 milhão e 431 contos de réis (= 27 contos/km), enquanto que para os 68km de Mirandela a Bragança se calculavam 1 milhão e 292 contos, isto é, 19 contos/km; o ramal de Mirandela a Vinhais seria o mais caro de todos, pois estes valores elevavam-se a 30 contos/km (BRANDÃO 1880, 182).

Mas a classe política estava atenta, como era sua obrigação e, na sessão legislativa do ano seguinte (1880) vários deputados¹ pugnavam para que o caminho-de-ferro até Bragança se concretizasse, defendendo inclusivamente o seu prolongamento até à fronteira, em detrimento dessa ligação através da Barca d'Alva, mas a municipalidade brigantina não alinhava pelo mesmo diapasão porquanto em sessão de 28.VI.1882 chegou mesmo a opôr-se à passagem da ferrovia por aquela cidade, fazendo-o numa exposição ao Governo, aduzindo nela razões de defesa nacional, tudo isto na contexto do escândalo da “salamancada” que igualmente influenciou as vereações de Alfândega da Fé, Freixo de Espada à Cinta e Vimioso que reagiram do mesmo modo (ALVES 1975-1990, IX, 225).

E várias tentativas frustradas de defesa da continuação do comboio até Bragança se sucedem no Parlamento: em 1888 pelo ministro das Obras Públicas Emídio Navarro; em 1889 pelo novo ministro Eduardo José Coelho; nesse mesmo ano mais uma vez pelo deputado Pires Vilar; em 1890 outra vez por Eduardo José Coelho agora na qualidade de deputado da oposição (desta feita foi a crise financeira motivada pelo *Ultimatum* inglês); duas vezes na sessão de 1896 por Abílio Augusto de Madureira Beça, outro deputado por Bragança, que conseguiu despertar a opinião pública para a luta que vinha travando através dos jornais desde 1884 e que nela haveria de continuar a teimar, até que em 1898 se vota o projecto do ministro Elvino de Brito que cria um fundo especial para a construção das vias férreas secundárias (ALVES 1975-1990, IX, 226-227).

3. A construção da Linha de Mirandela

Entretanto os povos do Distrito de Bragança empreendem uma luta algo desesperada para tentarem apanhar (literalmente) o comboio do progresso e saírem do isolamento a que estavam votados devido à *absoluta falta de viação*, reclamando-o e manifestando-o de forma clarividente através de representações que enviam às Côrtes desde pelo menos 1882 -quando foi necessário apoiar o Governo na decisão em continuar a Linha do Douro por território espanhol-, postura que manterão até verem concretizadas as expectativas criadas (DG 1888a; DG 1882; DG 1890a; DG 1899).

E a Linha do Douro vai avançando do Pinhão até à foz do Tua, cuja margem direita assiste à chegada do comboio em 1.IX.1883 com a abertura da circulação pública desse troço (ABREU 2005), tendo sido alguns meses antes realizado o concurso público para a construção e exploração da linha férrea de Foz-Tua a Mirandela.

Foi o contrato provisório de adjudicação dessa via férrea realizado a 24 de Dezembro desse ano, aprovado por carta de lei de 26.V.1884, tornando-se definitivo a 30.VI.1884, sendo concessionário o conde da Foz que inaugurou os trabalhos a 16 de Outubro, trespassando os direitos à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro no ano seguinte (CP 2002; ALVES 1975-1990, IX, 225).

Continuou-se a prever a continuação desta via por Macedo e Bragança até à fronteira, onde deveria entroncar na de Zamora, lamentando o Abade de Miragaia em Abril de 1884 *ser de*

¹ Liderados por João António Pires Vilar, deputado pelo círculo de Bragança.

via reduzida, apenas 1m largura, pela demora e despesa de baldeação a que obrigará todas as mercadorias e géneros; enquanto se fosse de via larga como a do Douro e a de Zamora os comboios de mercadorias passavam rapidamente... ha economias que são verdadeiros desperdícios, e esta é uma das taes (LEAL 1886, 478).

Aliás a intenção de prolongar esta linha está bem patente na Portaria de 10.VI.1887, ordenando que a estação em Bragança fosse traçada de forma que o caminho-de-ferro pudesse ser continuado quer para Espanha, quer para Miranda do Douro a ligar com a linha do Pocinho, e que este se aproximasse dos jazigos de mármore e alabastro de Vimioso (DG 1887).

Foi a 29.IX.1887 realizada por D. Luís I (acompanhado pelo Ministro das Obras Públicas Barjona de Freitas) a viagem inaugural desta primeira etapa² daquela que viria a ser designada por Linha do Tua (CP 2002; Boletim 1949, 20).

Segundo o testemunho de quem assistiu ao acontecimento (o antigo factor de 3.^a classe Álvaro Augusto da Fonseca), na estação do Tua aguardavam o comboio real para além do governador civil e do bispo, representantes das Câmaras Municipais de Mirandela, Macedo de Cavaleiros, Bragança, Valpaços, Vila Flor e Alfândega da Fé, acompanhados de 6 bandas de música e de muito gente, como de costume quando os políticos o desejam.

Foi o comboio com a comitiva da realeza e seus acólitos rebocado pela locomotiva baptizada com o nome de “Trás-os-Montes”, que teve como maquinista especial o eng.º Chefe da Exploração. Em Mirandela após as apresentações oficiais houve recepção nos Paços do Concelho, tendo os grandes da capital sido hóspedes do conde de Vinhais.

Teve aquela linha como primeiros ferroviários, o Eng.º António Xavier d’Almeida Pinheiro (Director), Eng.º Dinis Moreira da Mota (Chefe da Exploração), João Valério dos Santos (Chefe de Tracção e Oficinas), João E. Chaves (Chefe da Fiscalização e Estatística), Simão Marques Pinheiro (Chefe do Movimento e Tráfego), Dr. António Nunes da Rocha (Chefe do Serviço de Saúde) e Jerónimo Maria Cardoso (Chefe da Rede e recrutador do pessoal do movimento e primeiro chefe da estação de Mirandela) (Boletim 1949).

Ainda como contributo para a História desta ferrovia aqui se deixam registados outros aspectos captados através de alguns dos muitos diplomas legais de que o caminho-de-ferro foi alvo:

- que no ano seguinte após o início da sua exploração, a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro apresentou junto do Ministério da Obras Públicas, Comércio e Indústria (era titular Emídio Navarro) algumas contestações *quanto ao contrato para a execução do serviço comum e combinado da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro e de Foz-Tua a Mirandella*, as quais deram origem à portaria de 24.VIII.1888 que previa a nomeação de árbitros por ambas as partes para a sua resolução, árbitros que a 5 de , situação que deu azo a que o Governo publicasse um Aviso dando-lhe 10 dias para o cumprimento dessa cláusula, findo os quais suspenderia *a garantia de juro independentemente de outras quaesquer providencias que o governo julgue dever tomar, para regularisar devidamente o serviço nas linhas ferreas pertencentes á mesma companhia* (DG 1888b);

² Na extensão de 54km, com 6 túneis (que perfazem 522m), 2 viadutos metálicos e 4 pontes (cujos tabuleiros somam 220m). São as seguintes as estações: Foz Tua, Tralhariz, Amieiro, S. Lourenço, Brunheda, Abreiro, Vilarinho das Azenhas (depois transferida para junto da ponte de S. Pedro de Vale do Conde), Cachão, Frechas e Mirandela (ALVES 1975-1990, IX, 225-226), a cuja relação faltam os apeadeiros, considerando-se hoje as seguintes paragens (já não estações, se exceptuarmos as terminais): Tua, Tralhariz, Castanheiro, Santa Luzia, S. Lourenço, Tralhão, Brunheda, Codeçais, Abreiro, Ribeirinha (construída à *posteriori*), Vilarinho, Cachão, Frechas, Latadas e Mirandela; por nós confirmadas em viagem de automotora (nos dois sentidos) realizada a 30.08.2005.

Foram os edifícios de S. Lourenço e Latadas demolidos em 1995, sendo o primeiro reconstruído (incriticavelmente) após protestos, pois serve as Caldas com o mesmo nome.

Relação dos túneis: das Presas, de Tralhariz, das Fragas Más I, das Fragas Más II, da Falcoeira e de Frechas. Relação dos viadutos e pontes: no km 1, das Presas, da Paradela, da Cabreira, do Vieiro e da Carvalha (CONDE 2007).

- determina a Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria (através do ministro Eduardo Coelho), por portaria de 6.XI.1889, *que a fiscalização da exploração do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella seja desagregada da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e constitua uma direcção especial de fiscalização de caminhos de ferro* (DG 1889a).

- cujo quadro de pessoal e respectivos vencimentos o director-geral das Obras Públicas e Minas Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça determina naquele mesmo dia e no qual constam 2 engenheiros, sendo um deles director e o outro adjunto (*com os vencimentos marcados nas leis e mais disposições em vigor*), 2 condutores (*idem*, portarias de 18.XI.1886 e 5.III.1887), 1 fiscal do movimento e tráfego (44\$800 réis), 3 agentes fiscais de 1.^a classe (81\$000) e 2 de 2.^a cl. (45\$000), 2 aspirantes fiscais (39\$000); para a Secretaria da Direcção estipulava 1 pagador (30\$000), 1 amanuense de 1.^a cl. (36\$000) e 1 de 2.^a cl. (25\$000), 1 desenhador (os previstos na lei), 1 continuo (18\$000) e 1 servente (15\$000) (DG 1889b);

- que passados 10 anos após o início da exploração e relativamente ao exercício do 1.^o semestre de 1898 comparativo com o período homólogo do ano anterior, se haviam transportado menos passageiros (-619) mas um volume maior de mercadoria (em grande velocidade) e que a receita registou um valor negativo superior a 1 conto de réis, segundo o quadro infra (DG 1899)

Direcção geral das obras publicas e minas

2.^a Repartição

Caminhos de ferro

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO – LINHA DE MIRANDELLA

1.^o Semestre de 1898

Mappa geral da recceita dos dias 1 de janeiro a 1 de julho de 1898

Designação	Semestre de 1898			Semestre de 1897		
	Quantidades e peso	Receitas		Quantidades e peso	Receitas	
		Parciais	Totaes		Parciais	Totaes
Passageiros <i>1.^a, 2.^a e 3.^a classes</i>	11:826	4:913\$496	4:913\$496	12:445	5:070\$002	5:070\$002
Grande velocidade <i>Bagagens e recovagens</i>	237:060	1:223\$586		192\$482	927\$831	
<i>Carruagens e gado</i>	51	60\$131		49	52\$244	
<i>Diversos</i>	--	31\$520	1:315\$237	--	38\$690	1:018\$765
Pequena velocidade <i>Mercadorias</i>	8.843:357	10:983\$41		9.955:167	12:156\$90	
<i>Carruagens e gado</i>	57	6		278	5	
<i>Diversos</i>	--	48\$294 118\$470	11:150\$18 0	--	176\$268 97\$520	12:430\$693
Total	17:378\$91 3	18:519\$460
Designação	Productos medios		Diferenças a favor			
	1898	1897	Do anno presente	Do anno anterior		
<i>Producto total durante o exercicio.....</i>	17:378\$913	18:519\$460	--	1:140\$547		
<i>Média por dia, idem.....</i>	95\$489	101\$755	--	6\$266		
<i>Producto médio annual por kilometro, idem.....</i>	633\$700	675\$283	--	41\$583		

Exploraram-se 55 kilometros

4. A continuação até Bragança

Em 02.VII.1890 a Câmara Municipal de Bragança remete às Côrtes uma representação assinada pelo seu presidente Manuel Maria de Morais Azevedo onde, dirigindo-se aos *deputados da nação portugueza* e após lembrar que todas as capitais de distrito já gozam dos benefícios da *viação acelerada, que tanto tem feito progredir o commercio, a industria e a agricultura por*

ella servidas se achava aquela cidade igualmente capital de distrito, sede episcopal, aquartelamento de dois regimentos e centro de uma vasta região de grandes aptidões agrícolas e minerais *inhibida de gosar tão importante systema de locomoção e tão rapido meio de transporte*, rogando que se construísse *a linha de Foz-Tua em prolongamento de Mirandella a esta cidade e a do Pocinho a Miranda do Douro, bifurcando-se para esta cidade nas proximidades de Vimioso* (DG 1890a), petição de igual teor que repete a 10 do mesmo mês e ano (DG 1890c).

Somente 9 anos após estas iniciativas, com a carta de lei de 14.VII.1899, numa reorganização do caminho-de-ferro do Estado e com a criação do supracitado Fundo Especial, é o Governo autorizado a construir, por etapas, a cargo da Companhia Nacional de Caminho de Ferro³, a linha de Mirandela a Bragança, cujo concurso o conselho de ministros resolve abrir já no novo século (4.VI.1901) mas que tem de aguardar mais um ano para que possa ser realizado (14.II.1902) devido à burocracia. Foi João Lopes da Cruz o único concorrente mas complicações suscitadas por Leon Cohen procurador da firma Zagury obrigam a novas formalidades legais e consequentemente novo concurso, realizado a 15.IV.1902⁴, sendo a adjudicação feita àquele empreiteiro com a garantia de 4,5% em relação ao custo por km de 25:990\$000 réis, contrato este definitivamente aprovado por carta de lei de 24 de Outubro desse mesmo ano e cujo trespasse de concessão para a Companhia Nacional de Caminho de Ferro uma portaria de 30.VI.1903 autoriza (CP 2002; ALVES 1975-1990, IX, 226-227; CRUZ 1906).

Foi este trespasse inevitável por não ter J. L. da Cruz conseguido os recursos financeiros suficientes para iniciar a obra no prazo contratual de 3 meses, prazo este prorrogado por outro tanto tempo (despacho de 7.I.1903) e novamente por mais 6 meses (20.III.1903); o termo público desse trespasse data de 23 de Setembro seguinte, ficando ele com a empreitada geral cujos trabalhos foram dirigidos pelo eng.º Manuel Francisco da Costa Serrão, ambos financeiramente arruinados no final da obra (ALVES 1975-1990, IX, 229).

São estes trabalhos de construção finalmente e solenemente inaugurados a 20.VII.1903 na cidade de Bragança, no *campo de Santo Antonio e no local previamente designado para a estação do caminho de ferro a terminar n'esta cidade*, no qual compareceram as autoridades locais e regionais e muito povo (ALVES 1975-1990, VII, 618-629). É o projecto para a construção dos edifícios da estação da capital do Distrito apresentado pela Companhia Nacional, aprovado por portaria de 25.II.1905, após a declaração de utilidade pública na expropriação urgente de várias parcelas de propriedades sitas na freguesia da Sé (CP 2002; DG 1904).

E a via-férrea avança em direcção a Bragança⁵, sucedendo-se as inaugurações. Em 02.VIII.1905 procede-se à abertura da exploração do troço entre Mirandela e Romeu e a 15.X.1905 o mesmo acontece com o de Romeu a Macedo de Cavaleiros.

E no dia seguinte a vila de Macedo de Cavaleiros assiste à *Inauguração da linha de Mirandella a Macedo*, acontecimento noticiado na edição do “Primeiro de Janeiro” de 17.X.1905: *...partindo o primeiro comboio para Mirandella ás 8 horas da manhã. N'um comboio de serviço, chegado ás 6 da manhã, vieram 150 pessoas de Mirandella, que depois partiram no comboio inaugural. Á partida d'este, houve musica, foguetes e numerosos vivas, estando mais de 3:000 pessoas no recinto da estação, que estava vistosamente ornamentada e embandeirada.*

³ Empresa esta com estatutos aprovados desde 23.I.1885 (GEPB 1976, 609-610).

⁴ Mas os cépticos brigantinos porque fartos de promessas, protestam a 24 desse mesmo mês num comício realizado no Teatro Camões, a Câmara Municipal reúne em sessão extraordinária e solicita a intervenção do rei e demais autoridades e o governador civil Abílio Beça desloca-se a Lisboa resolvido a demitir-se; conseguem assim a aprovação do contrato provisório de adjudicação pela Câmara dos Deputados logo a 28 e pela Câmara dos Pares a 2 de Maio (ALVES 1975-1990, IX, 228).

⁵ Não obstante prosseguirem as obras a bom ritmo, alguns acidentes de percurso se registaram, como por exemplo o relatado pelo “Jornal de Mirandela “ e ocorrido a 18.XII.1903 na trincheira ao km 10, com 2 feridos que deram entrada no Hospital da Misericórdia de Mirandela (TQ 2003), não tendo certamente ficado por aqui este tipo de ocorrências.

O comboio de Mirandella chegou às 7 da noite, estando mais de 5:000 pessoas no recinto da estação, brilhantemente iluminada, e assistindo todas as senhoras da villa.

A musica tocou o himno nacional; queimaram-se muitas girandolas de foguetes e levantaram-se entusiasticos vivas a todos os promotores do caminho de ferro, á empreza Lopes da Cruz, á Companhia Nacional, ao distintissimo engenheiro sr. Serrão, e aos srs. Azevedo, Verissimo, etc.

Á noite a villa esteve brilhantemente illuminada, distinguindo-se pelo seu belo effeito, a secretaria da construcção e a torre da egreja.

A estação é insignificante para o movimento que deve ter (PJ 1905).

Entrementes sabemos que a edilidade brigantina deliberara *pedir ao governo que, pelo fundo das receitas destinadas a obras de caminhos de ferro, faça construir uma avenida parallelá á rua do conde de Ferreira, que ligue esta cidade com o caminho de ferro agora em construcção, considerando-a de grande utilidade (PJ 1905a, 3).*

E os carris aproximam-se do objectivo, abrindo à exploração pública o lanço compreendido entre Macedo e Sendas a 18.XII.1905, o mesmo acontecendo entre Sendas e Rossas a 14 de Agosto do ano seguinte, não olvidando que neste interim (12.V.1906) se inaugurou a Linha da Régua a Vila Real cujas obras seguiam paralelamente (CP 2002).

Ouviu-se o silvo da locomotiva na cidade de Bragança⁶, pela primeira vez, na tarde do dia 26.XI.1906 (PJ 1906, 3), mas só ao meio-dia e meia do 1.º de Dezembro desse mesmo ano chegou à cidade *o primeiro combóio inaugural, recebido com delirante entusiasmo, cinquenta anos depois de ter apitado em Lisboa, como recordou o Abade de Baçal (ALVES 1975-1990, IX, 229).*

4.1. A actuação da cidade de Bragança no processo ferroviário

Como vimos, desde o início da construção da via desde Foz Tua a Mirandela que se previa a sua continuação para a capital do distrito e daí para a fronteira onde deveria entroncar na de Zamora, com a contradição evidente de se defender aquela linha como de via estreita. Aliás, uma portaria de 1887 determinava que a estação ferroviária de Bragança fosse concebida de maneira a permitir essa ligação assim como para Miranda.

Tiveram os trabalhos de construção da via de Mirandela até Bragança continuidade em 1903, sendo inaugurados precisamente nesta cidade, no Campo de Santo António, isto é, no local escolhido para a localização da estação, cujo projecto de edificação foi aprovado em inícios de 1905.

Após a inauguração dos referidos trabalhos (20.VII.1903) aprovou a vereação por unanimidade *um voto de congratulação e agradecimento em homenagem aos que mais activa e efficazmente promoveram aquelle vital melhoramento que de per si ha de garantir o futuro e prosperidade da cidade de Bragança e da região que tem o seu nome cujas entidades são Suas Magestades El-Rei o Senhor Dom [186v] Carlos e a Rainha a Senhora Dona Amelia, os Ex.mos Conselheiros Hintze Ribeiro, presidente do conselho de Ministros, Manoel Francisco Vargas, Conde de Paço Vieira, Emygdio Julio Navarro, Elvino de Brito embora fallecido, engenheiro Fernando de Sousa, sendo estes dois ultimos os que ellaboraram no projecto de lei de 14 de julho de 1899, fazendo approvar pelo parlamento, por mercê de que este caminho de ferro é agora construido primeiro que outros assaz recomendados, embora com somenos [?] direitos; proponho mais que se consigne mais um voto de especial gratidão e funda saudade pelo fallecido e mallogrado José Antonio Ferro de Madureira Beça, o incansavel obreiro que com tanto ardor se devotou á consecução d'esse importante melhoramento, a cuja realização consagrou durante dois annos a sua actividade, sacrificando a propria saude a ponto de perecer a sua prestimosa existencia, pelo que proponho que seja dado o seu nome que é o do engenheiro*

⁶ São (foram) as seguintes as estações de Mirandela para cima: Carvallhais, S.Sebastião (apeadeiro), Avantos (apeadeiro), Romeu, Cortiços, Grijó de Valbemfeito, Macedo de Cavaleiros, Azibo, Sendas, Salsas, Rossas, Sortes, Rebordões, Mosca e Bragança; registando no percurso 4 túneis, 2 pontões e 5 pontes.

José Beça á rua d'Alfandega d'esta cidade onde se acha a casa por elle habitada desde a infancia até ir cursar na Universidade, proponho ainda um voto de sympathia ao intiligente e arrojado transmoutano João Lopes da Cruz pello denodo com que se houve na lucta que tem por epilogo a realização da obra de que é empreiteiro geral, sendo muito cuadejuvado pelo distinctissimo engenheiro e director technico da linha Snr. Costa Serrão; por ultimo lembraria á Camara o nome do mais infatigavel propugnador d'aquelle assignalado melhoramento obstando contra tudo e contra todos a prorogação necessaria para estes trabalhos terem começo no memoravel dia 20 de julho de 1903. É ao Conselheiro Abilio Beça a quem sinceramente me venho referindo a cujo empreendimento deve para sempre ficar ligado o seu nome (ADB 1901-1903).

Mas depois da festa vem o trabalho e as dores de cabeça quando se percebe nem sempre ser fácil conciliar todos os interesses.

Com efeito, vários são os conflitos entre a edilidade e a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao longo da execução dos trabalhos ferroviários, sendo o mais importante o motivado pelo pagamento (ou falta dele) da indemnização devida à Câmara Municipal, assunto somente solucionado em 29.XII.1910, ou seja, 4 anos para além da inauguração da via férrea.

Sobretudo através do conteúdo das actas das sessões da vereação se percebe que a autarquia:

1 - defende a *construcção d'uma avenida que ligue esta cidade com a estação do caminho de ferro no sitio do campo de S. Antonio* (ADB 1905-1908), paralela à rua do conde de Ferreira, com os fundos governamentais destinados às obras do caminho-de-ferro (PJ 1905a, 3);

2 - defere (25.V.1906) o pedido de concessão de um terreno baldio localizado na margem direita do ribeiro de Vale de Álvaro para a exploração de água e construção de um poço para abastecimento de água à estação, à Companhia concessionária do caminho-de-ferro de Mirandela a Bragança, *com a condição de que o terreno e agua a explorar para junto da estação do caminho de ferro sirva igualmente para o publico e pessoal do mesmo caminho de ferro, devendo para isso ser collocado um marco fontenario fora da estação, porque no caso contrario terá de se indemnizar a Camara na forma legal*, vindo posteriormente com a palavra atrás argumentando *pelo receio que ha que a agua falte no tanque publico*, levando o Ministro do Reino a revogar tal recusa (ADB 1905-1908, 46-46v/54v); a verdade é que tempos volvidos a Companhia ainda não havia colocado o *marco fontenario para abastecimento do publico e do pessoal do mesmo caminho de ferro, e não tendo ate hoje aquella companhia satisfeito a condição que lhe foi imposta, pro-* [219] *punha que se officiasse ao representante da referida Companhia n'esta cidade, lembrando o cumprimento da mesma condição para assim attender ás justas reclamações do publico* (ADB 1905-1908);

3 - fosse o empreiteiro das obras João Lopes da Cruz, *demandado judicialmente pela indemnisação devida pela perda do terreno municipal* (logradouro) utilizado para a construção da estação e respectivo obradoiro, destinado ao local da feira do gado bovino realizada a 3 e 21 de cada mês (ADB 1905-1908, 47),

a) situação que motivou um officio do director da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro lembrando não ter havido expropriação por ser terreno baldio para além da antiga promessa de cedência gratuita por parte da Câmara Municipal, disponibilizando-se todavia para tudo regularizar (ADB 1905-1908, 59),

b) ao que *A Camara resolveu que se declarasse n'esta acta de sessão que nunca ella prometeu a ninguem a cedencia de parte do terreno destinado ao campo da feira do gado bovino d'esta cidade, para n'ela se construir a estação do caminho de ferro d'esta cidade, porque nenhuma das suas actas de sessão acusa tal cedencia, antes pelo contrario se resolveu na primeira sessão que esta vereação celebrou, reclamar e logo pedir indemnisação pelo terreno occupado pela respectiva empresa com applicação á construcção da dita estação* (ADB 1905-1908, 95v),

c) a 17.VI.1910 (cerca de 4 anos após a inauguração da via) ainda esta questão se encontrava por resolver, pois a Câmara notifica o director da Companhia nesse sentido para além

de o questionar se considerava como propriedade da empresa *o espaço de terreno contíguo a entrada para mesma estação e que dá acesso do caes de mercadoria para os carros e outros meios de transporte* (ADB 1910-1911, 30),

d) à qual aquele responsável responde que a 28 de Fevereiro desse ano havia comunicado à autarquia a decisão de a indemnizar em 200.000 réis com a condição precisamente de lhe serem entregues os aludidos terrenos,

e) a Câmara contrapopôs aceitando o valor mas com a condição de não ter que alienar os terrenos adjacentes à estação e ameaçou com uma acção judicial (ADB 1910-1911, 30v),

f) na sessão de 6.X.1910, em que curiosamente não há referências à revolta republicana dos dias anteriores em Lisboa, é apreciada uma carta da Companhia onde se percebe que o advogado da autarquia já se havia reunido com a sua direcção por razões do assunto pendente da indemnização (ADB 1910-1911, 53v),

g) por proposta de um dos vogais da vereação se deliberou aceitar o valor de 175.000 réis proposto pela Companhia *pela occupação do terreno occupado por ella para a contrucção da estação do caminho de ferro d'esta cidade e mais edificações d'ella dependentes por se reconhecer que seria dispendiosissimo um pleito judicial no sentido de reivindicar maior quantia do que a fixada pela direcção n'aquella cifra* (ADB 1910-1911, 89v),

h) a *Comissão Municipal Republicana do Concelho de Bragança*, dá conta (29.XII.1910) de ter recebido do Chefe da Exploração daquela Linha, Veríssimo de Sá Correia, procurador da companhia, aquela quantia supra referenciada (ADB 1910-1911, 112);

4 - atendendo a uma exposição de 2 habitantes de Sortes que numa atitude cívica denunciaram a *inutilisação d'uma fonte publica effectuada recentemente pela empreza da construcção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança no sitio da Bica, limite da dita povoação de Sortes (...), resolveu tentar acção judicial contra a empreza constructora do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, caso ella até ao dia 8 de agosto proximo futuro não vier entender-se pelos meios legais com este corpo administrativo* (ADB 1905-1908, 52-53v);

5 - decidiu (4.IV.1907) officiar ao representante da Companhia para que o caminho que ligava Donai e outras povoações à cidade na zona da estação ferroviária *não fique com largura inferior a 6 metros, reservando-se esta Camara o direito de o conseguir pelos meios legais, quando amigavelmente o não obtenha* (ADB 1905-1908, 107); a resposta, argumentada, vem no sentido de pedir a dispensa de tal exigência, decidindo a Câmara estudar o assunto para sobre ele se pronunciar futuramente (ADB 1905-1908, 125);

6 - por esta altura *adjudicou a camara por maioria e pela quantia de 2:500\$000 reis o fornecimento de energia eléctrica para a illuminação pública da cidade (...)* segundo as condições superiormente aprovadas e que constam do *Diário do Governo de 19 de Novembro de 1907*; 4 vereadores votaram contra a adjudicação por considerarem não estarem as finanças municipais habilitadas a fazer frente aos encargos resultantes desse melhoramento (ADB 1905-1908, 125/218v);

7 - deliberou a 3.X.1910 *sobre o melhor modo de receber n'esta cidade no dia nove do mez corrente a pessoa de Sua Magestade El-Rei o Senhor D. Manoel 2.º* (ADB 1910-1911, 52v) visita esta que, está bom de ver, se não chegou a realizar.

5. Epílogo

Com a aprovação dos novos estatutos da CP em 1947⁷ e no âmbito de um processo de unificação da exploração da rede ferroviária nacional, passa a Linha do Tua para aquela empresa (CP 2006). E as locomotivas a vapor continuam pachorrentamente percorrendo a via entre o Douro e Bragança sem os sobressaltos que a 2.ª República lhe havia de imprimir.

⁷ Decreto-lei n.º 36.445, 31.VI.1947.

Mas entretanto os econométricos começam a clamar prejuízos, por eles criados como sabemos, através da conhecida “política da morte lenta” e eis que em Outubro de 1992⁸, encerram ao tráfego o troço Mirandela – Bragança (80km), permanecendo abertos os restantes 54km (Tua – Mirandela), aos quais em 1995, com a inauguração do Metro de Mirandela, a operar entre esta cidade e Carvalhais lhe são acrescentados mais 4km; em 2001 saem de circulação as locomotivas Alsthom e as carruagens “napolitanas” passando a empresa municipal participada pela CP, “Metro de Mirandela EP” a explorar toda a via entre Tua a Carvalhais (CONDE 2006; CONDE 2007).

E em 24.I.2004 são as instalações da estação ferroviária de Bragança alvo de outra inauguração, porquanto, após a sua adaptação, passam a servir como estação rodoviária (do mal o menos!)

Também a CP aí criou uma Secção Museológica mas que se encontra encerrada ao público, trocando a Câmara Municipal de Bragança e aquela empresa pública, entre si acusações de responsabilidade por tal facto (GONÇALVES 2005).

Mas a malfadada História não fica por aqui, pois assistimos agora a uma outra ameaça, a da sua submersão pelas águas do Tua através da construção de uma presa pelos barragistas da EDP com a conivência da inescrupulosa classe política regional e nacional que não merece ser considerada herdeira daqueloutra que no século XIX tanto lutou por estes melhoramentos que mantêm actualidade, uma vez que a região continua deficitária em vias e comunicações.

Estação e Caldas de S. Lourenço (Álbum...)



Partida da E-82 para Bragança (MARISTANY 1972, 180)



O misto Mirandela-Bragança na estação de Remisquedo (MARISTANY 1971, 187)



⁸ Decisão tomada pelo Governo da República numa desprezível atitude para com os transmontanos, pois anunciara apenas uma breve suspensão do tráfego por razões de manutenção da via; pouco mais tarde, pela calada da noite, foi o material circulante operacional retirado da estação de Bragança por estrada, o que motivou um forte protesto da população.

6. Bibliografia

ABREU 2003a – ABREU, Carlos d', *A itinação na antiga Comarca de Torre de Moncorvo*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. VIII, n.º 15, Grupo de Estudos de História Duriense e do Vinho do Porto, Porto, Instituto dos Vinhos do Douro e Porto / Universidade do Porto / Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, 2003, 87-101.

ABREU 2003b – ABREU, Carlos d', *Torre de Moncorvo na cartografia antiga (séculos XVI-XVIII)*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. VIII, n.º 16, Grupo de Estudos de História Duriense e do Vinho do Porto, Porto, Instituto dos Vinhos do Douro e Porto / Universidade do Porto / Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, 2003, 27-37.

ABREU 2005 – ABREU, Carlos d', *O troço desactivado da Linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban): um caso de Património Arqueológico Ferroviário a defender*, Actas do I Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (29.IV – 02.V.2004), in: Còavisão cultura e ciência, n.º 7, Vila Nova de Foz Còa, Còmara Municipal, 2005, 101-131.

ABREU ET AL 2006a – ABREU, Carlos d' & RIVAS CALVO, Emilio, *A Ponte ferro-rodoviària do Pocinho – um monumento da Arqueologia Industrial que urge preservar*, Actas do II Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior, in: Còavisão cultura e ciência, n.º 8, Vila Nova de Foz Còa, Còmara Municipal, 2006, 90-111.

ABREU ET AL 2006b – ABREU, Carlos d' & RIVAS CALVO, Emilio, *Os projectos para a rede transmontano-durienses de caminho-de-ferro e a Linha do Tua (no centenàrio do primeiro silvo da locomotiva em Bragança)*, in: Brigantia, vol. XXVI, n.º 1-4 (vol. de homenagem a Belarmino Afonso), Bragança, Assembleia Distrital, 2006, 345-356.

ADB 1901-1903 – Arquivo Distrital de Bragança, *Actas da Còmara Municipal de Bragança*, Livro 11, Arquivo Municipal de Bragança, 1901-1903.

ADB 1905-1908 – Arquivo Distrital de Bragança, *Actas da Còmara Municipal de Bragança*, Livro 13, Arquivo Municipal de Bragança, 1905-1908.

ADB 1910-1911 – Arquivo Distrital de Bragança, *Actas da Còmara Municipal de Bragança*, Livro 15, Arquivo Municipal de Bragança, 1910-1911.

AECP 1879 – Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, *Secção Noticiosa, Acta da Sessão de 15 de Dezembro de 1877*, in: Revista de Obras Publicas e Minas, N.ºs 109 e 110, T. X, Lisboa, Janeiro e Fevereiro de 1879.

Àlbum... – Àlbum, *Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. Linha de Foz-Tua a Mirandella*, àlbum fotogràfico antigo de capa manuscrita existente na Biblioteca Municipal de Mirandela, s/l, s/d.

ALVES 1975-1990 – ALVES, Francisco Manuel, *Memòrias Arqueològico-Històricas do Distrito de Bragança*, Bragança, reed. *fac-similada* do Museu Regional do Abade de Baçal, 1975-1990.

Boletim 1949 – Boletim da CP, *A inauguração da linha do Tua a Mirandela*, in: Boletim da CP, ano 21.º, n.º 244, Lisboa, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Outubro – 1949.

BRANDÃO 1880 – BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa, *Estudos de Caminhos de Ferro de Via Reduzida ao Norte do Douro*, in: Revista de Obras Publicas e Minas, N.ºs 125 e 126, T. XI, Lisboa, Maio e Junho de 1880, 145-183.

CONDE 2006 – CONDE, Daniel, *A Linha do Tua num Domingo do Outono de 2006*, in: <http://ocomboio.net> (consulta realizada em 22.II.2007).

CONDE 2007 – CONDE, Daniel, *Linha do Tua. A Linha. História. A Viagem*, in: <http://pwp.netcabo.pt/0262735601/...> (consulta realizada em 30.I.2007, com a informação que constituem excertos do livro em preparação “Esta Linha que é nossa” para a comemoração dos 100 anos da chegada do comboio a Bragança).

CP 2002 – Caminhos de Ferro Portugueses EP, *História - Pequena Cronologia Ferroviària*, in: http://www.cp.pt/sobrenos/p_historia.html (consulta realizada em 18.X.2002).

CP 2006 – Caminhos de Ferro Portugueses EP, *Os Caminhos de Ferro 150 anos de História*, in: <http://www.cp.pt/displayPage.do?vgnextoi=d5433cddefcb7010VgnVCM1000007b01a8c0RCR> (consulta realizada em 7.VI.2006).

CRUZ 1906 – CRUZ, João Lopes da, *Construção do caminho de ferro de Mirandela a Bragança – Como a vaidade, egoísmo e ambição dos Directores da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro acarreta a ruína ao empreiteiro geral, deixando-o reduzido á miséria – justificação dos meus actos e apelo aos dignos accionistas da Companhia*, Lisboa, 1906, 41 pp. (op. cit. ALVES 1975-1990, VII, 143).

DG 1882 – Diário do Governo, *Representação da Câmara Municipal de Mirandela aos pares do Reino...*, in: DG, Numero 145, Lisboa, 3.VII.1882, 1626.

DG 1887 – Diário do Governo, Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Direcção geral de obras publicas e minas* (2.^a Repartição, Caminhos de ferro, Portaria de 10 de junho), in: DG, Numero 129, Lisboa, 11.VI.1887.

DG 1888a – Diário do Governo, Côrtes, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* (E. n.º 58), in: Diário do Governo, Numero 146, Lisboa, 30.VI.1888, 1411.

DG 1888b – Diário do Governo, Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Direcção Geral de Obras Publicas e Minas* (Segunda Repartição, Caminhos de Ferro, Portaria de 5 de Outubro), in: DG, n.º 229, Lisboa, 6.X.1888.

DG 1889a – Diário do Governo, Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Direcção Geral de Obras Publicas e Minas* (Segunda Repartição, Caminhos de Ferro, Portaria de 6 de Novembro), in: DG, n.º 254, Lisboa, 9.XI.1889.

DG 1889b – Diário do Governo, Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Direcção Geral de Obras Publicas e Minas* (Segunda Repartição, Caminhos de Ferro, Portaria de 6 de Novembro), in: DG, n.º 258, Lisboa, 14.XI.1889.

DG 1890a – Diário do Governo, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* (E. n.º 57), in: DG, Numero 152, Lisboa, 09.VII.1890, 1586.

DG 1890b – Diário do Governo, Côrtes, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* (E. n.º 58), in: DG, Numero 152, Lisboa, 09.VII.1890, 1586.

DG 1890c – Diário do Governo, Côrtes, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados* (E. n.º 74), in: DG, Numero 158, Lisboa, 16.VII.1890, 1654.

DG 1899 – Diário do Governo, Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Direcção Geral de Obras Publicas e Minas* (Segunda Repartição, Caminhos de Ferro), in: DG, n.º 223, Lisboa, 3.X.1899, 2545.

DG 1904 – Diário do Governo, Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Caminhos de Ferro do Estado*, Conselho de Administração, in: DG, n.º 235, Lisboa, 19.X.1904, 3700.

GARRETT 1977 – GARRETT, Almeida, *Viagens na minha terra*, Porto, Porto Editora, 1977, 272.

GEPB 1976 – Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, *Caminhos de Ferro*, vol. III, Lisboa, 1976, 608-610.

GONÇALVES 2005 – GONÇALVES, Carla A., *Museu da CP sem data para abrir*, in: Mensageiro de Bragança, ano LXVI, n.º 3.021, Bragança, 15.

LEAL 1886 – LEAL, Augusto Soares d’Azevedo Barbosa de Pinho, *Portugal Antigo e Moderno...*, vol. 10, Lisboa, 1886.

MARISTANY 2000 – MARISTANY, Manuel, *Mis pequeños trenes*, Barcelona, Editorial Juventud, S.A., 2000.

MENDES 1993 - MENDES, J. Amado, *Comércio, transportes e comunicações*, in: História de Portugal, dir. José Mattoso, vol. V (O Liberalismo 1807-1890), coord. Luís Reis Torgal e João Lourenço Roque, s/l, Editorial Estampa, 1993, 369-379.

MÓNICA 1996 - MÓNICA 1996 – MÓNICA, Maria Filomena, *A Europa e nós: uma polémica de 1853 (A. Herculano contra A. P. Lopes de Mendonça)*, antologia org. e pref. p/ M.^a F. Mónica, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da UL / Quetzal Editores, 1996.

PJ 1905 – Primeiro de Janeiro, *Inauguração da linha de Mirandella a Macedo*, 17.X.1905, 3 (c. 6).

PJ 1905a – Primeiro de Janeiro, *Provincias (Dos nossos correspondentes) Bragança* [ref.^a à intenção de se construir uma avenida que ligue a cidade ao caminho-de-ferro], 02.XII.1905, 3 (c. 3).

PJ 1906 – Primeiro de Janeiro, *Provincias - Bragança* [ref.^a ao silvo da locomotiva na capital do distrito ocorrido a 26 de Outubro], 07.XI.1906, 3 (c. 4-5).

RIVAS ET AL 2006 - RIVAS CALVO, Emilio, & ABREU, Carlos d', *El puente internacional de Barca d'Alva – La Fregeneda en el contexto de la construcción de la Línea de Douro/Duero hasta Salamanca*, Actas do II Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (29.IV – 02.V.2004), in: *Côavisão cultura e ciência*, n.º 8, Vila Nova de Foz Côa, Câmara Municipal, 2006, 60-89.

SERRÃO 1992 – SERRÃO, Joel, *Caminhos de Ferro*, in: *Dicionário de História de Portugal*, dir. J. Serrão, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 447-451.

SOUSA 1927 – SOUSA, J. Fernando de, *As nossas ligações ferroviárias internacionais e as linhas de Salamanca à fronteira portuguesa*, in: *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, n.º 641, t. LVIII, Lisboa, 1927, 101-107.

TQ 2003 – Terra Quente, *Memórias do século-36*, jornal regional, ano XV, n.º 295, Mirandela, 15.XII.2003, 17.