

CÔA VISÃO

CULTURA E CIÊNCIA

Nº

EDIÇÃO DA

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE FOZ CÔA

A scenic view of a river, likely the Douro, with a bridge spanning across it. The bridge has a white metal truss structure and two large concrete piers. The river is calm, reflecting the bridge and the surrounding landscape. In the foreground, there are dense, flowering trees with white blossoms, possibly cherry or almond trees, which are slightly out of focus. The background shows a hilly landscape with some buildings and more trees.

ACTAS DO I CONGRESSO DE ARQUEOLOGIA
DE TRÁS-OS-MONTES, ALTO-DOURO E BEIRA BAIXA
(ANO DE 2004)

ISBN 972-8763-15-8



9 789728 763152

PUBLICAÇÃO ANUAL ALCARDO DO
CULTURAIS DA CAMARÁ MUNICIPAL
DE VILA NOVA DE FIM

CÔAVISÃO

CULTURA E CIÊNCIA

Nº 7 · ANO DE 2005

TRABALHO COORDENADO POR

ANTÓNIO N. SÁ COIXÃO

(Este número da Côavisão publica exclusivamente as Actas do I Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior, organizado entre 29 de Abril e 2 de Maio de 2004, áreas dos Concelhos de Meda e Vila Nova de Foz Côa)



Foto da capa:

Rio Douro – Lugar do Torrão

Composição e impressão:

Côa Gráfica – Artes Gráficas, Lda. — V. N. de Foz Côa
Depósito legal n.º 121116/98
ISBN 972-8763-15-8

EDIÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE FOZ CÔA
2005

Índice

Prefácio	5
Introdução	7
“Povoações Romanas da Beira Transmontana e Alto Douro” <i>Jorge de Alarcão</i>	9
“Existe uma ocupação Proto-Histórica em Trás-os-Montes antes da ocupação Romana? Alguma notas sobre esta questão” <i>Dulcineia Cândida Bernardo Pinto</i>	19
“Arte Rupestre e Ocupação Humana no Vale do Côa – balanço da investigação no Parque Arqueológico do Vale do Côa” <i>Luís Luís</i>	31
“Castanheiro do Vento (Horta do Douro, Vila Nova de Foz Côa): Balanço de seis anos de trabalho neste recinto monumental pré-histórico” <i>Vitor Oliveira Jorge...e outros</i>	61
O sítio de Castelo Velho de Freixo de Numão (Vila Nova de Foz Côa) – reflexões sobre fases e contextos” <i>Susana Oliveira Jorge... e outros</i>	69
“Tipologias de aparelho construtivo do Sabugal Velho” <i>Marcos Osório</i>	81
“O troço desactivado da linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban): um caso de Património Arqueológico Ferroviário a defender” <i>Carlos Abreu</i>	101
“O Esteio gravado do Cabeço do Bique (Perafite, Vila Verde, Alijó)” <i>Francisco Monteiro Faure e Eliana Miranda de Sousa</i>	133
“O Pentagrama de Ribeira de Piscos (Vila Nova de Foz Côa) e seus paralelos no contexto da arte rupestre filiforme pós-paleolítica da Península Ibérica” <i>Fernando Augusto Coimbra</i>	145
“Programa de Conservação do Parque Arqueológico do Vale do Côa – Primeiros resultados da estação sismológica e da estação meteorológica em funcionamento no PAVC” <i>António Pedro Batarda Fernandes</i>	159
“Antiquários e Arqueólogos” <i>António Alberto Rodrigues Trabulo</i>	167
“A Pré-História Recente no Douro Sul. Um ensaio de Arqueologia Espacial” <i>António José Fernandes Heitor e Carla Isabel Dias Franco</i>	173
“A estátua-menir de Longroiva e a sua importância para a cronologia da Idade do Bronze na região do Côa e territórios confinantes <i>Adriano Vasco Rodrigues</i>	179
“As fíbulas do Bronze Final e Idade do Ferro de Portugal Interior (Norte e Centro): problemática sobre produção local e de longa distância” <i>Salete da Ponte</i>	185
“Pré-História Recente na região da Guarda – alguns subsídios” <i>Manuel Sabino G. Perestrelo e Marcos Osório</i>	207

"Canedotes (Vila Nova de Paiva – Viseu): uma aproximação à ocupação do povoado"	233
<i>Alexandre Canha</i>	
"O Castelo de Torre de Moncorvo: resultados da intervenção de 2001"	251
<i>António Chéney e Pedro Sobral de Carvalho</i>	
"A Numária de Ervamoira e a do Baixo Côa"	275
<i>J. A. Gonçalves Guimarães e Susana Guimarães</i>	

O troço desactivado da Linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban): um caso de Património Arqueológico Ferroviário a defender *

CARLOS D'ABREU **

Aos obreiros ignotos e olvidados que deram corpo a esta via e nela pereceram durante a sua construção.

RESUMO:

A partir de 1840 os comboios passaram a ser tema de conversa, apesar de tidos como algo de utópico para o nosso País. Começaram a ser vistos como símbolo do Progresso, desejado por uns e temido por outros.

A discussão iniciou-se de forma mais séria em 1851, arrastando-se durante décadas, não tendo o Fontismo dúvidas em decidir-se pela construção dos caminhos-de-ferro como alavanca para o desejado desenvolvimento económico que passava por unir o País e ligá-lo à Europa, inaugurando o primeiro troço em 1856, entre Lisboa e o Carregado.

Em 1873 iniciaram-se os trabalhos de construção da Linha do Douro, inaugurando-se ao longo de 1887, os troços Tua - Pocinho, Pocinho - Côa e Côa - Barca d'Alva. Entrementes o Governo assinara em 1882 um contrato com o Sindicato Portuense (grupo de bancos e capitalistas) para a construção do prolongamento da Linha do Douro até Salamanca, culminando com a constituição da Companhia de Caminho de Ferro de Salamanca à Fronteira Portuguesa.

Em 1881 iniciou-se a construção do ramal por Ciudad Rodrigo (Salamanca – Fuentes de Oñoro), inaugurado em 1884, enquanto que o de La Fregeneda (Boadilla / La Fuente de San Esteban – Barca d'Alva) iniciado em 31.08.1883, não entrou ao serviço antes de 09.12.1887.

Foi a estação de La Fregeneda (a última desta linha antes da ligação à ponte internacional) construída numa extensa plataforma artificial próximo daquela Vila, onde se instalou a gare internacional espanhola, congénere da nossa Barca d'Alva, apesar dela distar 17 Km, nos quais a engenharia portuguesa realizou uma das suas maiores obras, pois para vencer um desnível entre os 460 m e 136 m, foi obrigada a construir nada mais nada menos do que 13 pontes metálicas e 20 túneis, tudo desgraçadamente desactivado a 01.01.1985. Seguiu-lhe Portugal o exemplo suspendendo o tráfego entre o Pocinho e Barca d'Alva em 18.10.1988.

Após um século a transportar gente, mercadorias e ideias e a contribuir à aproximação entre os Povos Ibéricos e Europeus, deixou o comboio de silvar ao longo destes 100 Km de via.

Este grandioso monumento da Arqueologia Industrial é o principal actor de todo o conjunto do Património Cultural e Natural em que se enquadra; ele e a Natureza complementam-se e a beleza resultante é de grande harmonia.

Do lado de Espanha algo se está já fazendo no sentido da sua preservação e o mesmo é necessário que aconteça em Portugal, desejando que este trabalho possa contribuir de algum modo para essa chamada de atenção.

* Sobre esta temática temos intercambiado bibliografia e outra informação sobretudo com os amigos salmantinos Emilio Rivas (Ferroviário) e Alfonso Hortelano (Geógrafo), proporcionando-nos o primeiro deles também uma agradável viagem de *dresina* entre La Fregeneda e Barca d'Alva, o que muito agradecemos, apesar de já termos percorrido a pé o referido troço.

** Técnico Superior Principal do Ministério da Educação; Mestre em Arqueologia (FLUP) [cabreu@usal.es].

1 - INTRODUÇÃO

É notória a discrepância do número de títulos sobre a temática ferroviária publicados nos dois Países Peninsulares, denotando talvez esta constatação que o fenómeno não tem suscitado entre nós o interesse dos investigadores. Em Espanha encontramos, como na bibliografia final se poderá comprovar, muitos textos, alguns deles obras de fundo, sobretudo as resultantes da comemoração dos 150 anos dos caminhos-de-ferro; por cá a situação a este nível não é pois tão animadora, esperando que quando essa mesma comemoração ocorrer (2006) outros trabalhos tenham entretanto passado pelo prelo.

Para a Arqueologia Industrial o estudo das vias e dos transportes modernos é fundamental. Os perfis das vias, os processos de construção, as obras de arte, os edifícios de apoio, os veículos, são objectos de investigação que especificam os sistemas viários conhecidos pelas sociedades humanas (CUSTÓDIO 1985).

Com a introdução dos caminhos-de-ferro, as estradas não deixaram de ter os seus adeptos, mas os comboios impuseram as suas leis concorrendo com elas e com as vias fluviais.

O caminho-de-ferro teve pois adeptos mas também detractores, como todas as novidades. Os receios e os apoios manifestados um pouco por todo o Ocidente, ecoaram também tanto em Espanha como em Portugal. Uns não desejavam que se bulisse nas normas estabelecidas relativamente às regras quotidianas de convivência a que as comunicações promovidas pelo comboio viriam seguramente alterar, outros havia ainda que defendiam as estradas como o meio mais adequado para unir internamente os países. Julgamos no entanto que a oposição cedo se desvaneceu, pois "a força da ideologia progressista era tão forte que se tornou difícil atacar os caminhos-de-ferro" (MÓNICA 1996).

Esse desejo de progresso, simbolizado então através do comboio, levou a que em Portugal durante o fontismo e a regeneração, o iberismo voltasse à tona, como o revelará esta breve passagem de Oliveira Martins na sua História de Portugal:

...Os embaraços, com que então se lutava entre nós para levar a cabo o caminho-de-ferro de Leste, eram o motivo imediato para declarar urgente a união [ibérica] que agora procedia de razões económicas, como se vê, sem se ligar a quimeras políticas, no génio de homens que tinham o espírito afinado pelo tempo. D. Sinibaldo [de Más] dizia que se nós queríamos o caminho-de-ferro, aderíssemos à união. Como? De um modo prático e simples: casando o rei português com a herdeira espanhola, D. Pedro V com a princesa das Astúrias... (MARTINS ..., II, 272).

O prestígio do caminho-de-ferro atingiu inclusivamente a cidade, onde apareceram transportes públicos sobre carris de ferro, como o larmanjat, o americano e o eléctrico, determinando esses veículos e os imóveis a eles associados uma nova paisagem urbana (GAILLARD...; CAPITÃO 1974; MATOS 1980; VIEIRA 1982).

É pois o caminho-de-ferro no século XIX o grande motor da revolução industrial. Com a convicção de que o comboio era portador do desenvolvimento económico, cada inauguração de linha ferroviária se celebrava com entusiásticas festas populares (LOZANO 1988, 9).

O caminho-de-ferro influenciou sobremaneira a Economia, não só pela sua voracidade em capitais, mão-de-obra e materiais de construção, mas sobretudo porque promoveu alterações significativas nos sectores que forneceram esses elementos. Nenhuma outra inovação técnica Oitocentista requereu uma mobilização tão poderosa em recursos humanos e financeiros, materiais e bens de equipamento. Para alguns economistas esse atributo bastou para impulsionar a industrialização de países atrasados na ordem económica internacional (GÓMEZ 1997, 501).

Uma questão que sempre se coloca quando se fala de caminhos-de-ferro, é a da bitola ibérica. A largura da via de 1,67 metros converteu-se numa das mais controversas decisões de toda a legislação espanhola do século XIX, arrastando as companhias portuguesas para a criação do *zollverein* ibérico, isto é, de uma união aduaneira peninsular. Esta diferença de largura entre os carris significou um certo isolamento ferroviário, uma vez que não estimulou os intercâmbios com a Europa através da França (bitola de 1,44 m), porquanto as estações fronteiriças se tornaram numa barreira, obrigando a onerosas operações de carga e descarga que inevitavelmente condicionavam a actividade mercantil, por essa razão o comboio não terá contribuído tanto para o fim do isolamento geográfico peninsular, como seria desejável (GÓMEZ 1997, 493-494).

2 - BREVE PANORÂMICA DA EVOLUÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA PENINSULAR

A Espanha conheceu desde 1829 a 1834 vários projectos ferroviários, todos eles falhados por falta de apoios, sendo todavia pioneira na América Latina neste tipo de realizações pois inaugurou na sua então colónia de Cuba, em 1837, um troço de 28 Km entre La Habana e Bejucal, na futura linha até Güines (LOZANO 1988, 9).

Entretanto o caminho-de-ferro era já para a burguesia liberal um instrumento claro de progresso e modernização a que não estava disposta a renunciar. As múltiplas solicitações para a sua construção, o interesse da opinião pública e o desenvolvimento das vias-férreas noutros países, obrigou o Governo a definir uma política ferroviária. O estudo que então se realizou, conhecido por "informe Subercase" (apelido de dois dos seus subscritores), recolhia uma série de recomendações técnicas, entre as quais se incluía a utilização de 1,67 metros para a largura da via, medidas que contrariavam a bitola europeia de 1,44 m, julgando os seus autores que assim conseguiriam maiores potências e velocidades para as locomotivas (LOZANO 1988, 10).

Constituiu indubitavelmente este projecto a base da primeira legislação sobre o caminho-de-ferro, promulgada em 1844.

Nas últimas décadas do século XIX as iniciativas para explorar linhas de transporte ferroviário são numerosas. Em Espanha a legislação ferroviária do último quartel desta Centúria foi marcada pelo objectivo de dotar de maior equilíbrio regional a rede ferroviária, por ser esse o entendimento da Ley de Ferrocarriles de 1877. Com vista a compensar o carácter excessivamente radial do plano de 1855, tomaram-se dois tipos de medidas, ou seja, por um lado construíram-se linhas transversais de largura normal e por outro, desenvolveu-se um plano de linhas secundárias de via estreita [1 m de largura] (GÓMEZ 1997, 483). Sabemos que Portugal seguiu também esta tendência.

Em Portugal a partir dos meados do século XIX depois de alcançada a estabilidade política necessária à dinamização das estruturas económicas e sociais, o comboio surge como a solução para dotar o País de um sistema de transportes rápidos e eficientes, trabalhando-se de imediato na construção e inauguração do primeiro troço da linha internacional do Leste, entre 1853-56. Para alguns o advento do caminho-de-ferro significará mesmo o começo da época contemporânea entre nós.

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 3.616 Km até 1956 (MENDES 1993, 375).

A - A actuação dos Estados relativamente ao investimento privado

Com a promulgação em Espanha da Lei de Bases do caminho-de-ferro em 1855, contava este País com quatro pequenas linhas-férreas que somavam no seu conjunto 440 Km, mas através deste ordenamento jurídico foi clarificada a relação do Estado com o comboio, assentando as bases para a execução de um plano geral de construção da rede por um período de 90 anos. Este diploma legal, apoiado pela Ley de Bancos y Sociedades Anónimas do ano seguinte, converteu a companhia concessionária na protagonista indiscutível do desenvolvimento ferroviário, pois constituíram-se numerosas empresas, vinculadas a maior parte das vezes a importantes grupos financeiros (GÓMEZ 1997, 478/499).

Um dos aspectos mais relevantes das disposições legais entre 1855 e 1876, foi reconhecer que o concurso de capitais e técnicas de fora, seria imprescindível para ultrapassar o impasse anterior, favorecendo-se assim os investidores estrangeiros através de atractivas condições (GÓMEZ 1997, 479).

Em Portugal as coisas passaram-se de forma análoga, pois no início o Estado não quis nem pôde investir directamente nos caminhos-de-ferro, optando pela concessão da construção e exploração das vias, através de concurso público. Às companhias concessionárias, maioritariamente de capitais estrangeiros, o Estado garantia um subsídio por Km ou um juro mínimo para os investimentos realizados, para além de as isentar de direitos na importação de materiais. As casas financeiras estrangeiras, mormente as francesas, desempenharam um papel importante na colocação dos títulos nas bolsas europeias e na atracção de investimentos portugueses (RAMOS 1990, 141).

B – A concessão e a criação de companhias ferroviárias

A concessão ferroviária é um acto jurídico através do qual o Estado confere a determinado(s) indivíduo(s) o direito deste(s) construir(em) e/ou explorar(em) um caminho-de-ferro num determinado período de tempo. A concessão antecede a sociedade construtora ou exploradora, sendo que, na maioria das companhias, o concessionário particular é anterior à existência da própria sociedade; por esta razão, em muitos casos, a concessão era atribuída a um indivíduo que de seguida a trespassava a outrem (TEDDE 1978, 13).

Posteriormente constituía-se a companhia ferroviária, normalmente através de sociedades financeiras, apesar de ter havido alguns concessionários sem qualquer relação com entidades de crédito, convertendo-se nos investidores directos.

O normal era que a companhia que se fundasse a partir da concessão (ou a adquirisse) atendesse não só à construção mas também à exploração, acontecendo com frequência uma sociedade trespassar a outra a linha-férrea sem que esta já estivesse aberta ao tráfego (TEDDE 1978, 14).

Os casos de anulação de uma concessão prendiam-se às mais das vezes com o incumprimento de cláusulas relacionadas com os prazos e não tanto com os depósitos de garantia.

No contrato não só se previa o início e conclusão dos trabalhos, como se regulamentavam as tarifas de transporte, se elaborava o rol do material ferroviário mínimo necessário, se estipulava o subsídio a conceder com os respectivos prazos de pagamento, etc., exigindo-se em contrapartida os planos das obras – que em vários casos eram elaborados por conta do Estado-, fixavam-se as tarifas, e estipulavam-se os depósitos previstos no concurso e as suas garantias, que correspondiam a uma percentagem do investimento (TEDDE 1978, 15).

Veja-se sobre este assunto a explanação feita mais adiante quando se tratar a constituição do “Syndicato Portuense”.

B.1 - O processo de concessão

O Estado definia as condições para a criação de uma linha-férrea de acordo com os estudos técnicos por si realizados e apresentava-as em concurso público, no qual adjudicava a sua construção e exploração. Ou então os particulares tomavam a iniciativa de realizar os referidos estudos apresentando uma proposta ao Estado para que este lhe concedesse o caminho-de-ferro; se o Estado aprovasse o projecto, das duas uma, ou aceitava a proposta, ou abria um concurso público ao qual poderiam concorrer outros interessados para além dos proponentes.

Outras cautelas eram tomadas por parte do Estado que cuidava no sentido de que aquando da constituição de uma sociedade para construir e explorar um caminho-de-ferro concessionado, os desembolsos de capital se realizassem na proporção prevista na lei, assim como no caso das companhias ferroviárias para que o dinheiro desembolsado pelos accionistas cobrisse pelo menos metade do custo previsto; fiscalizava ainda as obras de construção (TEDDE 1978, 16-17).

Quanto à gestão da rede concessionada, considera-se que a empresa concessionária exercia um papel secundário no que respeita à adopção de decisões, encontrando-se convertida num simples mandatário do Governo com a função de mobilizar os recursos que o Estado por si só não podia obter; é um sistema híbrido de sociedade capitalista e empresa de serviços públicos, tendo-se-lhe apresentado certamente grandes problemas de ordem técnica, económica e humana (CORDERO ET ALLI 1978, 210).

Em Espanha publicou-se em 1844 uma Real Orden [lei] sobre a concessão de caminhos-de-ferro (GARCÍA ET ALLI 1994, 696).

2.1 - Em Portugal

É comumente conhecido o deplorável estado das comunicações em Portugal por finais do século XVIII (ABREU 2003c), situação que continuará a merecer duras críticas no período liberal, todavia só a partir de meados de Oitocentos é que se principia a efectivar uma certa “revolução” nessa área.

A discussão em torno do caminho-de-ferro como já se aflorou não foi pacífica, mesmo entre os liberais, progressistas por princípio; as diferenças de opinião entre românticos e reformistas estão bem patente na polémica que em 1853 (vésperas de inauguração das obras para o primeiro troço de ferrovia) envolveu dois intelectuais, representantes de ambas as alas, Alexandre Herculano e Lopes de Mendonça respectivamente (MÓNICA 1996).

Herculano em nome do Portugal tradicional achava que o comboio podia converter-se “na morte da nossa nacionalidade” pelos efeitos políticos de uma fusão económica e de uma “identidade de civilização com Espanha”. Mendonça respondia que o nosso destino estava numa Europa unida, advogando não ser o isolamento que salvaria Portugal, pois o perigo estava em não fazer nada, uma vez que “a Espanha cresce, aumenta, civiliza-se: se não seguirmos o seu exemplo morreremos de inanição (VASCONCELOS 2003, 3). O que então estava já em causa eram os desafios que a ligação à Europa nos colocava (e coloca!).

Entre os cépticos encontravam-se também Almeida Garrett, afirmando a páginas tantas que para realizar as suas viagens, “Nos caminhos-de-ferro dos barões é que eu juro não andar. Escusada é a jura porém. Se as estradas fossem de papel, fá-las-iam, não digo que não. Mas de metal! Que tenha o Governo juízo, que as faça de pedra, e viajaremos com muito prazer e com muita utilidade e proveito na nossa boa terra” (GARRETT 1977, 272).

Mas a verdade é que a construção ferroviária veio a assumir aspectos ainda mais espectaculares do que a rodoviária.

Com a fundação da Companhia das Obras Públicas em 1844, no apogeu do governo de Costa Cabral, 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 empresas que se proponham construir um caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha” (Enciclopédia 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 ainda nesse último ano (SERRÃO 1992, 449). A política fontista em pretender desenvolver o País mediante um programa de melhoramentos materiais que punha em relevo os aspectos dos transportes e das comunicações considerada infra-estrutura do comércio, da indústria e da agricultura, iniciava o seu trabalho, deitando mão do Fundo de Amortização do Banco de Portugal para o seu financiamento, medida considerada louvável para uns, um roubo para outros (MÓNICA 1996, 17).

É sabido que esta opção do fontismo pelo investimento em obras públicas, para a qual o Estado não dispunha de meios, criou um desequilíbrio financeiro, só sustentável graças aos recursos da emigração, sobretudo brasileira (RAMOS 1990, 140).

Após a abertura do primeiro troço de via-férrea, conheceu a prossecução dos trabalhos em geral alguns contratemplos, motivados por “um mau convívio com alguns aventureiros ingleses” (RAMOS 1990, 141), encontrando-se em 1858 aberta à exploração pública apenas o troço até à ponte de Asseca.

Através de um contrato com D. José de Salamanca em 1859, entra finalmente todo o processo nos eixos, continuando-se a construção dos caminhos-de-ferro do Leste (Lisboa à fronteira, em Badajoz) e do Norte (Porto até ao entroncamento com a linha do Leste). Em 1863 abre à circulação pública a linha do Leste e, após a construção da ponte sobre o Douro pelo engenheiro G. Eiffel, chega ao Porto em 1877 o primeiro comboio de passageiros (Enciclopédia 1976, 609).

Em 1886 é inaugurada a viagem do comboio “Expresso Lisboa - Porto,” sendo o quarto desta categoria a ser criado e lançado pela Compagnie International des Wagons-lits e dos Grandes Expressos Europeus, após a entrada ao serviço do “Calais – Nice – Roma- Express” em 1883, o “Trouville - Express” em 1884 e, o famoso “Orient –Express” (Paris – Bucareste – Istambul) em 1885 (FERNANDES 1986). “Foi ella [a Companhia] que inventou o systema mais commodo de viajar, de comer e de dormir durante a marcha; foi ella que, por largas combinações com todas as linhas ferreas da Europa, estabeleceu os mais rapidos trens que a cruzam em todos os sentidos; foi ella, finalmente que nos trouxe, ainda há pouco, com o Sud-express, a ligação da nossa capital com a da França em 46 horas, e com Londres em 54” (COSTA 1887, 278).

A rede ferroviária nacional cresceu de 36 Km em 1856, para vinte vezes mais em 1864, atingindo um número superior a 1.500 Km em meados da década de 1880, 1.888 Km em 1892, 2.381 Km em 1902 e 2.974 Km em 1912, e demorará 65 anos a sua conclusão (MARQUES 1978, 14-16; SERRÃO 450).

Como anteriormente se viu a rede portuguesa esteve desde o seu início condicionada à espanhola, porque esta se iniciou mais cedo e também pela exigência da bitola diferenciada.

A linha de Cáceres à fronteira portuguesa resultou dos esforços de agentes franceses e espanhóis para estabelecer uma ligação directa de Portugal a Madrid e França. Os portugueses não tiveram outro remédio que aceitar a linha de ligação por Ciudad Real, só com um ramal e com as dimensões espanholas (COMÍN ET ALLI 1998, 173).

Não há dúvidas pois que os caminhos-de-ferro alteraram a fisionomia do País, para além das repercussões na siderurgia e outras indústrias directamente relacionadas com a sua construção, a indústria em geral, a agricultura, o comércio, a atracção demográfica e consequente criação de novas povoações, e a circulação de pessoas, informações e ideias, foram amplamente afectadas, provocando inclusivamente o desenvolvimento também das estradas e das comunicações em geral (MENDES 1993, 376), fracassando todavia no que às ligações internacionais respeita, segundo alguns autores (ALEGRIA 1983, 12).

2.2 - Em Espanha

A 28.10.1848 inaugurou-se em Barcelona o primeiro caminho-de-ferro peninsular, unindo esta cidade a Mataró, o mesmo acontecendo três anos mais tarde unindo-se Madrid a Aranjuez, e entre 1852 e 1854 construiu-se o de Valencia a Játiva. Dispunha a Espanha em 1855 de 405 Km de ferrovias (LOZANO 1988, 11).

Surgiram então duas companhias de capital maioritariamente francês. A primeira foi a de Madrid – Zaragoza – Alicante (MZA) criada em 1856 e a segunda, designada Compañia de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) em 1858, através da concessão da linha Madrid a Irún, onde a família Pereire (Isaac e Emilio) -franceses eventualmente de origem judaico-portuguesa-, teve desde sempre uma forte participação (LOZANO 1988, 11; COMÍN ET ALLI 1998, 182/184).

Esta linha Madrid - Irún é talvez a mais representativa no conjunto da rede, pois no seu traçado reúne características de ordem económica, social e política que fazem dela uma das bases do sistema ferroviário espanhol (CORDERO ET ALLI 1978, 210).

Entre 1855 a 1865 abriram-se à exploração pública 4.756 Km de vias-férreas, ocupando o País nesse último ano o honroso terceiro lugar europeu, atrás da Inglaterra e da França (LOZANO 1988, 12).

Pode a evolução do traçado da rede ferroviária espanhola escalonar-se em três momentos cronológicos: 1848 – 1867; 1867 – 1896; 1896 – 1939 (CORDERO ET ALLI 1978, 168-169).

Na fase inicial teve lugar o primeiro *boom* de construções ferroviárias na década seguinte à promulgação da lei geral de 1855. Os mais de 5.000 Km de via existentes em 1867 foram construídos por diferentes companhias concessionárias gozando de vários estímulos promovidos pelo Estado. A quase totalidade das linhas executadas é radial, à excepção das do Ebro e da costa mediterrânea.

Por um lado as referidas linhas localizam-se preferencialmente nas regiões mais ricas, unindo os principais centros de actividade económica do País que, por gerirem maior volume de tráfego tornam-se as mais atractivas para a exploração. Por outro lado verifica-se a preferência por manter na medida do possível, troncos comuns a diferentes linhas, como acontece com as de Portugal, Andaluzia e Mediterrâneo em vez de construir independentemente cada uma delas, evidenciando-se deste modo o desejo de baixar os custos de construção, ao pretender-se unir o maior número de povoações através da mesma via, ainda que isso aumentasse (negativamente) os percursos.

A segunda fase (1867 – 1896) inicia-se com uma acentuada redução na actividade construtora, tendo no entanto lugar um renovado impulso de construções após a publicação da Ley General de Ferrocarriles em 1877 que veio permitir as linhas de via estreita (LOZANO 1988, 12), resultando no final uma rede com 11.500 Km e cuja configuração permanecerá praticamente inalterada até 1936.

Foram estas vias construídas tendo em vista dotar as regiões não contempladas até então, com infra-estruturas ferroviárias, em particular o Oeste e o Noroeste peninsular, bem como aperfeiçoar a rede já construída diminuindo a sua excessiva centralidade e aumentando as ligações.

Nesta segunda fase, ao contrário do que sucedeu na primeira, foi decisiva a intervenção estatal para que as obras se executassem, especialmente naquelas regiões onde a orografia somada à sua situação económica deprimida (caso do NO) teria tornado o negócio ferroviário muito pouco atractivo. Predominou o interesse do Estado em dotar o País com um sistema ferroviário.

Na terceira fase (1896 – 1936), construiu-se muito pouco; assistindo-se unicamente a várias tentativas realizadas para aperfeiçoar a rede. Em 1912 graças à lei de 1877, existiam 3.000 Km de via estreita, correspondendo a $\frac{1}{4}$ da rede de via larga (LOZANO 1988, 12).

Podemos também tentar compreender a expansão das grandes companhias de caminho-de-ferro e a concentração do sector através da análise do período de 1875 a 1918 (COMÍN ET ALLI 1998, 149-151), durante o qual empreenderam uma estratégia de crescimento para aproveitar as economias de escala do sector, através da absorção das companhias mais pequenas.

Com esta estratégia as grandes companhias de capital francês, MZA e Norte, reforçaram a sua posição dominante nas suas áreas geográficas de influência.

As redes ferroviárias regionais criadas após 1875 estabeleceram-se na Andaluzia através da Compañia de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces) e no Oeste através da Compañia de los Ferrocarriles de Madrid a Caceres y Portugal (MCP).

Tendo sido forte a competição numa primeira fase entre MZA e Norte pelo controlo comercial de certos trajectos, a verdade é que posteriormente essa rivalidade deu lugar a um duopólio conseguido através de pactos na divisão dos mercados de transporte e fixação de tarifas.

O crescimento destas empresas pela via da integração de outras acentuou o oligopólio ferroviário, criando mercados geograficamente segmentados e controlados pelas quatro grandes empresas do sector, Norte, MZA, Andaluces e MCP, que faziam o transporte de longa distância. Não deixaram todavia estas empresas de conviverem com as pequenas companhias - cujas linhas amiudadas vezes enlaçavam nas grandes - que constituíam as redes comarcais e regionais de via estreita.

Caracteriza-se também este período pelas importantes transformações nas grandes companhias ao nível da composição dos seus Conselhos de Administração, maioritariamente franceses num primeiro momento e, espanhóis num segundo, porque as acções mudaram de mãos.

Outra novidade prende-se com o aumento do número de trabalhadores ferroviários e consequente criação de grandes sindicatos que permitiram ao movimento operário melhorar as suas condições laborais.

Neste lapso de tempo igualmente se percebe que os lucros dessas grandes companhias provêm mais do transporte de mercadorias do que do movimento de passageiros e que essas mercadorias exerceram um forte estímulo sobre a economia e a sociedade espanhola, particularmente vantajoso para sectores concretos da agricultura, da mineração e da indústria.

2.2.1 - D. José de Salamanca

O nome de D. José de Salamanca ao longo do século XIX anda intimamente ligado ao caminho-de-ferro, não só Peninsular mas Europeu e até Americano; foi um empresário que cedo percebeu a importância deste meio de transporte para o desenvolvimento das nações e apostou nele, apostando muito.

Nasce em 1811 em Málaga (Andaluzia) e muito jovem inicia uma vida intensamente preenchida, com os estudos e ainda durante estes se compromete com a política liberal (1827), chegando mesmo a participar em pronunciamentos militares (1831 e 1834); aos 22 anos é Alcalde Mayor de Monóvar (Alicante); aos 23 atacado pela cólera e dado como morto; aos 24 nomeado Juiz de Instrução, casando nesse ano e sendo eleito deputado às Cortes, por Málaga.

Em 1837 inicia a sua actividade no mundo dos negócios, muitos e variados, desde o monopólio do sal, empréstimos ao Governo, empresário de circo, cria a Sociedade de Autores, inaugura um teatro, joga na Bolsa, é empresário de praças de touros, funda jornais, colecciona arte, cria um monopólio de tabacos, abre bancos, mas é no mundo ferroviário em que ele mais investe.

Começa a interessar-se por comboios em 1844, construindo ao longo da vida linhas de caminho-de-ferro por toda a Espanha, também pela França, por Itália, Alemanha, Portugal e até nos Estados Unidos da América (HERNÁNDEZ 1963, 559-661).

Para além de construtor, foi o mais conhecido intermediário ou agente de concessões ferroviárias, pois obtinha a concessão e rapidamente a trespassava a outros, que haviam de construir e explorar a via (TEDDE 1978, 14). Promoveu a construção da segunda linha mais antiga, inaugurada em Espanha, a de Madrid a Aranjuez em 1851, vindo também a integrar a MZA fundada em 1856 (LOZANO 1988, 11). Entre 1856 e 1860, vendeu à companhia MZA as linhas de Madrid - Alicante, Madrid - Zaragoza, Castillejo - Toledo, Alcázar - Ciudad Real e Albacete - Cartagena, e foi vice-presidente do primeiro Conselho de Administração da MZA em 1858 (COMÍN ET ALLI 1998, 154/179).

Sabemos que na sua acção em Portugal, celebrou em 1859 um contrato de concessão e depois de construção e exploração com o Governo, relativo aos caminhos-de-ferro do Leste e Norte, onde impôs a bitola espanhola -como convinha pois eram vias de ligação a Espanha e não havia forma de contrariar a realidade das coisas, mudando inclusive a largura de 1,44 m da linha já construída entre Lisboa e Asseca para 1,67 m-, constituindo entretanto a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses com capital inteiramente seu, direitos que em poucos meses cedeu e trespassou; de vários outros negócios afins temos conhecimento até pelo menos aos finais de 1875 (CP 2002; Enciclopédia 1976, 609).

Conhece a fama e o proveito, sendo várias vezes agraciado, tanto no seu País como no estrangeiro, incluindo Portugal com a Ordem de Cristo; os EUA em 1861 atribuem o seu nome a uma cidade. Mas também conhece dissabores, o que não admira para quem se interessa por política.

Em 1863 é-lhe concedido o título de Marquês de Salamanca, e em 1864 o de Conde de Los Llanos (nome de uma sua quinta em Albacete).

Morre em Madrid em 1883 com 72 anos de uma vida intensamente preenchida, sendo caracterizado por um jornalista ao tempo como "o mais atrevido inovador, daquele génio da construção, da banca e da indústria, daquele homem em que parecia incarnado o espírito reformador, agitado, progressivo e incansável do seu século" (HERNÁNDEZ 1963, 661/667).

3 - AS LIGAÇÕES INTERNACIONAIS

O plano para a construção da rede ferroviária portuguesa teve em mente o desenvolvimento das relações económicas internacionais, como parece indicar a orientação e a prioridade do traçado das linhas em direcção à fronteira (ALEGRIA 1985, 498), alvo aliás concretizado através de vários acordos bilaterais, sendo a Convenção Especial entre Portugal e a Hespanha para Facilitar as Comunicações Fluviais e por Caminhos de Ferro de 27.04.1866 (Convenção 1867; Anuario 1889) e o seu Regulamento de Transito entre Portugal e Hespanha de 16.01.1877 (Regulamento 1877; Commercio 1886) os mais importantes para a matéria ferroviária.

Curiosamente estipulava aquela Convenção que logo que se concluísse e abrisse completamente à circulação o caminho-de-ferro de Lisboa a Madrid, se considerariam revogados o convénio de 31.08.1835 e o seu regulamento de 23.05.1840, relativamente à navegação do Douro, estipulando-se em seu lugar o

livre-trânsito para ambos os Países (Convenção 1867, 142). Resultou desses protocolos o investimento por parte de Espanha na zona da Barca d'Alva, através da construção do porto de Vega de Terrón e a estrada a unir a Salamanca, entre 1856 e 1860 (Instituto 1998, 49).

A construção de um caminho-de-ferro de Madrid à fronteira portuguesa foi desde muito cedo equacionada, pois entre 1845-46 estudou-se um traçado ferroviário que percorreria a Extremadura através de Cáceres e Badajoz para ligar o centro peninsular a pontos fronteiriços e aos principais portos de mar portugueses.

Apesar da construção das linhas de Badajoz a Ciudad Real e Madrid nada terem a ver com aquele projecto, a verdade é que estabeleceram o trânsito entre a capital de Espanha e Portugal, através de um longo percurso porque com demasiadas voltas.

A via directa entre Portugal e Madrid foi mais tarde pensada através de duas iniciativas ferroviárias que partiam de Cáceres. Uma a do caminho-de-ferro do Tejo e a outra a linha de Portugal a Cáceres.

A comissão nomeada para se encontrar com a sua homóloga espanhola no sentido de escolherem o local fronteiriço por onde deveria passar o caminho-de-ferro de Lisboa- Madrid, reuniu a 13.11.1854 em Elvas (CP 2002).

A primeira das companhias mencionadas iniciou precisamente o seu projecto entre 1854-56, quando tomou corpo aquela que viria a ser a linha da Extremadura, cujo traçado seguiria o curso do Tejo. Período durante o qual o ministro português Fontes Pereira de Melo obtém no estrangeiro um empréstimo de 13.550 contos de réis para auxiliar na implantação do caminho-de-ferro em Portugal.

A lei espanhola para esta concessão estabelecia que a construção do caminho-de-ferro não receberia subvenções estatais, obrigando todavia as administrações públicas por cujos territórios ele passava, a subsidiá-lo.

Estes subsídios de "Diputaciones y Ayuntamientos" atraíram a atenção dos investidores que a partir de 1863 se interessaram pela concessão do caminho-de-ferro de Madrid a Malpartida de Plasencia, vindo a linha a ser concessionada e criada para que a Companhia del Ferrocarril del Tajo a executasse em 1871; após algumas dificuldades iniciais, encontravam-se abertos ao público 138 Km de via volvidos seis anos. Veio posteriormente esta companhia a ser absorvida pela de Madrid a Cáceres e Portugal em 1883 (COMÍN ET ALLI 1998, 171-173).

O debate luso-espanhol acordara que eram necessárias quatro ligações internacionais para além da ligação de Lisboa a Madrid: 1. Porto – Valença – Tui – Vigo (linha do Minho); 2. Porto – Régua – Salamanca (linha do Douro); 3. Lisboa – Abrantes – Monfortinho – Malpartida de Plasencia (linha do vale do Tejo, não realizada); 4. Lisboa – Beja – Guadiana – Huelva (linha do Guadiana, não passou de projecto). Relativamente à não execução das duas últimas há quem defenda que tal se ficou a dever à eventual concorrência entre o porto de Lisboa e os portos andaluzes (ALEGRIA 1983, 9-10).

Em 1863 a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses termina a ligação entre Lisboa a Badajoz via Elvas (linha do Leste), concluindo-se apenas a ligação ferroviária até Madrid em 1866 e com um percurso que tendo 800 Km não a tardaria a inviabilizar como ligação internacional, logo que em 1880 se terminou o ramal de Cáceres que por Plasencia encurtava a distância entre as duas capitais ibéricas em mais de 150 Km (ALEGRIA 1983, 8-9).

A comissão mista considerou em 1865 que a linha que prestava serviço entre Badajoz e Elvas carecia de viabilidade comercial, optando pelo caminho-de-ferro do vale do Tejo que uniria Lisboa a Madrid. Consequentemente foi assinado em Paris (1897) um documento para construir vários caminhos-de-ferro que conduziriam o transporte internacional desde Portugal por Valencia de Alcantara até Cáceres e de seguida a Malpartida de Plasencia, onde terminava o caminho-de-ferro que então a Companhia del Ferrocarril del Tajo construía (COMÍN ET ALLI 1998, 173).

O interesse por estas vias surgiu devido ao transporte de fosfatos realizado pela companhia de Ciudad Real a partir das explorações de Cáceres até Lisboa.

Como as ligações definidas pela primeira comissão mista não foram concretizadas, reuniu-se uma segunda comissão em 1875 com o mesmo objectivo, sugerindo no entanto as mesmas vias da anterior, não propondo nem a linha da Beira Alta nem o ramal de Cáceres que, como é sabido, não tardariam a ser executadas, tornando-se a primeira delas na via-férrea mais rapidamente construída (1882) e a única verdadeira ligação ferroviária internacional (ALEGRIA 1983, 11).

Em 16.06.1880 abria-se à exploração o troço de Valencia de Alcantara à fronteira portuguesa e a 15 de Outubro do mesmo ano, o troço de Cáceres a Valencia de Alcantara, na linha de Cáceres à fronteira, e no ano seguinte (20.10.1881) o enlace com a linha de Malpartida de Plasencia a Cáceres, efectuando-se assim a comunicação comercial entre Madrid e Lisboa (CASARES 1973, 426-427).

Com a fusão da companhia da fronteira portuguesa e a companhia de Madrid a Malpartida, foi criada em 1880 a MCP, com um total de 431 Km.

Devido à crise financeira que atravessava a companhia portuguesa (Companhia Real), suporte do MCP, obrigou ao trespasse em 1891 dos seus direitos de exploração da companhia estremenha adquiridos em 1885, à nova sociedade Gran Central de España.

Como esta sociedade fracassara, foi restabelecido o pacto entre MCP e a Companhia Real Portuguesa.

Um grupo de empresários e banqueiros franceses, na sua maior parte credores das sociedades em crise, constituiu em 1894 em Madrid, a chamada Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de MCP y del Oeste (COMÍN ET ALLI 1998, 173-174).

Em 1928 é criada a Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, subvencionada e intervencionada pelo Estado, para explorar estas linhas (MCP e Oeste), vindo a absorver outras companhias independentes pertencentes ao espaço económico da MCP e Oeste; entre elas o caminho-de-ferro de Medina a Salamanca, e o de Salamanca à fronteira portuguesa (CASARES 1973, 453), tratada mais adiante.

É particularmente curioso o relato no âmbito da literatura de viagens que o famoso literato dinamarquês Hans Christian Andersen faz da sua vinda a Portugal, de comboio, a partir de Bordéus em 1866; aí registando que a ligação entre Paris e Madrid estava já completa e que para a conclusão da ligação desta cidade a Lisboa, faltava apenas o troço até Mérida, continuando-se daqui por Badajoz em direcção à fronteira, a partir da qual “todo o trajecto era agora por caminho-de-ferro... Aqui haviam chegado também, como uma brisa, as comodidades dos tempos modernos da Inglaterra, ou do restante mundo civilizado..., estávamos pois no meio da civilização” (ANDERSEN 2003, 18-29).

4 - A CONSTRUÇÃO DA LINHA DO DOURO

Foi esta uma das vias de ligação a Espanha previstas desde a primeira hora, pensada como corredor para o escoamento dos vinhos durienses e dos cereais castelhanos pela barra do Douro, concluída não sem algumas dificuldades.

Por carta de lei de 02.06.1867 é autorizado o Governo a “construir e explorar por conta do Estado duas linhas que saíam da cidade do Porto e sigam uma para Braga e Viana do Castelo até à fronteira da Galiza e outra pelo vale do Douro e proximidade de Penafiel até ao Pinhão” (ALEGRIA 1990, 271); contou a inauguração comum dos trabalhos com a presença dos monarcas portugueses e do Ministro das Obras Públicas (António Cardoso Avelino) em 09.07.1872 (LEAL 1886, 472).

Vários outros actos legislativos e/ou administrativos se referem a este caminho-de-ferro, dos quais destacamos (CP 2002):

- por lei de 01.04.1867 é o Governo autorizado a construir a linha do Porto ao Pinhão;
- um decreto em 14.06.1872 manda estudar o seu traçado pelo vale do Sousa e proximidades de Penafiel;
- é aprovada através do decreto de 31.05.1873 a primeira emissão de obrigações para a construção do caminho-de-ferro do Minho e Douro no valor de 2.034.000\$000;
- em 08.07.1873 inicia-se a construção da Linha do Douro;
- por portaria de 02.09.1873 é aprovado o projecto e orçamento para a construção da estação do Porto, comum aos caminhos-de-ferro do Norte, Minho e Douro;
- por portaria de 12.05.1874 é comunicado à Companhia Real que a construção da estação do Porto será concluída por conta do Governo;
- emissão em 15.05.1874 da 2.ª série das obrigações para a construção dos caminhos-de-ferro do Minho e Douro;
- autorizada em 22.02.1875 a construção de 12 vagões nas oficinas da Companhia Real para o caminho-de-ferro do Douro;
- por decreto de 08.04.1875 é ordenada a emissão da 3.ª série de obrigações para a construção do caminho-de-ferro do Minho e Douro;
- em 30.07.1875 é aberta a exploração do troço Ermesinde – Penafiel, o primeiro pertencendo somente à linha do Douro, visto que os 8,5 Km desde o Porto a Ermesinde eram comuns com a linha férrea do Minho (LEAL 1886, 472);
- em 20.12.1875 o mesmo sucede com o troço Penafiel – Caíde;
- por decreto de 06.06.1876 é autorizada a emissão da 4.ª série de obrigações para a construção dos caminhos-de-ferro do Minho e Douro;
- por portaria de Julho de 1877 é reunida numa só as direcções da construção dos caminhos-de-ferro do Minho e Douro, separando todavia a exploração da construção;
- em 15.09.1878 é aberta à exploração o troço Caíde – Juncal;
- em 15.07.1879 o mesmo sucede com o troço Juncal – Régua;
- idem em 04.04.1880 no troço Régua – Ferrão;
- idem em 01.06.1880 o troço Ferrão – Pinhão;

- por decreto de 23.07.1883 é autorizada a construção do prolongamento da linha do Douro até à Barca d'Alva;
- em 01.09.1883 é aberta à circulação pública o troço Pinhão – S. Mamede de Ribatua; momento em que o custo total da via construída somava 7.540 contos de réis, e os preços das passagens desde o Porto eram de 2\$640, 2\$050 e 1\$470, em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes respectivamente (LEAL 1886, 472);
- abertura em 10.01.1887 do troço Tua - Pocinho;
- idem em 05.05.1887 do troço Pocinho – Côa;
- e finalmente em 09.12.1887 é aberto ao público o serviço directo do caminho-de-ferro do Porto a Salamanca, por Barca d'Alva.

Foi assim paulatinamente avançando Douro arriba a construção da linha-férrea com o mesmo nome, registando no seu percurso até ao Pinhão “sete viadutos e 11 pontes e pontões, que importaram em 1.059:498\$973 réis; e dez tunneis, que custaram 1.094:560\$370. As estações são em numero de 18, a contar da de Vallongo, tendo custado as seis principais réis 249:827\$772. A seccção mais dispendiosa foi a sexta, da Rede a Valle de Figueira, que importou em 1.027:019\$701 réis, tendo-se gasto nas sete que se compreendem desde a Travagem ao Pinhão 5.781:438\$881 réis” (RODRIGUES 1884, 86).

Num relatório relativo ao rendimento das vias-férreas no ano de 1883 se diz que a linha do Douro rendera 347.473\$875 réis, o que equivale a 2.764\$800/Km, o que segundo um analista, para além de apresentar valores mais elevados que a linha do Minho, muitos mais apresentaria se não existissem várias condicionantes a tolher-lhe os resultados, tais como:

- se a sua exploração se pudesse realizar além-Tua e até Salamanca o que se esperava acontecesse em 1885-86, aumentando esses números ainda mais quando estivesse concluído o porto de Leixões;
- a inexistência de vias de acesso entre as estações ferroviárias e os povos circunvizinhos, incluindo as dificuldades de travessia do Douro pois existia somente uma ponte na Régua;
- encontrar-se por aquela altura a riqueza do Alto Douro vitimada pela filoxera;
- a estes dados poderemos aduzir outros nomeadamente que esta mesma via desde o dia um de Janeiro a sete de Abril de 1884, rendera 87.469\$400 réis, mais 3.380\$640 do que em período homólogo do ano anterior, apesar das contrariedades anteriormente mencionadas (LEAL 1886, 475).

Por alturas de Abril de 1884 avançava a Linha até à Barca d'Alva, cujos 61,317 km foram objecto de quatro empreitadas para que a sua conclusão pudesse ser mais rápida, assim divididas:

- 1.^a Tua – Ribalonga, numa extensão de 2,5 Km e arrematada por 90 contos de réis;
- 2.^a Ribalonga – Vesúvio, 18 km, por 1.093 contos;
- 3.^a Vesúvio – ribeiro da Bulha, 21 Km, por 1.095 contos;
- 4.^a ribeiro da Bulha – Barca d'Alva, 19,7 Km e adjudicada por 746 contos;

Somando tudo 3.024 contos exceptuando os estudos, a fiscalização das obras e outros, valor que adicionado aos 7.540 contos de custos na construção até ao Tua, perfaz um montante deveras importante para a época, i e, 10.564 contos de réis.

Refira-se que o preço base de licitação por Km nestas empreitadas variou conforme a orografia e consequente número de obras de arte necessárias, sendo que para a primeira delas foi de 39.442\$000, para a segunda 64.840\$000, para a terceira 53.738\$000 e para a quarta 37.212\$000 (LEAL 1886, 475), constatando-se que o troço compreendido entre Ribalonga e a quinta do Vesúvio foi dos mais dispendiosos certamente encarecido pela construção da ponte sobre o Douro na Ferradosa [substituída em finais dos anos 70 devido à construção da barragem da Valeira], suplantado de muito perto em termos de custos pelo troço Vesúvio – ribeiro da Bulha igualmente alvo de várias e importantes obras de arte.

A título de mera curiosidade, não sabendo se a informação terá algum substrato de realidade, partilho convosco a referência escutada há longos anos a alguns conterrâneos nossos mais antigos da Vilariça, que junto ao rio Douro numa zona compreendida entre as aldeias de Cabanas de Baixo e Foz do Sabor (Concelho de Torre de Moncorvo), existe o microtopónimo “Estação”, o que para nós supunha poder estar relacionado com algum projecto inicial do traçado desta via-férrea por aquela zona e prever aí a construção de uma estação, podendo assim ainda significar não ter sido numa primeira fase equacionada a travessia do Douro, i e, seguir a linha sempre ao longo da margem Norte; todavia neste estudo agora realizado não encontramos qualquer indício que apontasse nesse sentido.

Uma observação rápida pelo quadro apresentado permite detectar os seguintes aspectos, alguns deles comparativos com o resultado final da execução do troço:

- para a estação da foz do Côa estava previsto o entroncamento de um ramal que faria o enlace com a linha da Beira Alta, projecto este nunca concretizado e com tremendas repercussões, pois isolou a cidade da Guarda da zona Norte do seu distrito, situação que hoje se reflecte nos resultados (das tentativas) de reorganização administrativa;
- entre o Pocinho e Barca d'Alva apenas estava previsto a construção das estações do Côa e Almendra, servindo esta última as freguesias de Almendra e Castelo Melhor, quando no final esta freguesia veio também a ser contemplada;

OBRAS DE ARTE NO TROÇO TUA - BARCA D'ALVA

local / km	estação	viaduto	túnel	ponte	observações
130	—	Tua	—	—	6 vãos (4=30m e 2=24m); 190,30m extensão
132	Tua	—	—	—	Entroncamento linha Tua-Mirandela
133	—	Ribalonga	—	—	1 tramo=20m; 2 arcos pedra=10m; 57,20m ext.
133	—	—	Rapa	—	45m extensão
139	—	—	Valeira	—	700m extensão (20.000 Kg dinamite)
142	—	—	—	Douro	7 vãos (5=27m; 2=45m); 412,50m extensão
145	Vargelas	—	—	—	4.ª classe
146	—	—	Vargelas	—	360m extensão
147	—	Vargelas	—	—	3 tramos (2=20m; 1=25m); 85,40m extensão
147	—	Arnozelo	—	—	4 tramos (2=40m; 2=32m); 170m extensão
148	—	—	Pombal	—	2 túneis (1 = 55m e outro = 58m)
149	—	Teja	—	—	4 arcos pedra c/ raio 7,5m; 89,70m extensão
154	—	Murça	—	—	3 tramos (2=32m; 1=40m)=112,90m; 7 arcos pedra c/ raio 5m = 93m; 205,90m extensão
155	Numão	—	—	—	4.ª classe
157	—	Gonçalo Joanes	—	—	3 tramos (2=28m; 1=35m); 104,20m extensão
159	—	—	Fontainhas	—	160 metros de extensão
159	—	—	Vale do Nedo	—	60 metros de extensão
159	—	Vale do Nedo	—	—	4 tramos (3=28m; 1=35m); 104,2m extensão
161	—	—	Salgueiral	—	60 metros de extensão
161	—	—	M. Meão	—	730 metros de extensão
162	—	—	Veiga	—	90 metros de extensão
163	—	Pocinho	—	—	3 tramos (2=28m; 1=35m); 91m extensão
164	Pocinho	—	—	—	2.ª classe; 104,20m de extensão
170	—	Canivães	—	—	3 arcos c/ raio de 7,5m; 64,20m de extensão
173	Foz Côa	—	—	—	4.ª classe; entroncamento linha da Beira Alta
173	—	Côa	—	—	3 vãos (2=28m; 1=35m; 104,2m de ext.
179	—	—	Parissas	—	80 metros de extensão
180	—	Aguiar	—	—	3 vãos (2=32m e 1=40m); 120,65m de ext.
184	Almendra	—	—	—	4.ª cl.; p.ª servir Almendra e Castelo Melhor
185	—	—	Seteira	—	80m de extensão
187	—	Gricha	—	—	3 vãos (2=28m; 1=35m); 109m de ext.
192	B. d'Alva	—	—	—	na fronteira
192	—	—	—	Águeda	em estudo

(informe de 1884 in LEAL 1886, 476)

- a engenharia de então designava por ponte somente as obras de arte que salvavam a rede hidrográfica principal, neste caso o Douro, tudo o mais eram viadutos, mesmo nos cursos secundários importantes como é o caso do Tua e Côa;

- as estruturas metálicas dos vários viadutos e pontes foram executadas pela fábrica belga Société Braine-le-Compte, exceptuando os viadutos de Murça, Gonçalo Joanes, Vale do Nedo e Pocinho, construídas pela fábrica Société Anonyme de Hauts Fourneaux, Usines et Charbonages, de Sclessin, Bélgica;

- que o túnel do Cachão da Rapa foi aberto como meio para evitar a destruição das pinturas rupestres aí existentes, numa das mais antigas acções de salvamento do Património Arqueológico no nosso território, resultando certamente interessante um estudo sobre as discussões que tal decisão terá propiciado;

- que só a perfuração do túnel do Cachão da Valeira exigiu a importação de 20 toneladas de dinamite;

- que a linha de via reduzida do Tua (até Mirandela) já se encontrava planeada, porque autorizada a abertura do concurso público para a sua construção e exploração através do decreto de 28.09.1883, apesar do contrato definitivo para a sua construção datar apenas de 30.06.1884 e a abertura à exploração pública ter ocorrido em 29.09.1887; parece ainda ter havido um contrato provisório com H. Burnay para a construção de uma linha entre Santa Comba Dão e Foz-Tua, em 26.05.1884 (CP 2002);

- que a linha do Sabor não estava ainda planeada, porquanto a lei que autoriza a sua construção com subsídio estatal data de 01.07.1903, sendo aberto à exploração o troço Pocinho – Carviçais apenas em 17.09.1911 (CP 2002).

Mas a construção deste troço na região do Alto Douro teve dificuldades acrescidas “não só pela natureza do solo, como pelas febres que no verão costumam assolar aquellas localidades. No verão passado, por exemplo, foram atacados pelas ceções centenares de operários muitos dos quaes pereceram até quando eram transportados, pelo rio, para sitios mais saudaveis onde podessem curar-se” (RODRIGUES 1884, 85-86).

5 - O PAPEL DO “SYNDICATO PORTUENSE”

Uma vez colocada a importante questão de decidir se a ligação a Salamanca, de onde se esperava um tráfego de pelo menos 25.000 toneladas de cereais, deveria ser feita por Barca d’Alva ou Vilar Formoso, surgem dois grupos concorrentes entre si. A favor da ligação à linha da Beira Alta encontrava-se a companhia concessionária desta via, enquanto que contra esta solução e defendendo a ligação à linha do Douro estava o banqueiro Henry Burnay e os seus sócios, argumentando que a Companhia da Beira Alta estaria com problemas financeiros o que atrasaria a conclusão da obra em território espanhol, para além das dificuldades que acarretaria tal projecto para o tecido industrial e comercial do Porto (ALEGRIA 1990, 292-293).

Constitui-se então na cidade do Porto entre o Governo Português e a Associação Comercial do Porto em 28.06.1881, um consórcio denominado “Sindicato Portuense”, composto entre outros pelas seguintes entidades (bancárias e capitalistas): Banco Aliança; Banco Comercial do Porto; Banco Mercantil Portuense; Banco União; Banco Português; Banco Comércio e Indústria; Banco do Minho; Nova Companhia Utilidade Pública; António Moura de Soares Veloso; Joaquim Pinto Leite; Licínio Pinto Leite; Conde de Silva Monteiro; Henry Burnay e Companhia. Nesse mesmo dia se nomeou uma comissão directiva acordando que H. Burnay e Companhia fossem os delegados do Sindicato (Gaceta 1885, 4.º).

No ano seguinte a 22 de Julho é promulgada pelo rei D. Luís a carta de lei que sanciona o decreto das Cortes de 17 do mesmo mês “que auctorisa o governo a conceder ao syndicato portuense que se constituiu para a construção e exploração da linha ferrea de Salamanca á Barca de Alva e a Vilar Formoso, ou á empresa ou companhia que elle organizar, o complemento do rendimento annual liquido d’essa linha até 5 por cento em relação ao custo da sua construção, nos termos e com as clausulas ali especificadas...” (DG 1882, 247).

Entre outras cláusulas e aspectos deste contrato refere o artigo 5.º com os seus dois parágrafos que, o Sindicato (ou a empresa ou companhia que ele organizar) se obriga a construir a ferrovia em causa no prazo de três anos; que a garantia de juro referida na lei não produzirá efeitos antes do sindicato propor e obter do governo espanhol as alterações necessárias no sentido das condições de tracção não serem inferiores às da linha do Douro e da Beira Alta; e que se o Governo não concluir a linha do Douro até à fronteira no prazo de três anos, o Sindicato poderá requerer a prorrogação do prazo atrás estabelecido, não havendo no entanto direito a qualquer indemnização (DG 1882, 246).

É assinado no gabinete de Hintze Ribeiro Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria em 12.10.1882 o “Termo do contrato definitivo celebrado entre o governo e o syndicato portuense que se constituiu para a construcção e exploração da linha ferrea de Salamanca á Barca de Alva e Vilar Formoso”, entre este como representante do Governo e o conselheiro Francisco Ignacio Xavier na qualidade de procurador e representante do Sindicato (DG 1882a, 449).

Entre os compromissos assumidos por estes dois outorgantes e para além daqueles já na carta de lei mencionados, refira-se entre outros:

- o contrato definir como “custo real e effectivo ... o desembolso que a empresa fizer para levar a efeito a construção da linha, por administração directa ou por empreitadas, deduzida a importancia da subvenção hespanhola: comprehenderá o custo dos estudos, instalação, terrenos, edificios, telegraphos, obras e material fixo e circulante; os encargos do levantamento do capital necessario; as despesas de pessoal, administração, fiscalização e os juros do capital, durante a construção da linha; e as mais verbas que pertencerem á conta de construção e que como taes tiverem sido approvadas pela assembleia dos interessados da empresa”;

- para a elaboração das contas ser o valor da moeda portuguesa calculada ao câmbio de 180 réis a peseta;

- eventuais trespasses teriam de obter a anuência do Governo Português;

- logo após o início da exploração a empresa remeteria ao Governo até ao dia 30 de cada mês, as contas com o rendimento bruto do mês anterior, e de seis em seis meses a conta do semestre;

- que em caso algum poderia o encargo anual resultante da garantia de juro, exceder para o Estado a quantia de 135 contos de réis;

- para efeitos de escrituração deveria a empresa elaborar contabilidade separada para cada um dos três troços em causa, i e, Salamanca – Boadilla, Boadilla – Barca d’Alva, e Boadilla – Villar Formoso;

- “logo que começar a exploração da linha do Douro até a Barca de Alva, a empresa estabelecerá na linha de Salamanca a Barca de Alva, salvos os casos de legitimo impedimento, pelo menos, tantos comboios diarios ascendentes e descendentes para passageiros, quantos forem os que o governo estabelecer entre o Porto e a Barca de Alva; e tantos comboios de mercadorias quantos forem necesarios para que os transportes entre Salamanca e Barca de Alva não sejam feitos em condições inferiores as dos transportes entre Salamanca e Villar Formoso” (DG 1882a).

E o processo burocrático continua com a escritura de constituição duma sociedade anónima denominada *Compañia del Ferro-carril de Salamanca à la Frontera de Portugal* (financiada por capital accionista, obrigacionista e subsídio governamental), realizada perante notário público em Madrid a 08.01.1885, por “El Exm^o. Sr. D. Henry Burnay Furgeur, de edad de más de 40 años, casado, banquero, domiciliado en la ciudad de Lisboa, en representacion y como uno de los Gerentes de la Sociedad cuya razon es *Henry Burnay y compañía*, domiciliada en dicha ciudad de Lisboa (...) Y el Excm^o. Sr. D. Ricardo Pinto da Costa y Fernandez, de edad de más de 40 años, casado, capitalista, vecino de Oporto, por si” (Gaceta 1885).

Deste extenso documento, para além de toda a informação já nossa conhecida porquanto refere as etapas anteriores do processo administrativo, ressalta o seguinte:

- que os estudos para a construção deste caminho-de-ferro haviam sido realizados pela “Sociedad Financiera de Paris” e aprovados através das “Reales Órdenes de 20 de Mayo y de 5 de Junio de 1881”; e mais tarde adquiridos pelo Sindicato Portuense por 333.333 pesetas (ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 50);

- que a construção da linha por esta altura se encontrava já bastante adiantada;

- que a concessão outorgada a H. Burnay e Companhia pela Real Orden de 23.09.1881 e a respectiva escritura realizada em 29 de Dezembro do mesmo ano, passavam para a Companhia agora criada;

- bem como os direitos resultantes do contrato firmado entre o Governo Português e o Sindicato Portuense em 12.10.1882;

- também assim os efeitos do contrato celebrado entre o Sindicato e a Socièté Financière de Paris;

- seguem-se os longos Estatutos, dos quais extractamos alguns aspectos: nomeadamente que a Sociedade prosseguirá os seus fins mas nunca por período superior a 99 anos; foi o capital social fixado em 20 milhões de pesetas, representado por 40.000 acções de 500 pesetas cada uma; destas acções entregaram-se 37.750 a H. Burnay e Companhia; as restantes 2.250 acções foram subscritas por Ricardo Pinto da Costa; estabeleceu-se como câmbio fixo a paridade entre a peseta e o franco; definiu-se o modo de funcionamento do Conselho de Administração, dividido em duas secções, uma fixada em Madrid e a outra no Porto, podendo ser transferidas se a Junta Geral assim o entendesse (Gaceta 1885), o que veio mais tarde a acontecer relativamente à sede em território espanhol que se mudou para Salamanca.

Logo após a última inauguração das ligações de Salamanca à fronteira, o conselheiro Mariano Cyrillo de Carvalho, ministro da Fazenda, oficia em 14.01.1888 ao Sindicato Portuense “expondo a conveniencia que o mesmo syndicato teria em mandar proceder a uma analyse da escripturação do custo das linhas ferreas da fronteira nacional a Salamanca e a um exame nas mesmas linhas, para conhecer se o seu valor estava em relação com as contas do mesmo syndicato”, nomeando-se “para constituirem a comissão do exame ás linhas ferreas, os nomes dos distinctos engenheiros, ex.m^{os} snrs. Manoel Affonso Espergueira, vogal da junta consultiva de Obras Publicas e Minas, Augusto Cesar Justino Teixeira, director dos caminhos de ferro do Minho e Douro e Augusto Luciano Simões de Carvalho, director da construção dos caminhos de ferro do Minho e Douro” (ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 3).

Esta comissão, segundo a “Advertencia” do Sindicato em 10.05.1889, não computou encargos de capital e várias despesas limitando-se “unicamente a apreciar o valor e custo dos trabalhos materiaes executados, elevam-se a pesetas 5.643.262.64 ou rs. 1.015.787.275” e que diversas dessas despesas resultaram das exigências do Governo Espanhol em 1884, nomeadamente no “emprego de travessas (...) e adopção do typo dos tunneis identico ao dos caminhos de ferro do noroeste de Hespanha, desconhecidas da ex.mª comissão, documentam largamente a diferença existente entre o custo effectivo e a presente avaliação” (ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 4).

Parece que o tráfego esperado na linha do Douro ficou aquém das previsões e como forma de minorar o déficit anual – superior a 600 contos de réis- foi solicitado auxílio ao Governo Português que em 03.07.1889 decide conceder a exploração do porto de Leixões a uma companhia organizada pelo Sindicato Portuense, constituindo-se a dita nesse ano com a designação de Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares (ALEGRIA 1990, 293).

Analisando o alvará que outorga os estatutos da sociedade anónima de responsabilidade limitada, com a referida denominação, conhecemos as entidades constituintes e nome dos seus representantes, para além de outros dados de identificação. Estiveram presentes nessa escritura celebrada na cidade do Porto a 29.11.1889 (DG 1889, 496):

- Francisco Ignacio Xavier (ao tempo presidente do Sindicato Portuense) e Bernardo Pinto Avides, gerentes do banco alliança;
- Manuel Joaquim de Araujo Costa, Manuel Gomes dos Santos e José António Soares Junior, directores do banco commercial do Porto;
- Fernando Fricke e Francisco Antonio de Lima, directores do banco união;
- Antonio Joaquim de Lima e Manuel Carneiro Alves Pimenta, gerentes do banco mercantil portuense;
- Francisco da Costa Espinheira e Carlos José Alves, directores do banco portuguez;
- Eduardo Alves da Cunha e Eduardo Augusto da Cunha e Costa, directores do banco commercio e industria;
- João Ignacio da Cunha e Sousa e Manuel Pinto Gomes de Menezes, gerentes da caixa filial do banco do Minho, n'esta cidade;
- Henrique de Vasconcellos Monteiro e Julio Gomes dos Santos, directores da nova companhia utilidade publica;
- dr. Licinio Pinto Leite, por si e em nome e como representante da firma commercial “Joaquim Pinto Leite & Filho”, em liquidação;
- conde de Burnay, em nome de sua firma commercial “Henry Burnay & C.ª”;
- Antonio de Moura Soares Velloso.

Constata-se que todas as casas bancárias tinham a sua sede no Porto, excepto o Banco do Minho que a possuía em Braga, assim como os seus representantes e constituintes individuais à excepção do conde de Burnay, que residia em Lisboa. Comparando a relação das entidades e individualidades presentes neste acto notarial com aquele outro realizado da constituição em 1881 do sindicato Portuense (Gaceta 1885), percebemos que na actual lista falta apenas o Conde de Silva Monteiro, desconhecendo de momento as razões, eventualmente porque alienara as suas acções, desconhecendo-se igualmente se Ricardo Pinto da Costa continuava pertencendo à direcção do Banco União ou, ligado até a qualquer uma das outras entidades bancárias.

Os seus estatutos, dependentes da aprovação do Governo, determinavam que a companhia seria portuguesa e teria a sua sede no Porto, podendo estabelecer delegações em qualquer outro ponto incluindo o estrangeiro.

Do seu objecto constava a exploração comercial do porto de Leixões com a execução das obras necessárias para o efeito, assumir todo o activo e passivo do Sindicato Portuense, cumprir o contrato de arrendamento da exploração da linha-férrea de Salamanca à Barca d'Alva e a Vilar Formoso assumindo também os respectivos activo e passivo da Companhia, a construção e exploração no País ou fora dele dos portos de mar ou rio, caminhos-de-ferro de interesse geral ou local, tramways e quaisquer outras vias terrestres, marítimas ou fluviais, e adquirir por compra ou arrendamento a linha de Medina del Campo a Salamanca (DG 1889, 497).

Considerando que a Companhia seria administrada por um Conselho composto por 13 membros efectivos, sendo 5 deles eleitos pela Assembleia-geral dos accionistas, outros 5 nomeados pelo Governo e os restantes 3 eleitos cada um pela Junta Geral do Distrito do Porto, Câmara Municipal do Porto e Associação Comercial do Porto (instituição cuja vice-presidência e presidência já haviam sido ocupadas por Ricardo Pinto da Costa), diremos que o Estado, directa ou indirectamente, detinha uma representação maioritária no Conselho de Administração da Companhia ora criada (DG 1889, 498).

Parece todavia que estas medidas não foram suficientes para debelar as dificuldades financeiras da Companhia provocadas pela crise de 1891, passando o Governo a superintender aos seus destinos em 05.04.1892 (ALEGRIA 1990, 293).

5.1 - Os Condes de Lumbrales

No centro da vila de Lumbrales, capital da Comarca del Abadengo, ergue-se a casa dos Condes de Lumbrales, edifício modernista de influência portuguesa, iniciado em 1875. Os estuques do tecto e os trabalhos de cantaria foram realizados por artistas portugueses; apresenta este edifício belos gradeamentos em ferro forjado e um brasão esculpido no alçado que dá para a Praça Maior. Foi residência de Ricardo Pinto da Costa Fernandes Reis de seu nome completo, um dos promotores da via-férrea de Salamanca a Vilar Formoso e a Barca d'Alva, empresa pela qual o rei D. Alfonso XII lhe concedeu em 1888 o título de Conde de Lumbrales, com autorização do seu uso em Portugal no ano seguinte. Nela funciona hoje a Casa da Cultura daquele município (Instituto 1998, 65).

Ricardo Pinto da Costa nasceu em Vila Nova de Gaia a 31.10.1828, casou em Lumbrales, e faleceu no Porto, na Rua da Picaria, a 16.01.1889; este homem de negócios desempenhou, entre outros, o cargo de vice-presidente (1882-83) e de presidente (1884) da Associação Comercial do Porto (SERRASQUEIRO 1990); ao tempo da constituição em Espanha da Companhia del Ferro-carril de Salamanca á la Frontera Portuguesa (Jan/1885), era director do Banco União, do Porto (Gaceta 1885), tendo sido membro do Sindicato Portuense.

Foi cônsul espanhol no Porto e, como se disse, um dos maiores entusiastas da construção deste caminho-de-ferro, juntamente com Adolfo Galante, deputado às cortes por Vitigudino (Instituto 2003).

Chefiou a delegação portuguesa aquando da inauguração da conclusão dos trabalhos da linha do Douro em 08.12.1887, na qualidade de Director-geral das Obras Públicas (HORTELANO 2003).

Quanto à sua actividade diplomática correu a informação de que havia sido cônsul de Portugal em La Fregeneda (Instituto 1998, 65), situação que não nos foi possível confirmar durante as nossas pesquisas no Ministério dos Negócios Estrangeiros, apenas apurando que os nossos representantes nessa alfândega, com a categoria de vice-cônsules, foram Raymundo Peres Villoria nomeado e confirmado no cargo em 22.04.1850 e aí permanecendo ainda em 1854 (Anuario 1855, 100), em 1888-89 um indivíduo homónimo (?) (Anuario 1889a, 250), em 1896-97 Vicente Garcia Quincoces (Anuario 1898, 156) e em 1899-1900 Felix Sabariegos (Anuario 1901, 116).

Dias após a inauguração da linha de caminho-de-ferro do Porto a Salamanca (08.12.1887) o município de Lumbrales atribuiu o nome de Ricardo Pinto da Costa (valorizando os primeiros apelidos à moda espanhola) a uma rua da Vila, vindo a nobilitação logo a seguir.

Foi segundo conde de Lumbrales Juan Víctor da Costa Bartól, nascido em Lumbrales em 1858 e falecido no Porto em 1932; foi proprietário e comendador da ordem de N.^a S.^a da Conceição de Vila Viçosa, e autorizado em Portugal a usar o título, em 1899. Um seu filho, Juan Pinto da Costa Leite Lumbrales, nascido em 1905, foi professor da Universidade de Coimbra e substituiu Salazar na cátedra quando este foi nomeado para o Governo. No epistolário de D. Miguel de Unamuno encontra-se uma carta datada de 1907 do segundo conde, residente no Porto, a convidar o Rector Magnífico a acompanhar a Tuna Escolar Salmantina numa sua deslocação àquela cidade da foz do Douro (MARCOS 1978, 209-210).

Mas esta família, da qual faz parte o malogrado Primeiro-ministro Sá Carneiro, também tem raízes nas terras de Vila Nova de Foz Côa sendo aqui proprietária, principalmente na freguesia de Freixo de Numão mas também e pelo menos, nas de Murça e Mós do Douro; usam o apelido “de Séguier Pereira Pinto da Costa Lumbrales” e residem em vários pontos de Portugal e em Madrid (Tribunal 2003).

6 - O CAMINHO-DE-FERRO DE SALAMANCA À FRONTEIRA PORTUGUESA

Duas das muitas iniciativas ocorridas na Península Ibérica ao longo do último terço de Oitocentos para construir e explorar ferrovias, projectaram-se na província de Salamanca. Ambas a partir da capital, uma para a unir à linha Madrid – Valladolid (do Norte), por Arévalo ou Medina del Campo -o enlace aconteceu nesta última em 1860 (ABREU 2003)- e outra à fronteira portuguesa, com ligação à linha da Beira Alta e à linha do Douro, através duma bifurcação em Boadilla (RENGEL 2002). Aliás, já a comissão mista luso-espanhola dos Caminhos-de-ferro Internacionais, composta pelos engenheiros espanhóis e portugueses Eusebio Page, Indalecio Gómez, Francisco Maria de Souza Brandão e José Mousinho de Albuquerque, em 1864, dera prioridade à união entre o Porto e Salamanca (AGAE 1864).

Esta última linha teve projecto apresentado ao governo espanhol em 23.10.1879 pela Société Financière de Paris, da autoria dos engenheiros José António Rebolledo e Manuel de Mendoza y Roselló e encontra-se hoje no Archivo de la Diputación de Salamanca, não tendo sido no entanto executado, uma vez que a companhia concessionária de capital francês e português apresentou um outro (SENA 1985, 15), não tanto por o Ministério da Guerra a ele se ter oposto e proposto antes a ligação à Barca d'Alva por Ciudad Rodrigo por dispor aí de efectivos militares em caso de conflito bélico entre os dois países (RENGEL 2002) –argumentos aliás só afastados após muitas reclamações (Gaceta 1881,724)- mas por razões de ordem técnica e financeira.

Tanto as tarifas de preços máximos que se haveriam de praticar nesta(s) linha(s), como a relação de material a importar do estrangeiro para a sua construção (pormenorizadamente descrito), foi objecto de um diploma legal (Gaceta 1881, 725-728).

O primeiro concessionário desta via foi Henry Burnay em consórcio com a Société Financière de Paris em 23.09.1881 [onze dias após a hasta pública realizada em Madrid (Gaceta 1881, 724)] garantindo o governo português um interesse de 5% após a constituição da Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa para a sua construção e exploração (CASARES 1973, 453), através do consórcio denominado Sindicato Portuense.

Viria esta via-férrea a compor-se de três secções, sendo a primeira de Salamanca (início da linha) até Boadilla (ponto de bifurcação), numa distância de 56,19363 km, a segunda de Boadilla à fronteira portuguesa por Fuentes de Oñoro, 124,242 km e a terceira de Boadilla à mesma fronteira por La Fregeneda até meio da ponte internacional, 77,56585 Km (Gaceta 1885; BOE 1999).

Em 29.12.1882 iniciaram-se os trabalhos da linha para Vilar Formoso (RENGEL 2002) e em 31.08.1883 os da linha para a Barca d'Alva, estes últimos amplamente divulgados pela imprensa nacional e regional da época, cujos enviados foram aportando a Salamanca com alguns dias de antecedência (através do caminho-de-ferro naturalmente) para dele fazerem a cobertura a partir de La Fregeneda e daí remeterem para as redacções respectivas as suas crónicas onde davam conta do clima de festa e das festas que se viveram por aqueles dias nos povos das comarcas de Vitigudino e Lumbrales com a presença de muitas autoridades e vivas aos dois países ibéricos (HUEBRA 1883; Unión 1883).

Praticamente toda a imprensa da época se referia a esse acto inaugural, descrevendo pormenorizadamente que "hecha la señal por el concesionario de las obras, señor Burnay, se oyó á los lejos el estampido del primer barreno al que contestaron como ecos, numerosos y entusiastas vivas á España y Portugal e los alegres acordes de la música. Sucesivamente se dispararon 930 barrenos en el sitio llamado Arroyo del Morgado en que ha de abrirse un túnel de 200 metros de longitud; 380 en un lugar próximo á la carretera y en que ha de abrirse outro túnel de 1430 metros; y, finalmente, otros 260 en el punto en que ha de darse salida á este último túnel" (Dia 1883), o que totaliza 1.570 tiros (detonações).

A construção da ligação ferroviária desde Salamanca à fronteira portuguesa foi acidentada, sabemos-lo. O projecto inicial surgiu em 1870-1873 e contava com uma dupla ligação a partir de um tronco inicial que partiria da cidade universitária.

Os dois ramais encontrar-se-iam na fronteira, um ligando-se à linha da Beira Alta e o outro à linha do Douro, se bem que o percurso do primeiro fora entretanto alterado, deixando de passar por Almeida e fazendo o enlace em Vilar Formoso (AGAE 1876).

As decisões continuam entretanto por tomar, realizando-se dois projectos diferentes para esta linha (AGAE 1879), decidindo-se a Administração pela bifurcação entre San Muñoz e Boadilla (AGAE 1880).

Depois de um período de espera, atribuiu-se a concessão em 1881, a Henry Burnay, que já detinha uma importante participação no caminho-de-ferro de Medina del Campo a Salamanca em consórcio com a Société Financière de Paris e o Sindicato Portuense (RENGEL 2002). Este empreendedor homem de negócios contactou vários sócios maioritariamente do Porto e com o próprio Governo de Portugal para lhes oferecer a construção e exploração daquela linha.

A garantia do interesse por parte do Estado facilitou a construção, ao reduzir o risco do investimento. Nestas condições foi criada a Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa, empresa integrada pelo próprio Burnay que juntava à concessão um sindicato de banqueiros e comerciantes portugueses que, para além duma boa parte dos investimentos, detinham os direitos de construção de uma linha de ligação à fronteira (COMÍN ET ALLI 1998, 175-176).

Este empresário que alguns julgam francês ou belga, mas na verdade português (1838-1909) natural e residente em Lisboa (MÓNICA 2003; VAIRO 2003), actuaria como construtor e provedor do material fixo e móvel da linha ferroviária.

Em 25.05.1886 abriu-se à exploração o troço até Fuentes de Oñoro, enquanto que o ramal de Boadilla a La Fregeneda foi aberto em 08.12.1887.

Resultará certamente interessante analisar o relatório elaborado pela comissão incumbida de proceder a uma sindicância relativa aos custos de construção da via em 1889, já atrás mencionado (ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 8-21/50):

- este considera que "uma cousa é apreciar a despesa da construcção d'uma linha cara, mas mal feita e peiormente conservada, e outra ter em vista uma linha, que, apesar das vicissitudes por que passou e dos revezes que soffreu, se apresenta solidamente construida e regularmente conservada";

- na apreciação da despesa de construção das linhas, inclui metade da despesa feita com as obras da ponte internacional;

- relativamente aos trabalhos preliminares (estudos e implantação do traçado), regularam os preços do trabalho pelos acidentes do terreno, atribuindo à última parte dos trabalhos até "Barca d'Alva preços relacionados com a aspereza, inhospitalidade e insalubridade crescente dos vales da Froya, do Morgado e do Agueda";
- quanto a expropriações que "Edifício algum foi demolido em toda a extensão das linhas; quasi se pôde dizer que as estações se furtaram á passagem pelos povoados, deixando-os sempre a grandes distancias", e que à média do preço na linha da Barca d'Alva aplicaram "o coeeficiente de redução, que exige o pouco valor dos terrenos fragosos das encostas do Morgado e do Agueda";
- no capítulo das terraplanagens a "elevação da média dos preços na linha da Barca d'Alva é inteiramente justificada pela aspereza do ultimo troço";
- no item das obras d'arte, conclui por exemplo que o custo médio de construção do túnel da Carretera foi equiparado ao do Monte Meão (com metade do comprimento) "sahindo a 252\$000 reis na parte revestida, [e] a 180\$000 reis na parte não revestida";
- quantos às estações delas se diz carecerem, incluindo a de Salamanca, "de alpendres sobre os passeios e de conforto para o publico dentro dos edificios de passageiros; as intermédias de 3.ª classe teem os caes sem o minimo resguardo para mercadorias (...) ressalvadas, porém, taes faltas é certo que as estações das linhas de Salamanca à fronteira de Portugal se acham em geral proporcionadas a um serviço em larga escala", que alguns defeitos tinha havido na construção dos edificios em geral, os quais se applicavam "às casas de guarda, de que as linhas estão sufficientemente dotadas, correspondendo o seu numero ao intervallo médio de quatro kilómetros";
- quanto aos custos do material fixo da via (carris e material de fixação) se dizia serem os carris de aço com um peso de 30 kg por metro linear, enquanto que as travessas "quasi todas de excellente madeira de carvalho, resulta da proporção de nove por carril";
- foram verificadas as quantidades de material circulante, achando-se 20 locomotivas, 10 carruagens de 1.ª classe, 14 de 2.ª, 4 mistas (1.ª e 2.ª classes) e 22 de 3.ª, para além de 20 "fourgons" e 182 "wagons" diversos;
- no que respeita a despesas com os trabalhos que foram abandonados em estado adiantado, destacam os realizados "á sahida da estação de Salamanca entre o primeiro e o nono kilometro do projecto primitivo por causa da variante denominada de La Salud e adoptada com grande vantagem para a travessia do rio Tormes, que assim foi transposto por meio de uma obra d'arte muito menos dispendiosa e menos difficil de fundar";
- nos acabamentos "merecem menção especial as obras dos contra-muros dos kilometros 64 e 72 da linha da Barca d'Alva" e "a reforma geral dos telhados com optima telha plana de Valladolid", informe que poderá indiciar que numa primeira fase a telha utilizada fosse de canudo;
- segundo a avaliação contida no dito relatório a despesa total atribuída foi de 41.224.507 pesetas o equivalente a 7.420.411\$260 réis, quantia que dividida pelos 220 Kms de extensão total de linhas, resultou num custo médio de 204.082 pesetas por Km;
- acrescente-se ainda que a direcção de exploração desta(s) linha(s) estava nesta altura a cargo de António Maria Kopke de Carvalho coadjuvado por Fermin Mendez, chefe de serviço de Via e Obras;
- e por fim que o custo das obras executadas ou em vias de execução, na linha de Salamanca à fronteira por Ciudad Rodrigo num total de 124,242 Km, foi praticamente igual ao custo da linha de Boadilla ao Águeda, com apenas 77,565 Km, i e, 20.531.072 e 20.360.102 pesetas respectivamente.

A existência de interesses divergentes dentro do Conselho de Administração da empresa, gerou tensões que prejudicaram a exploração e consequente rendibilidade da companhia, motivados já por si pelos fracos resultados do tráfego.

Os executivos franceses nomeados por Burnay não eram da simpatia dos espanhóis, por outro lado os portugueses queixavam-se da sua fraca representatividade na direcção, muito inferior ao capital detido. Foi assim a sede da empresa transferida de Madrid para Salamanca e trespasada a gestão para o grupo denominado "Diques do Oporto y Ferrocarriles Peninsulares", apesar da opposição do sector francês representado por Burnay. Graças à nova direcção os resultados da companhia melhoraram, especialmente depois da crise agrária de finais da década de 1880.

O estabelecimento de tarifas combinadas com outras companhias espanholas e portuguesas e a aprovação de um tratado comercial luso-espanhol, contribuíram também para a melhoria dos resultados económicos da empresa.

Os produtos mais importantes transportados por esta companhia foram o trigo e outros cereais, as madeiras, o carvão vegetal, o sal e os metais, apesar de no conjunto não ultrapassar as 22.000 toneladas anuais em 1888. (COMÍN ET ALLI 1998, 176).

A criação do transporte internacional de passageiros até Paris (1895), através do Sudexpresso gerou um movimento importante que a companhia aproveitou para ir alargando o transporte de mercadorias entre mercados mais distantes. Foi esta empresa absorvida pela Compañia Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, em 1928 (CASARES 1973, 453).

Há quem considere que os insucessos desta via se ficaram a dever ao facto dela ter surgido numa altura em que por força dos nacionalismos europeus, os Estados procuravam estruturar as suas economias em função dos espaços nacionais, o que não facilitou os projectos transfronteiriços (SOUSA 1993). De facto assim parece ter sido pois na raia transmontana outros projectos luso-espanhóis existiram e, ou não se realizaram ou a sua execução foi travada aquém da fronteira: o projecto de ligação de Zamora ao Porto; a linha do Corgo que ficou em Chaves; a linha do Tua em Bragança; a linha do Sabor em Duas Igrejas...

6.1 - Linha de Fuentes de Oñoro - Vilar Formoso

Em 29.12.1882 como se viu, iniciam-se os trabalhos de construção da linha para Vilar Formoso (RENGEL 2002).

Na construção desta via a proximidade da fronteira imprimiu um maior ritmo ao desenvolvimento dos trabalhos, uma vez que a companhia como (também) era portuguesa, contava nessa zona com a colaboração de recursos humanos e materiais entrados de Portugal (SENA 1985, 17), pois a Linha da Beira Alta (Figueira da Foz – Vilar Formoso) encontrava-se aberta à exploração desde 01.07.1882 [oficialmente inaugurada a 03 de Agosto desse ano (ZÚQUETE 2003)] e também fora concessionada à Socièté Financière de Paris que para a sua execução criara a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (GOMES ET ALLI 1999).

Aquando da escritura para constituição da sociedade anónima designada Compañia del Ferro-carril de Salamanca á la Frontera Portuguesa (Jan/1885), achava-se “casi concluida la construccion de la línea en la parte ó seccion que partiendo de Salamanca termina en Villar Formoso, enlazando com la línea de Portugal de la Beira Alta cuya seccion está próxima à ponerse en explotacion” (Gaceta 1885).

Foi esta linha de Salamanca a Vilar Formoso inaugurada em 24.05.1886, numa extensão de 123,305 Km até Fuentes de Oñoro e 124,242 Km ao limite fronteiriço.

Num Relatório elaborado aos custos de construção destas vias se refere que “... outras secções das linhas, e sobretudo na linha de Ciudad Rodrigo, teem exigido incessantes esforços para a sua fixação as numerosas trincheiras abertas em terrenos mais ou menos desagregaveis ou escorregadios, em areia ou argila, principalmente nas margas, que nas proximidades de Ciudad Rodrigo em virtude de córte mais profundo, mais instáveis tornam os taludes” (ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 7).

OBRAS DE ARTE ENTRE SALAMANCA E FUENTES DE OÑORO

passagens inferiores	Km	Passagens superiores	Viadutos	pontes	estações	Apeadeiros	categoria
1. ^a	—	—	Tormes	Yeltes	Salamanca	—	1. ^a classe
Estrada de Valladolid	2	—	Huebra	Gavillanes	Tejares	—	3. ^a cl.
junto da anterior	2	—	S Giraldo	—	Doniños	—	3. ^a cl.
Estrada de La Fregeneda	6	—	Águeda	—	Quijigal	—	3. ^o cl.
—	7	Estrada de C.Rodrigo	—	—	—	—	—
Moras Verdes	66	—	Azaba	—	Barbadillo	—	3. ^a cl.
Moras Verdes	67	—	—	—	—	Villar	—
Valdecarpinteros	82	—	—	—	Boveda	—	3. ^a cl.
Estrada de Salamanca	88	—	—	—	Fuente de San Esteban-Boadilla	—	2. ^a cl.
Ciudad Rodrigo	92	—	—	—	Martin del Rio	—	3. ^a cl.
Espeja	112	—	—	—	Sancti Spiritus	—	3. ^a cl.
—	—	—	—	—	Ciudad Rodrigo	—	3. ^a cl.
—	—	—	—	—	—	Carpio	—
—	—	—	—	—	Espeja	—	3. ^a cl.
—	—	—	—	—	Fuentes de Oñoro	—	2. ^a cl.

(ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 26-32)

Importou a avaliação dos custos desta linha em 20.531.072 pesetas, correspondendo a 164.248 pesetas por Km, valores que se podem encontrar mais detalhadamente no referido Relatório.

6.2 - Linha de La Fregeneda - Barca d'Alva

A linha-férrea de La Fuente de San Esteban – Barca d'Alva sulca as terras do Centro e Oeste da província de Salamanca correndo do lado de cá da raia paralelamente ao rio Douro, percorrendo duas paisagens completamente distintas, o planalto do noroeste salmantino e os vales encaixados do Águeda e Douro.

Os maiores entusiastas da construção deste caminho-de-ferro foram Adolfo Galante, deputado às cortes por Vitigudino e Ricardo Pinto da Costa, cônsul espanhol no Porto e ao qual como no lugar próprio se fez referência, Espanha concedeu o título de Conde de Lumbrals pelo labor que impôs à sua construção (Instituto 2003).

Aprovado o projecto pelo Governo Espanhol através da Real Orden de 05.06.1881, estabelecendo todavia que antes da sua execução se fizesse “un estudio detenido en los 50 Kilómetros proximos a este punto [Barca d'Alva] y se procurará una solucion mas economica, á cuyo fin deberá estudiarse el medio de acumular en el menor trayecto posible las dificultades que ofrece la bajada desde la meseta de Castilla hasta el rio Agueda, de manera que en este trayecto resulte una construccion económica” (AHD 1882a), cláusula esta que veio a servir a pretensão portuguesa em introduzir algumas modificações nas pendentes e curvas do traçado (AHD 1882; AHD 1882a; 1884b), das quais resultaram um novo projecto apresentado em 16.08.1883 (AGAE 1883), projecto que foi ainda objecto de algumas variantes em 25.11.1884 relacionadas com o viaduto metálico das Almas e abertura de dois túneis, no último Km do percurso (AGAE 1884-85).

Foram as tarifas do caminho-de-ferro alvo de um estudo elaborado por uma comissão nomeada em 26.06.1882 (AHD 1884f).

Em 31.08.1883, oito meses após o início dos trabalhos da linha para Vilar Formoso como se viu, inauguram-se oficialmente os trabalhos da infra-estrutura ferroviária de La Fregeneda, atraso devido ao facto das autoridades municipais, comarcais e provinciais –algumas delas haviam subscrito acções da Companhia- terem entregue algumas propostas de alteração do traçado, com protestos das comarcas de Ledesma e sobretudo Vitigudino no sentido de que a ferrovia pudesse passar também por esta localidade, razões que estarão na origem da demora na aprovação do projecto final e no qual a Companhia ignorou a maioria das sugestões, por elas o encarecerem.

Todos estes contratempos impediram que se concentrassem esforços no estudo deste ramal, aquele que mais dificuldades técnicas apresentava, devido à agreste orografia desde La Fregeneda até à fronteira, necessitando de difíceis obras de engenharia, como túneis, pontes, trincheiras, terraplanagens e outras, para percorrer um desnível de 328 metros em 17 Km, custando esta secção de via como no final das obras se concluiu, 900.000 pesetas por quilómetro (RENGEL 2002).

O novo projecto de traçado da via-férrea para a Barca d'Alva propôs-se atravessar o rio Águeda 870 metros mais acima do ponto fixado no primeiro, fazendo a descida pela margem direita deste Rio em vez de o fazer pela margem esquerda do Douro. Incluía o plano que nesta secção se escavassem 20 túneis e se construíssem 12 pontes metálicas mais a internacional.

Atravessava esta via aquando da sua construção o território dos seguintes municípios (alguns entretanto extintos): La Fuente de San Esteban, numa extensão de 3,4 Km (com a estação denominada de Boadilla por haver sido erecta no limite do seu termo); Boada, em 4,100 Km; Zarza, 5 Km; Retortillo, 0,250 Km; Villares de Yeltes, 5,250 Km; Villavieja de Yeltes, 8,050 Km; Bogajo, 4,760 Km; Fuenteliante 1,100 Km; Olmedo de Camaces, 1,700 km; Campil-Duero, 0,300 Km; volta ao termo de Olmedo, 4,490 Km; San Felices, 0,900 Km; Lumbrals, 9,550 Km; Hinojosa, 11,340 Km; e por fim La Fregeneda, 17,3385 Km (Gaceta 1885). Entre o município de Fuenteliante e o de Olmedo atravessa a via o termo de Cerralbo (BOE 1999), ao qual estava em 1867 agregado Campilduero (PASCUAL 1998, 83/97). Informação obtida através do amigo Emilio Rivas diz-nos que Campilduero corresponde hoje em dia a uma quinta agrícola, atravessada de facto pela linha-férrea, existente no concelho de Cerralbo, para além de dar nome a uma rua deste povo (ABREU 2004a).

A construção implicou uma gigantesca operação, com milhares de homens envolvidos para realizarem os movimentos de terras, as demolições, os desmontes, as escavações de túneis e trincheiras, o transporte de materiais, as terraplanagens, a compactação dos solos, a construção de plataformas, para além de todas as necessárias obras de arte, delas se destacando os aquedutos, as pontes, pontões e viadutos, as passagens de nível, os muros de suporte de terras, os edifícios das estações e os demais ao longo da via, os caminhos de acesso, etc., até à montagem dos carris (Instituto 2003).

Dos túneis destaca-se o que se encontra à saída da estação de La Fregeneda, com 1.600 metros de comprimento; outros 3 superam os 300 m enquanto que 2 ultrapassam os 200 m e os restantes 14 variam entre os 150 m e os 30 m; foram todos eles numerados como se pode averiguar pelos azulejos marcados colados na boca e à direita de cada um deles, em ambos os sentidos (ABREU 2002).

TÚNEIS EXISTENTES NESTA LINHA

Túnel	Parte revestida	Parte não revestida	túnel	Parte revestida	Parte não revestida
1.º Carretera	1.458m	135,68m	11.º Cega Vinha	22,m	72,m
2.º Majadas	12m	20,85m	12.º Llanos	149,09m	—
3.º Morgado	188, 15m	234,50m	13.º Lugar	126,56m	—
4.º Poyo Rubio	83,69m	—	14.º Barca	134,60m	—
5.º Belleza	47,33m	29,10m	15.º Poyos	37,42m	—
6.º Poyo Valiente	144,10m	213,45m	16.º Porrera	329,61m	—
7.º Pico	46,36m	—	17.º Riscos	200,13m	—
8.º Cega Verde	86,02m	—	18.º Gazaro	71,98m	—
9.º Martin Gagos	61,51m	—	19.º Almas	72,64m	—
10.º Cortina	77,86m	—	20.º Muelle	238,97m	—

(ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 42-44)

Relativamente às numerosas pontes que existem nos 77,565 Km de carris, destacam-se as construídas em ferro e formadas por várias secções, somando 11 no total. As 3 primeiras cruzam os rios Yeltes, Camaces e a ribeira de Froya e situam-se ao longo do percurso entre La Fuente de San Esteban e La Fregeneda. Possui a primeira 156 metros de comprimento repartidos por três secções assentes em espessos pegões de silharia para resistirem aos fortes ventos que aí se fazem sentir; a segunda, de dois tramos, é construída com vigas de “cruz de Santo André”; e a terceira, com 165 m de comprimento repartidos por dois vãos centrais de 45 m e dois laterais de 37 m (Instituto 2003). As restantes localizam-se ao longo dos 17 km entre esta última estação e a fronteira, cruzando os ribeiros Morgaez, Poyo Rubio, Poyo Valiente –esta descreve uma curva de 300 m de raio, com três tramos rectos independentes de 45 m (onde se verifica que a ponte não é curvilínea mas apenas os carris)-, del Lugar, Los Poyos, Los Riscos, Las Almas e por último o rio Águeda (a mais importante). Neste último troço podemos ainda contar 5 pontes mais simples (de um só tramo). Nestas passagens superiores, mormente as que descrevem alguma curvatura, os carris encontram-se reforçados por um “contra-carril”, ou seja, um carril interior paralelo para reduzir os perigos de descarrilamento.

QUADRO SINÓPTICO DAS PRINCIPAIS PONTES E VIADUTOS

Designação	km	Comprimento	Altura	Custo (pesetas)
Yeltes	18	156,80	39	602.976
Camaces	40	60,70	13,26	194.686
Froya	61	165,70	34,60	649.795
Morgado	66	104,70	28,20	350.449
Poyo Rubio	67	12,90	24,32	291.182
Poyo Valiente	67,5	138	23	372.221
Lugar	71	140,12	60,22	813.386
Los Poyos	73	135,20	49,68	596.901
Los Riscos	74	71	31,75	242.916
Las Almas	77	132,70	25,55	495.358
Internacional	77,5	184	24,55	171.360 (x2)

(HERRERO 2000; ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 21)

Quanto aos topónimos “Poyo(s)” e “Las Almas” esclarecemos que relativamente ao(s) primeiro(s) também temos ouvido pronunciar “Pollo(s)” o que garante um significado completamente distinto, no que respeita ao segundo confessemos que durante vários anos julgámos advir do facto de se localizar em frente dum sítio português junto ao Águeda, conhecido por Veiga dos Mortos e relacionado com um episódio ocorrido nas guerras da Restauração, onde o exército luso terá chacinado tropas espanholas que fugidas desde Escalhão, aí terão tentado vadiar o Rio; todavia o ano passado contou-nos o último chefe de estação da Barca d’Alva reproduzindo talvez a *vox populi* – Inspector Horácio Ferreira de Sousa – que a etimologia provém do fuzilamento aí realizado de vários indivíduos que se haviam refugiado em Portugal e que a

PIDE repatriara, durante a guerra civil espanhola (ABREU 2003b); não duvidamos do fuzilamento tampouco do local onde se realizou, mas parece-nos inverosímil uma vez que informes do século XIX já assim o designavam (LEAL 1886, 478; COSTA 1888, 21; ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 41). Talvez por este último episódio coincidentemente ter ocorrido cerca do local onde já outras “almas penavam”.

Foi a estação internacional homóloga da Barca d'Alva, erigida nas cercanias do ribeiro de Val de Noguera e da vila de La Fregeneda, numa extensa plataforma artificial criada para o efeito (ABREU 2003a), porque nessa povoação há muito se instalara a alfândega, apesar do Regulamento de Transito entre Portugal e Hespanha (1877) prever a criação de uma sua delegação na Vega de Terrón (Regulamento 1877, 147), assunto em que Portugal se empenhou através da sua Legação em Madrid ao longo de 1879-1880 e no qual o governo Espanhol parecia não estar interessado argumentando como principal motivo a “falta de local apropriado” (AHD 1880).

Todo este trajecto é de via única, com cargas autorizadas a locomotivas e vagões de 16 toneladas de peso máximo por eixo e 4,8 toneladas por metro linear e supera um grande desnível que vai dos 785 m em Boadilla à cota de 155 m no porto de Vega de Terrón (RENGEL 2002; Instituto 2003). Compreende as seguintes estações e respectivas distâncias em quilómetros a partir da bifurcação da linha em La Fuente de San Esteban/Boadilla:

- Boada (6,3); - Villares de Yeltes (13); - Villavieja de Yeltes (21,4); - Bogajo (30,6); - Olmedo de Camaces (35,5); - Lumbrales (44,5); - Hinojosa de Duero (52,4); - e La Fregeneda (61). Dista ainda esta estação à de Barca d'Alva 17 Km como atrás se disse, perfazendo assim um total de 77,56 Km (HORTELANO ET ALLI 2002). Todas estas estações estavam classificadas como de 3.^a classe, à excepção da de Lumbrales com a categoria de 2.^a classe (ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 44-45).

O primeiro troço desta linha/ramal a ser inaugurado compreendeu as estações de Boadilla a Lumbrales em 25.07.1887, enquanto que no seguinte –Lumbrales à Barca d'Alva- isso acontecerá alguns meses mais tarde, a 08.12.1887, concluindo-se assim (CASARES 1973, 431). Durante este lapso de tempo dirigiu a Companhia uma petição no sentido de se autorizar a emissão de títulos de crédito (AHD 1887).

Quanto às diferentes designações dadas a esta linha ou ramal (se quisermos) da ligação ferroviária de Salamanca à fronteira portuguesa e/ou à estação onde ela bifurca, refira-se que aquando da sua construção se lhe chama sempre Boadilla, mas como os edifícios do caminho-de-ferro foram construídos no limite com o termo de La Fuente de San Esteban, posteriormente, para satisfazer estes, duplicou-se-lhe o nome à estação: La Fuente de San Esteban - Boadilla. Situação que hoje segundo alguns já não faz sentido porquanto com o correr do tempo, La Fuente por que mais próximo da estação se desenvolveu, enquanto Boadilla definiu (SENA 1985, 16) acabando sendo integrada naquele (BOE 1999).

Quando da inauguração desta ferrovia, o bilhete de passagem em 3.^a classe de Salamanca a La Fregeneda custava 7,20 pesetas, o equivalente a quase 4 jeiras de um servente empregado na via (SENA 1985, 24). A peseta fora adoptada como unidade monetária após a revolta de 1868 (GARCÍA ET ALLI 1994, 697).

Importou a avaliação dos custos desta via, segundo os peritos, em 20.370.102 pesetas, o equivalente a 262.710 pesetas por Km (ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 49).

O acto inaugural da Linha do Douro na sua totalidade (Porto – Salamanca), ocorreu na Barca d'Alva, a meio da ponte e foi assim descrito pela revista “O Occidente”: “A ponte estava vistosamente embandeirada com os pavilhões das duas nações. Os dois comboios, o portuguez que às 4 horas e tres quartos da manhã partira do Porto, e o hespanhol que sahira de Salamanca às 7, chegaram às 11 horas e meia á ponte internacional, parando respeitosaente junto dos encontros, e avançando depois até o centro da ponte, onde os cabeçotes das duas machinas se tocaram entre vivas aclamações. Então o comboio portuguez recuou, trazendo engatado o hespanhol, para a estação de Barca d'Alva, onde foi servido aos convidados um almoço de 100 talheres. Á 1 hora da tarde os excursionistas pozeram-se a caminho tendo-se reunido os dois comboios de inauguração, em um só que, rebocado pelas duas machinas, transpoz a ponte internacional, avançando rapidamente pela Hespanha dentro” (COSTA 1888, 21).

6.2.1 - Alguns aspectos sociais e sanitários durante a construção

Os receios ao comboio manifestados um pouco por todo o Ocidente, em parte relacionados com os malefícios da velocidade, também se fizeram sentir na Península Ibérica, e concretamente na Província de Salamanca, pelo medo da técnica, pelo temor de que as alterações das condições de vida alterassem a submissão do povo miúdo, agrícola e inculto por tradição, chegando mesmo algumas mentes mais reaccionárias a formular que o caminho-de-ferro abriria uma via directa para o inferno.

Teve no entanto pouco peso esta oposição. A construção do caminho-de-ferro de Salamanca à fronteira portuguesa encontrou muitos adeptos na região, pois as populações entusiasmaram-se e sonhavam com incontáveis benefícios económicos; foi a Província contaminada com uma autêntica febre ferroviária, não

havendo povo importante que não desejasse ser servido directamente pelo comboio. Criaram-se comissões que se deslocavam a Madrid no sentido de influenciar a passagem dos carris pela sua terra.

A construção desta linha – que incluía os dois ramais- mobilizou um grande número de braços, contabilizados em Dezembro de 1883 em 7.000 operários (HUEBRA 1883), trabalhando a maior percentagem no troço La Fregeneda – Barca d'Alva, sendo muitos deles galegos e portugueses.

A construção desta ligação ferroviária de Salamanca à fronteira portuguesa, alterou o quotidiano da Província; fez com que a sua capital durante meia dúzia de anos tivesse alguns hóspedes ilustres que contribuíram para animar as suas noites, mormente as passadas no Casino que se reanimou com as senhoras estrangeiras, esposas, filhas ou secretárias dos engenheiros, administradores e gerentes da Companhia construtora (SENA 1985).

Mas os aspectos sociais de maior interesse passam pela construção do ramal de Boadilla a Barca d'Alva, por ter sido o de mais difícil e complicada execução e consequentemente aí se ter reunido um grande número de mão-de-obra.

A Comarca era pobre, carecendo de instalações adequadas para receber uma população que em determinados momentos ultrapassou os 2.000 obreiros, vinda sobretudo de Portugal, da Galiza e da Extremadura, com escassa participação das terras castelhanas em redor e da própria Comarca; segundo opinião de Emilio Rivas essa fraca participação nas obras de jornaleiros locais dever-se-á ao facto da Companhia preferir contratar operários já com experiência neste tipo de trabalhos. Entre eles há profissionais de todo o tipo: trolhas, canteiros, agrimensores, dinamiteiros, condutores de carros, ferreiros, mineiros e todo o tipo de serventes, sem esquecermos os pedintes e meliantes, alguns deles foragidos à justiça (RENGEL 2002). Não esquecendo que estas obras decorrem numa conjuntura económica difícil revelada por forte emigração, juntando-se uma “multidão de maltrapilhos à porta da Legação [brasileira]”, sendo a “causa a falta de trabalho”, segundo uma nota da Legação de Portugal em Madrid fazendo ecos da imprensa (AHD 1887a).

Os salários são muitos variados, ganhando um servente 2 pesetas diárias por 10h de trabalho, um trolha 3,50, e um mineiro 4,50 por jornal de 8h.

As difíceis condições de vida desta multidão de operários, a constante mobilidade sem qualquer profilaxia, o trabalho pesado e perigoso a que estavam sujeitos, a má alimentação, os deploráveis abrigos onde viviam – pois uma renda de casa de 800 ou 1.000 reais/ano aumentou para 14 ou 16.000 (HUEBRA 1883)-, a falta de higiene, a ausência de hospitais, os preços exorbitantes, o mercado negro, o vinho que corria e as conseqüentes zaragatas onde luziam as navalhas, alteraram a face da região (Instituto 2003).

A Guardia Civil deixou de ter condições para manter a ordem pública, sendo por essa razão La Fregeneda reforçada com uma guarnição militar.

O calor do Verão e a carência de medidas sanitárias atraíram o paludismo e as febres intestinais. No Verão de 1884 vive esta Vila uma situação epidémica que antecipa a da cólera *morbis* de 1885. Em meados de Julho chegam a Salamanca notícias alarmantes de La Fregeneda, onde muitos trabalhadores estão a morrer.

As autoridades são obrigadas a tomar medidas de emergência, enviando para o terreno com poderes excepcionais um reputado médico, catedrático da Universidade. Quando o Doutor Cebrián Vilanova chega a La Fregeneda em 30.07.1884 para se inteirar da situação e tomar medidas de emergência, trabalham na via milhares de operários. Encontra cadáveres insepultos por já não caberem no cemitério local, obrigando a que rapidamente se escolha um lugar à entrada do povo para os enterrar e transformar em necrópole, aquela que ainda hoje serve a Vila.

Nesse dia são 120 os atacados pelas sezões, obrigando a medidas rápidas e radicais. Melhorou-se a enfermaria improvisada, criou-se outra, contrataram-se como enfermeiros e para a limpeza das enfermarias, várias pessoas da Vila.

Criou-se em Hinojosa de Duero uma enfermaria-hospital para onde seriam transferidos os enfermos convalescentes de La Fregeneda.

É vistoriada e inspeccionada pelo médico, a Vila, concluindo aquele não haver aí água potável e as ruas estarem cheias de imundície, propondo no final, ao governador civil e à Companhia construtora a suspensão total dos trabalhos até ao fim de Setembro.

Por essa altura os desacatos entre os ferroviários e os nativos são frequentes, sendo raro o dia em que se não lamenta uma desgraça; os provocadores são quase sempre os filhos da terra que vêm com injustificado ódio as pessoas que longe de lhes causar prejuízos lhes estão proporcionando enormes vantagens. Os produtos locais alcançam preços fabulosos. A Companhia de Caçadores de Infantaria vê-se e deseja-se para manter a ordem (SENA 1985).

Mas os acidentes de trabalho marcaram também o quotidiano dos trabalhadores ferroviários, destacando-se na construção deste troço a tragédia ocorrida em 15.06.1885, durante a perfuração do túnel N.º 1 ou de La Carretera, quando as águas pluviais penetraram nas galerias através dos poços inundando-as (resultantes provavelmente de alguma excepcional trovada considerando a época do ano), episódio

em que pereceram 29 operários (COSTA 1888, 22). Pensamos que os vestígios destes poços se encontrem sob o piso da estrada.

Este acidente motivou várias diligências por parte de Portugal através do seu pessoal diplomático, no sentido de socorrer os operários feridos e identificar as vítimas mortais lusas, sabendo-se através da correspondência que se resgataram no dia seguinte ao acidente dois cadáveres e “calculando-se em mais de 40 os que ainda devem ficar dentro do mesmo tunel que não poderão ser extraídos antes de 15 dias, dada a importancia da inundação e o material de construção entre cujos escombros estão aqueles infelizes. Calcula-se que entre as victimas há-de haver alguns subditos Portugueses, pois me consta trabalhavam bastantes” (AHD 1885).

6.3 - A ponte internacional

Apesar de adrede se ter firmado um convénio entre os dois Países para a construção desta ponte em Julho de 1879 (AHD 1884e) mesmo com as reticências do Coronel do Corpo de Engenheiros Militares, Comandante da Praça de Badajoz e membro da comissão criada para assinalar o local da passagem fronteira do caminho-de-ferro do Porto a Salamanca (AGAE 1879c), foi acordado que “la obra necesaria para salvar el Águeda será un puente cuyo tablero há de quedar a 22,00 ms sobre el nivel de las aguas ó á 24,50 proximamente sobre el fondo del rio y formado por 3 tramos metálicos de 41,13 ms de luz cada uno, resultando una longitud total de 129,39 entre los estribos” (AGAE 1879a; AGAE 1879b).

Por razões óbvias não é possível aqui apresentar a “Memoria Descriptiva” desta ponte, documento composto por 21 páginas e de grande interesse documental para o seu estudo, o que é pena (AGAE 1884).

Todavia, ao longo do ano de 1884 ainda subsistiam dúvidas por parte do governo Espanhol em aceitar o local de ligação das duas margens do Águeda proposto pelo governo Português, alegadamente devido a um “engano de um Kilometro entre o 76 e 77 que se nota no referido traçado. Uma vez reconhecido esse engano por parte de Portugal, assegurou-me S. Ex.^ª [o Ministro do Fomento Espanhol ao Encarregado de Negócios de Portugal] que não haverá o minimo impedimento em, com a maxima brevidade, serem satisfeitos os desejos do governo de Sua Magestade Fidelissima” (AHD 1884d; AHD 1884a; AHD 1884c).

Por razões do acordo firmado entre a administração das linhas de Salamanca à fronteira e o Governo Português -definido através de portaria de 08.05.1886-, foi a ponte construída pela Direcção da Construção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, com metade das despesas a cargo da Companhia, “embora a empresa não tenha ainda effectuado o pagamento da sua quota e tenha pendente em Hespanha uma reclamação sobre este encargo”; o custo da ponte segundo o projecto aprovado pelos governos dos dois Países “foi orçado em reis 88:491\$510 ou pesetas 491.620, o que daria para cada parte 245.810 pesetas. A conta final da despeza atingiu apenas a quantia de reis 61:689\$735, o que dá para cada parte 30:844\$867 reis ou 171.360 pesetas. Havendo, portanto, uma economia, que só para as obras do lado de Hespanha é de 74.450 pesetas” (ESPERGUEIRA ET ALLI 1889, 20-21)

O projecto desta ponte, indubitavelmente a mais importante do conjunto, foi concebido por Augusto Luciano Simões de Carvalho (Engenheiro Director), Alfredo Soares (Engenheiro Chefe da Construção) e José Vieira Padilha (Conductor Chefe de Serviço) e está datado de 21.06.1884 (AGAE 1884). Consta de 5 tramos, os dos extremos de 32 m e os 3 centrais de 40 m cada um, somando 184 m de comprimento (RENGEL 2002); foram os dois primeiros dos engenheiros referidos condecorados pela elaboração deste projecto (HERRERO 2000).

A estrutura da viga horizontal é formada por montantes unidos entre si, com perfis dispostos em “cruz de Santo André” com uma altura de 4 metros. Toda esta estrutura assenta sobre uns suportes articulados que por sua vez se apoiam nos 4 pilares de 19,60 m de altura, construídos em cantaria, aos quais se somamos as sapatas de 4 m de altura construídos sobre o leito do rio, totaliza o desnível 23,50 m. Medidas ao tempo, porque hoje como sabemos a albufeira do Pocinho (ainda) afecta a foz do Águeda, local onde se implanta esta ponte (RENGEL 2002).

No pilar extremo do lado espanhol encontram-se artisticamente lavradas as armas nacionais deste Estado e, no do meio (da metade castelhana do Rio), existe um nicho (“tronera”) destinado à colocação de cargas explosivas no caso de algum conflito militar futuro o exigir; curiosamente este cuidado está bem patente nos pilares de outras pontes ao longo do percurso até La Fregeneda, o que atesta a preocupação dos estrategas militares espanhóis.

Do lado espanhol logo a seguir à ponte existe um viaduto que serve de passagem inferior à estrada para o porto de Vega de Terrón.

Vários foram os factores que atrasaram a construção desta ponte, como a falta de um estudo detalhado no momento de elaboração do primeiro projecto e os pleitos entre a administração espanhola e a companhia concessionária por esta se recusar a participar em metade das despesas com a sua construção, alegadamente por tal não estar previsto nas bases do concurso (RENGEL 2002).

Entretanto a Société Braine le Compte conclui a montagem da ponte, designando-se em Novembro de 1887 os engenheiros Cesar Llorens e Bonifacio Espinal por parte de Espanha e Luciano Simões e Joaquim Mathos por Portugal, para realizarem as provas de carga.

Como atrás se viu, foi sobre esta ponte que solenemente se desenrolou a cerimónia de inauguração da linha, através do encontro entre duas locomotivas (RENGEL 2002) e duas comitivas de altas entidades constituídas do lado de Espanha pelo Governador Civil da Província, o Senador Hernández Iglesias, os Deputados às Cortes por Vitigudino e Ciudad Rodrigo, o Conselheiro da Companhia, o Secretário do Conselho, o Inspector-geral dos Caminho-de-ferro, o Presidente da “Diputación” Provincial, o Alcaide Constitucional, o Reitor da Universidade, o Fiscal da Audiência Criminal, os engenheiros da companhia construtora, os deputados provinciais, os chefes da guarnição militar, os jornalistas do “Correspondencia de España” e do “Día” bem como os seus colegas da imprensa provincial e local, chefiando a delegação portuguesa D. Ricardo Pinto da Costa (HORTELANO 2003).

Sobre esta ponte, as linhas, a fronteira, Barca d'Alva e a região em geral conhecemos uma interessante descrição elaborada por um jornalista inglês que esteve hospedado numa aldeia do Alto Douro durante alguns meses, em plena guerra civil espanhola (GIBBONS 1984, 199-207).

7 - O PATRIMÓNIO A PRESERVAR

Num dos muitos artigos que se têm escrito sobre a situação deste Património ao abandono, encontramos dois testemunhos, breves e simples, de duas mulheres da Barca, ambas antigas funcionárias na Estação: uma lembra a luta dos espanhóis na tentativa de evitarem o encerramento da linha do seu lado e os pedidos de ajuda feitos aos portugueses, alertando que se a via encerrasse em terras salmantinas a CP seguir-lhe-ia o exemplo, mas os portugueses não acreditaram; uma outra afirma que “um dia a automotora chegou, dormiu cá e depois às oito horas fugiram com ela sem avisar; tiveram medo da reacção do povo. Foi como um rapto. Foi mesmo um rapto” (ANDRADE ET ALLI 1993).

Este rapto ocorrido com a partida do comboio n.º 6.010 às 7,40h do dia 19.10.1988 (segundo amável informação do Inspector jubilado da CP Horácio de Sousa), significou para as então cerca de 500 (?) almas da Barca d'Alva – e não só porque ele servia muitos outros povos das redondezas – que os 28 Km que os separavam da estação do Pocinho se transformassem em 74 Km por carreira rodoviária. Curiosamente esta (péssima) estratégia furtiva e de favorecimento das transportadoras rodoviárias por parte da Administração da CP (empresa pública) para o encerramento das vias-férreas, foi comum a outras linhas da região, assim acontecendo com a do Sabor, com a do Corgo e com a do Tua. O mesmo estará acontecendo com o desmantelamento e venda das estruturas ferroviárias que a essas vias pertencem.

Argumentos economicistas vinham sendo apontados nos sucessivos planos de remodelação e reestruturação da CP para a supressão do tráfego nas linhas do Tâmega, Corgo, Tua e Sabor, e progressiva desactivação do troço da linha do Douro além-Régua. Só que esses argumentos eram intencionais, provocados, deliberados, uma vez que se privava essa secção da linha “de participar nos grandes esquemas de renovação da via propostos para a rede da CP” (TÃO 1989). Felizmente para (parte d) o Douro o processo não foi (ainda) concluído.

Nos anos cinquenta (séc. XX) a linha do Douro encontrava-se já bastante envelhecida e nos seus desgastados carris de 36 Kg/m os comboios atingiam velocidades inferiores às conseguidas anteriormente; os equipamentos não foram renovados e do ponto de vista da tracção foi também este o último reduto das locomotivas a vapor de via larga (TÃO 1989); foram suprimidos comboios e deixados cair horários de forma vergonhosa, quando por exemplo há 60 anos atrás, se fazia Porto – Barca em uma hora menos, ou no “rápido” Porto – Madrid a diferença chegava quase às 24 horas e com três transbordos (RIBEIRO 1993; SERRASQUEIRO 1990).

Estava pois o carácter internacional desta linha ferroviária já muito depauperado quando a Renfe encerrou definitivamente o trânsito de pessoas e mercadorias no troço Boadilla – Barca d'Alva a 01.01.1985 (BOE 1999), ficando a mais directa ligação transversal portuguesa sem continuidade para o exterior, contrariando-se deste modo as determinações da União Internacional dos Caminhos-de-ferro que incluía a linha do Douro no Plano Director da Rede Ferroviária Básica da Europa (TÃO 1989).

Defendemos a reactivação deste troço da Linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban), uma vez que na secção portuguesa ele nunca foi legalmente encerrado mas apenas suspenso (ABREU 2003b), e do lado de Espanha, talvez por lapso do legislador, do ramal Boadilla – Barca d'Alva apenas se encerrou a secção compreendida entre a bifurcação da linha de Salamanca e a estação de La Fregeneda, resultando assim que os restantes 17 Km de via, por sinal os mais belos, continuem oficialmente a existir,

podendo-se então –e estamos certos que poderemos contar com a colaboração de muitos amigos espanhóis num projecto desta natureza- voltar a levar o comboio do Douro ao altiplano castelhano mesmo que seja somente com fins turísticos, bastando para tanto alargar apenas o programa em curso dos “Comboios Históricos do Douro” (CP 2003).

Relativamente a esta matéria tão sensível para os povos da região, informe-se que “nuestros hermanos” já começaram a trabalhar e de forma organizada, criando a Plataforma en Defensa del Ferrocarril que reúne entre outras, a Asociación Salmantina del Ferrocarril, Ciudadanos por la Defensa del Patrimonio, o Instituto de Educación Secundaria Tierras de Abadengo, os Ayuntamientos, a Diputación e sectores da Universidade de Salamanca. Desse trabalho resultou em 22.11.1999 a classificação da via como Bien de Interés Cultural, com categoria de monumento, através da Resolución de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales (BOE 1999).

Durante o ano passado, mais concretamente a 14 de Junho, as entidades acima referidas, organizaram a I Fiesta por los Caminos de Hierro em que também participámos e sobre a qual publicámos uma notícia (ABREU 2003a; Infotur 2003a), festa-manifestação que reuniu várias centenas de defensores daquela infraestrutura ferroviária, porque soara a informação que a Renfe (congénere da nossa Refer) estaria a pensar no desmantelamento da via talvez querendo seguir o mau exemplo do lado português relativamente à linha do Sabor. A verdade é que se a ideia chegou a ser formulada, esse encontro deitou-a por terra, pois temos a informação recente que em sessão de 26 de Fevereiro do presente ano, a Diputación de Salamanca garantiu, não só a sua preservação, como a realização de um projecto compatível com os interesses da população local (ABREU 2004).

Por todos estes motivos e como medida urgente para preservar e rendibilizar todo este Património, propomos que no complexo construído da estação da Barca d'Alva se estude a instalação do Museu da Cooperação Ibérica, por ser o local que melhores condições reúne para, a partir dele, aí se organizar a História da Cooperação entre os Povos irmãos peninsulares, sobretudo no domínio das comunicações. Obviamente que este projecto terá forçosamente que integrar nas suas parcerias, para além das Autarquias, o Centro de Estudos Ibéricos, notável instituição sediada na Guarda e que integra a Câmara Municipal daquela cidade, bem como as Universidades de Salamanca e de Coimbra e mais recentemente o Instituto Politécnico da Guarda e que, apesar de ser um projecto jovem, está já bem consolidado como as suas iniciativas e actividades o têm demonstrado.

Apontamos 12 razões pelas quais no nosso entender, reúne a Barca d'Alva as condições ideais para acolher este projecto:

1.^a - pela sua localização geográfica, junto à fronteira, nas margens do Douro e confluência do Águeda (ambos rios ibéricos);

2.^a - pela magnífica paisagem que resulta desse enquadramento;

3.^a - por aí existir o Muelle de Vega de Terrón construído entre 1856-60 e ser o único porto de acesso ao Oceano de toda a Castilla y León (monumento ligado à navegação do Douro também merecedor de um estudo) e o novo Cais da Barca;

4.^a - pela itinação viária que existe a partir daí e iniciada a incrementar pela mesma altura do monumento anterior e hoje com novos projectos;

5.^a - pelo património construído, onde se destaca da arquitectura ferroviária o complexo construído da Estação mas também as instalações da Alfândega, da Guarda Fiscal (estas já alienadas do domínio público), as casas dos ferroviários com as suas hortas e fruteiras; os jardins, as cocheiras, as oficinas, as casetas e as casas de guarda ao longo da via;

6.^a - pelos equipamentos, como a placa giratória das locomotivas, os carris, as agulhas, os reservatórios para toma de água, a sinalética (como o sinal vertical com um “S” de indicação de obrigatoriedade de silvar no lado espanhol, os marcos de kilometragem em ferro fundido, etc.), a rede telegráfico-telefónica, as travessas e até os “pregos” para marcação do ano da sua colocação (de tipologia diferente em ambos os Países, sendo em Espanha constituída por uma pequena chapa cravada por três dentes, designada por “milésima”), bem como as abraçadeiras metálicas para reforço das extremidades que somente se encontram do outro lado da raia e nas travessas de carvalho, sendo que nas de pinho esse reforço é mais simples e recente a avaliar pela soldadura, sendo dispensado pelas de “guinea” (madeira exótica proveniente da sua ex-colónia africana e que se distingue das demais pela sua cor escura e parecer haver sido lavrada com motivos em “espinha de peixe”);

7.^a - pelas várias pontes que paulatinamente começaram a substituir as medievais barcas de passagem, às quais se juntam as das imediações, antigas e modernas;

8.^a - pelo conjunto de túneis nas proximidades, os viadutos, os aterros e demais obras de arte;

9.^a - pelo património móvel facilmente resgatável como as antigas locomotivas, os vagões e

carruagens e demais panóplia de instrumentos;

10.^a - pelo património natural envolvente, aliás já classificado de ambos os lados como Parque Natural do Douro Internacional e Parque Natural de los Arribes del Duero;

11.^a - por ficar na rota de dois espaços classificados como Património da Humanidade, o Douro Vinhateiro e o Parque Arqueológico do Vale do Côa, com o futuro Museu;

12.^a - e por fim, ser Barca d'Alva desde tempos imemoráveis um lugar charneira, de encontro de gentes, de mercadorias, mas principalmente de ideias e de aproximação entre os Povos e as Nações.

Tudo isto poderá parecer utópico, mas não era o Professor Agostinho da Silva que defendia a utopia? Não era esse ilustre filho da Barca d'Alva -“na realidade ibérico” (SILVA 1998, 16)- que lembrava que utopia não significa aquilo que é irrealizável mas apenas o que ainda não foi possível realizar?

E por falar de gentes, não esqueçamos “O Senhor Poeta” –como os conterrâneos ainda hoje se referem a Guerra Junqueiro nas muitas histórias que dele contam e tendo ele próprio dedicado um poema à locomotiva (JUNQUEIRO...)- que aí ergueu o seu Vale de Lobos, e na Barca, ou em Salamanca através do trem, se encontrava com outra excelsa figura das letras ibéricas e do iberismo, D. Miguel de Unamuno, também ele directamente ligado à “Companhia de Ferrocarriles de Oporto a Salamanca” porque membro do seu Conselho de Administração até 1924 e bom conhecedor de toda a Linha pelas regulares e obrigatórias deslocações ao Porto para participar nas reuniões da Companhia que aí se realizavam muitas das vezes (MARCOS 1978, 9/171-175).

Será que somente a memória destes concidadãos (e outros notáveis existem neste *hinterland*) não é só por si razão bastante para alimentarmos a utopia?

Apesar da relutância ao longo destes anos que levamos de investigação em nos debruçarmos sobre aspectos mais recentes da Arqueologia Industrial, mesmo conhecendo em nós uma certa e antiga atracção pelos caminhos-de-ferro, a verdade é que só após ter percorrido este troço ferroviário aqui tratado – mormente a sua secção salmantina (ABREU 2002)- em duas das expedições pedestres “À Descoberta do Património do Alto Douro”, aventura anual em que nos vemos envolvidos desde 1997 misturada ao telurismo que o complexo xisto-grauváquico do Douro em nós provoca, é que se fez “heureca!”.

Abusamos talvez do título atribuído a este artigo, pois alargamos a proposta inicial, abordando de forma mais lata – não necessariamente a mais coerente- a questão do caminho-de-ferro, foi certamente o entusiasmo resultante também da abundante documentação sobre o assunto, com que nos cruzámos.

Valeu no entanto – pelo menos para nós- a caminhada!

FONTES E BIBLIOGRAFIA

ABREU 2002 – ABREU, Carlos d', *VI Expedição Pedestre*, in: Canhenho Preto, IV, 15-17.08.2002.

ABREU 2003 – idem, *Medina del Campo*, in: Canhenho Preto, VI, 26.01.2003.

ABREU 2003a – idem, *Em defesa do Caminho de Ferro – “nuestros hermanos” dão o exemplo*, in: Terra Quente [jornal], Ano XIII, N.º 286, Mirandela, 15-07-2003, 4.

ABREU 2003b – idem, *Barca d'Alva*, in: Canhenho Preto, VII, 22.07.2003.

ABREU 2003c – idem, *A Itinerância na Antiga Comarca de Torre de Moncorvo*, in: Douro – Estudos & Documentos, n.º 15, Instituto do Vinho do Porto / Universidade do Porto / Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Porto, Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, 2003, 87-101.

ABREU 2004 – idem, *Correspondência do Geógrafo Alfonso Hortelano*, in: Livro de Registo de Correio, III (R 258/04), 2004.

ABREU 2004a – idem, *Correspondência de Emilio Rivas Calvo*, in: Livro de Registo de Correio, III (R 613/04 e R 622/04), 2004.

AGAE 1864 – Archivo General de la Administración del Estado, *Informe sobre los Ferrocarriles que deben atravesar la frontera entre España y Portugal*, Sección O.P., Caja 27.336, Alcalá de Henares, 1864.

AGAE 1876 – idem, *Ferro-carriles Internacionales – Medina del Campo por Salamanca ó Zamora á Lisboa y Oporto – reseña comparativa entre ambas direcciones*, Sección O.P., Caja 27.466, Alcalá de Henares, 18.04.1876.

AGAE 1879 – idem, *Memoria Ferro-carriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa, Línea por Ciudad Rodrigo*. Ingeniero Jefe D. Luis Page, VII vols., Sección O.P., Libro 8.872, Alcalá de Henares, 1879.

AGAE 1879a – idem, *Ferro-Carriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa, Bifurcacion de Boadilla á Barca de Alba – Paso de la frontera - Acta*, Sección O.P., Caja 27.555, Alcalá de Henares, [Madrid 17Jul - Porto 19Jul] 1879.

AGAE 1879b – idem, *Ferro-Carriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa, Bifurcacion de Boadilla á Barca de Alba – Paso de la frontera - Memoria*, Sección O.P., Caja 27.555, Alcalá de Henares, [Madrid 20Jul] 1879.

AGAE 1879c – idem, *Informe relativo al cruce por la frontera de Portugal, cerca de Barca de Alba en Portugal, del Ferro-carril que desde dicho punto va a Salamanca y de su trazado entre ellos*, Sección O.P., Caja 27.530, Alcalá de Henares, [Badajoz 24Jul] 1879.

AGAE 1880 – idem, *Memoria Ferro-carriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa*. Ingeniero Jefe D. Luis Page, VII vols., Sección O.P., Cajas 27.555 y 27.556, Libro 3.733, Alcalá de Henares, 1880.

AGAE 1883 – idem, *Memoria justificativa de las variantes que la Compañia del ferro-carril de Salamanca á la frontera portuguesa, propone introducir en la línea-ramal de Boadilla á Barca de Alba. Consideraciones generales*, Sección O.P., Caja 27.553, Alcalá de Henares, 1883.

- AGAE 1884 – idem, *Ponte Internacional sobre o rio Agueda – Memoria Descriptiva*, Seccion O.P., Caja 27.543, Alcalá de Henares, [Porto 21.Jun] 1884.
- AGAE 1884-85 – idem, Memoria justificativa de las variantes que la Compañia del ferro-carril de Salamanca á la frontera portuguesa, propone introducir en la línea-ramal de Boadilla á Barca de Alva, Ingeniero Jefe de la División Española de la Compañia Sr. Wessolouski, Sección O.P., Leg. 8.870, Alcalá de Henares, 1884-1885.
- AHD 1880 – Arquivo Histórico Diplomático, *Sinopse dos negocios de que se ocupou a Legação de Sua Magestade Fidelissima em Madrid durante o anno de 1880. Direcção dos Consulados e dos Negocios Commercialis*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 131, 1881-1883, Maço 1, fl.ª 1, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1880 [consulta realizada em 14-10-2002].
- AHD 1882 – idem, *Copia do perfil longitudinal de Boadilla a Barca d'Alva*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 131, 1881-1883, Maço 3, Of.º n.º 47-A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 24-05-1882 [consulta realizada em 14-10-2002].
- AHD 1882a – idem, *Nota do Governo Espanhol sobre certas modificações nas pendentes e curvas do traçado das linhas férreas de Salamanca a Boadilla, com dois ramais à fronteira portuguesa*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 131, 1881-1883, Maço 3, Of.º n.º 50-A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 28-05-1880 [consulta realizada em 14-10-2002].
- AHD 1884a – idem, *Projecto e orçamento da ponte sobre o Rio Águeda*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 132, 1884-1886, Maço 2, Of.º n.º 88-A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 30-06-1884 [consulta realizada em 14-10-2002].
- AHD 1884b – idem, *Plano de Hinojosaa fronteira*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 132, 1884-1886, Maço 2, Of.º n.º 93-A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 28-09-1884 [consulta realizada em 14-10-2002].
- AHD 1884c – idem, *Ponte internacional sobre o Rio Águeda*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 132, 1884-1886, Maço 2, Of.º n.º 101-A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 17-10-1884 [consulta realizada em 14-10-2002].
- AHD 1884d – idem, *Ponte internacional sobre o Rio Águeda*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 132, 1884-1886, Maço 2, Of.º n.º 105-A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 27-10-1884 [consulta realizada em 14-10-2002].
- AHD 1884e – idem, *Ponte ferroviária internacional sobre o Rio Águeda*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 132, 1884-1886, Maço 2, Of.º n.º 110-A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 06-11-1884 [consulta realizada em 14-10-2002].
- AHD 1884f – idem, *Estudo da comissão criada pelo Real Decreto de 26-06-1882, acerca das tarifas do caminho de ferro, em Espanha*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 132, 1884-1886, Maço 2, Of.º n.º 121-A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 17-11-1884 [consulta realizada em 14-10-2002].
- AHD 1885 – idem, *Investigação a cerca do desastre ocorrido num túnel em construção na linha férrea de Salamanca à fronteira portuguesa*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 132, 1884-1886, Maço 7, Of.º n.º 44-B, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 19-07-1885 [consulta realizada em 14-10-2002].
- AHD 1887 – idem, *Sobre a emissão de obrigações por parte da Companhia do Caminho de Ferro de Salamanca à fronteira portuguesa*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 133, 1887-1889, Maço 1, Of.º n.º 71-A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 04-09-1887 [consulta realizada em 16-12-2002].
- AHD 1887a – idem, *Emigração para o Brasil*, in: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 133, 1887-1889, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 20-01-1887 [consulta realizada em 16-12-2002].
- ALEGRIA 1983 – ALEGRIA, Maria Fernanda, *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no século XIX*, dactilografado [BCFLUL: G 1910V], Lisboa, Universidade de Lisboa / Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de Estudos Geográficos, 1983.
- ALEGRIA 1985 – idem, *O caminho de ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX e inícios do XX*, in: Acta, ponencia y comunicaciones, Barcelona, III Colóquio Ibérico de Geografia, 1985, 489-500.
- ALEGRIA 1990 – idem, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910)*, Lisboa, Universidade de Lisboa / Instituto Nacional de Investigação Científica, Memórias do Centro de Estudos Geográficos – 12, 1990.
- ANDERSEN 2003 – ANDERSEN, Hans Christian, *Uma visita em Portugal em 1866*, trad. Silva Duarte, 4.ª ed., Canelas – V.N. Gaia, Edições Gailivro, 2003.
- ANDRADE ET ALLI 1993 – ANDRADE, Froufe & BAPTISTA, Augusto, *O rapto do comboio*, in: Notícias Magazine [revista], n.º 80, Lisboa, 05.12.1993, 48-52.
- Anuario 1855 – Anuario Portuguez Historico Biographico e Diplomatico, seguido de uma Sinopse de Tratados e Convenções celebrados entre Portugal e outras Potencias ou em que este Reino foi comprehendido desde 1093 até 1854, por Antonio Valdez Encarregado de Negocios de S.M.F. nas Côrtes de Dinamarca, Suécia e Noruega, 3.ª parte: do Corpo Consular e Comissões Mistas Portuguesas; Consulados Portuguezes – Hespanha – Vice-Consules – Distrito de Madrid e Provincia do Norte – Fregeneda, Lisboa, Typographia da Revista Universal, 1855, 89-100.
- Anuario 1889 – Anuario Diplomatico e Consular Portuguez (Referido a 31-12-1888), Convénio para facilitar as comunicações pelas vias ferreas e fluviais entre os dois paizes. Regulamento de 16 de janeiro de 1877, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889, 670.
- Anuario 1889a – idem (Referido a 31-12-1888), Relação dos funcionários consulares de Portugal em serviço nos respectivos postos consulares de Portugal, em 1 de janeiro de 1889, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889, 246.
- Anuario 1898 – idem, relativo ao anno de 1897 e como appendice ao publicado em 1896, Corpo Consular: Hespanha – Fregeneda, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, 156.
- Anuario 1901 – idem, relativo ao anno de 1900 e como appendice ao publicado em 1899, Corpo Consular: Hespanha – Fregeneda – vice-consul Felix Sabariegos, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901, 116.
- Beira 1876 – Documentos relativos ao Caminho de Ferro da Beira Alta, Lisboa, Imprensa Nacional, 1876.
- BOE 1999 – Boletín Oficial del Estado, *Ministerio de Educación y Cultura – Resolución de 22 de noviembre de 1999*, de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, N.º 298, Madrid, Martes 14.12.1999, 43578.
- CAPITÃO 1974 – CAPITÃO, Maria Amélia da Motta, *Subsídios para a História dos Transportes Terrestres em Lisboa no século XIX*, Lisboa, 1974.
- CASARES 1973 – CASARES ALONSO, Aníbal, *Estudio historico-economico de las construcciones ferroviarias españolas en el S. XIX*, Madrid, Publicaciones de la Escuela Nacional de Administración Publica, 1973.
- CEHFE... – Centro de Estudios Historicos del Ferrocarril Español, in: <http://www.cehfe.es>, Barcelona.

- COMÍN ET ALLI 1998 – COMÍN COMÍN, Francisco, MARTÍN ACENA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Miguel & VIDAL OLIVARES, Javier, *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid, Anaya Grandes Obas, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.
- Commercio 1886 – Modificación de las disposiciones internacionales vigentes respecto del tránsito de mercancías entre España y Portugal (2 de junio de 1885), in: *Negocios Externos. Documentos apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1886 pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros, Negocios Consulares e Commerciais, Secção I Negociações commerciais com a Hespanha* (vd secção II di livro branco de 1885), Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, 22-23.
- Convenção 1867 – Convenção Especial entre Portugal e a Hespanha para facilitar as comunicações Fluviais e por Caminho de Ferro, in: *Negocios Externos. Documentos apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1867 pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1867, 139-145.
- CORDERO ET ALLI 1978 – CORDERO, Ramon & MENENDEZ, Fernando, *El Estado y los Ferrocarriles*, in: *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, dir. Miguel Artolas, vol. 1, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978.
- COSTA 1887 – COSTA, L. de Mendonça e, *Caminhos de Ferro Portuguezes – O Sud Express*, in: *O Occidente*, 10.º ano, vol. X, n.º 323, 11.12.1887, 277-278/280.
- COSTA 1888 – idem, *Caminhos de Ferro Portuguezes do Porto a Salamanca*, in: *O Occidente*, 11.º ano, vol. XI, n.º 327, 21.01.1888, 19-22.
- CP 2002 – Caminhos de Ferro Portugueses EP, *História - Pequena Cronologia Ferroviária*, in: http://www.cp.pt/sobrenos/p_historia.html (consulta realizada em 18-10-2002).
- CP 2003 – idem, *Viagens pela História e Tradição - Comboios Históricos do Douro*, desdobrável bilingue com informação sobre linhas, estações, locomotivas e carruagens, Lisboa, CP, 2003.
- CUSTÓDIO 1985 – CUSTÓDIO, Jorge, *Vias e Transportes*, in: *Arqueologia Industrial um mundo a descobrir um mundo a defender*, catálogo da exposição de Arqueologia Industrial inaugurada na Central Tejo em 24-05-1985, Lisboa, Comissão Organizadora, 1985, 34-36.
- DG 1882 – Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria - Repartição Central, *Carta de Lei de 22.07.1882*, in: *Diario do Governo*, n.º163, 24.07.1882, 246-247.
- DG 1882a – idem, Commercio e Industria - Repartição Central, *Termo de contrato definitivo...(12.10.1882)*, in: *Diario do Governo*, n.º233, 14.10.1882, 449-451.
- DG 1889 – idem, Commercio e Industria – Direcção Geral do Commercio e Industria – Primeira Repartição - Commercio, *Alvará de outorga de estatutos da companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares (29.11.1889)*, in: *Diario do Governo*, n.º283, 04.12.1889, 496-502.
- Dia 1883 – El Dia [periodico], *Crónicas de un tren*, in: *Crónicas d'el Abadengo*, Año V, N.º 44, Lumbrals, Junio 2003, 17 (31.08.1883).
- Enciclopédia 1976 – Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, *Caminhos de Ferro*, vol. III, Lisboa, 1976, 608-610.
- ESPERGUEIRA ET ALLI 1889 – ESPERGUEIRA, Manoel Affonso d', TEIXEIRA, Augusto Cesar Justino & CARVALHO, Augusto Luciano S. de, *Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal – Relatorio ácerca do custo da sua construcção*, Porto, Typ. de Alexandre da Fonseca Vasconcellos, 1889 [BAHOP 2171 C].
- FERNANDES 1986 – FERNANDES, Antero, “Expresso” *Lisboa-Porto começou a circular há cem anos*, in: *Correio da Manhã* [jornal], Lisboa, 19.08.1986.
- Ferrovios ... – Ferrovios. Historia de los trabajadores de la infraestructura ferroviaria, Mantenimiento de Infraestructura - Renfe, vídeo realizado p/ Servicios Comerciales – RTVE, 2003 (?).
- FFG... – Fundación de los Ferrocarriles de Galicia, in: <http://www.usuarios.lycos.es/ferrogalicia/>; <http://www.museodelferrocarrilgalicia.com>.
- Gaceta 1881 – La Gaceta de Madrid, *Ferro-carril de Salamanca a la Frontera Portuguesa*, N.º 162, Madrid, 11.06.1881, 724-728.
- Gaceta 1885 – idem, *Ferro-carril de Salamanca a la Frontera Portuguesa - Escritura de Constitucion de la Sociedad*, Madrid, N.º 23 [tb. in: *El Progreso*, (periodico diario), Salamanca, 01.02.1885], 23.01.1885, 222-225.
- GAILLARD ... – GAILLARD, Marc, *Histoire des Transport Parisiens de Blaise Pascal a nos jours*, Saint-Etienne, Éditions Horvath, s/d.
- GARCÍA ET ALLI 1994 – GARCÍA DE CORTÁZAR, Fernando & GONZÁLEZ VESGA, José Manuel, *Breve Historia de España*, Madrid, Alianza Editorial, 1994.
- GARRETT 1977 – GARRETT, Almeida, *Viagens na minha terra*, Porto, Porto editora, 1977, 272.
- GIBBONS 1984 – GIBBONS, John, *Não criei musgo – retrato de uma aldeia transmontana*, Carraceda de Ansiães, Câmara Municipal, 1984.
- GOMES ET ALLI 1999 – GOMES, Gilberto, NEVES, Paula & CARVALHO, Horácio, *A Linha da Beira Alta* [desdobrável com bastante informação], Lisboa, Exposição sobre a referida via integrada no VIII Centenário da Cidade da Guarda, Caminhos de Ferro Portugueses EP & Rede Nacional Ferroviária EP, 1999.
- GÓMEZ 1997 – GÓMEZ MENDOZA, Antonio, *Transportes (II – La era de los ferrocarriles 1855-1900)*, in: *Historia de España Menéndez Pidal*, dir. José María Jover Zamora, t. XXXIII (Los fundamentos de la España liberal 1834-1900, la sociedad, la economía y las formas de vida), coord. e intr. Antonio Fernández Garcia, Madrid, Espasa Calpe, 1997, 478-505.
- HERNÁNDEZ 1963 – HERNÁNDEZ GIRBAL, F[lorentino], *Jose de Salamanca Marques de Salamanca (El Montecristo Español)*, Madrid, Ediciones Lira, 1963.
- HERRERO 2000 – HERRERO MATEOS, José Antonio, *Los puentes-viaductos de la línea férrea Boadilla – Barca D'Alva, un Patrimonio Artístico desconocido*, in: *Boletín de la Asociación Amigos de Lumbrals*, coord. Maria Dolores G. Calvo Ignacio Francia, N.º 33, Lumbrals, A.A.L., Verano 2000, 12-13.
- HORTELANO 2003 – HORTELANO MÍNGUEZ, Luis Alfonso, *Puente Internacional sobre el Río Águeda (Línea Férrea La Fuente de San Esteban - La Fregeneda/Barca d'Alva)*, dactilografado, no prelo de uma edição da “Diputación de Salamanca”, Dez/2003.
- HORTELANO ET ALLI 2002 – HORTELANO Mínguez, Luis Alfonso, ROMERO BEATO, Ignacio & ANDALUZ DELGADO, J. Carlos, *Via verde de las Arribes. La Fuente de San Esteban – La Fregeneda – Barca d'Alva (Sendero de Gran Recorrido Internacional)* [desdobrável], Pereña de la Ribera, Centro de Iniciativas Turísticas Comarca de las Arribes / Consejería de Industria, Comercio y Turismo de la Junta de Castilla y León, 2002.
- HUEBRA 1883 – HUEBRA, Antonio, *El tren une Portugal y la ciudad. La inauguración de las obras del ferrocarril que conectará com el país luso es uno de los acontecimientos que hacen época en la historia de los pueblos*, in: 1883-2003 Cientoventa

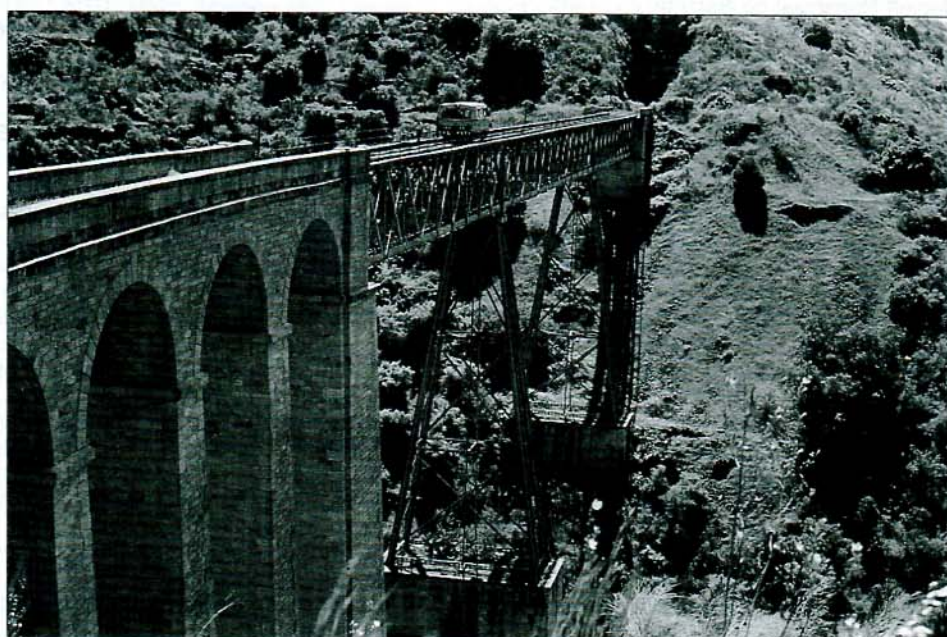
- Años de Periodismo [revista comemorativa do aniversário d' "El Periodico el ADELANTO de Salamanca" (22-07-1883)], Salamanca, El Adelanto (Julio 2003), Grupo Zeta, Julio 1883, 19.
- Infotur 2003 – Infotur, *Reivindicando el tren*, in: Crónicas d'el Abadengo, Año V, N.º 44, Lumbrales, Junio 2003, 4.
- Instituto 1998 – Instituto de Educación Secundaria Tierras de Abadengo, *Tierras de Abadengo*, Lumbrales, I.E.S., colab. Consejería de Educación y Cultura de Castilla y León, 1998.
- Instituto 2003 – idem, *I Fiesta por los Caminos de Hierro: um retal de Historia – la línea de ferrocarril Fuente de San Esteban a Barca d'Alva*, in: <http://usuarios.lycos.es/trentur/guionbasico.htm?> (consulta realizada em 14-04-2003).
- JUNQUEIRO... – JUNQUEIRO, Abílio Manuel Guerra, *A Benção da Locomotiva*, in: http://www.terravista.pt/ancora/8809/junqueiro/Textos/new_page_21.htm (consulta realizada em 06.05.2004).
- LEAL 1886 – LEAL, Augusto Soares d'Azevedo Barbosa de Pinho, *Vias Ferreas – Estradas a Macadam – Rios e Canaes – Telegraphos Correios e Pharoas*, in: Portugal Antigo e Moderno..., vol. 10, Lisboa, Livraria Editora de Tavares Cardoso e Irmão, 1886, 467-502.
- LIMA 2003 – LIMA, Carlos Frias de, *Pequena História dos Caminhos de Ferro em Portugal*, in: http://apac.cp.pt/hist_cp.htm, APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro, (consulta realizada em 13-07-2003).
- LOZANO 1988 – LOZANO CARBAYO, Pilar, *El Libro del Tren*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Guilmóia Comunicación Gráfica, 1988.
- MARCOS 1978 – MARCOS DE DIOS, Angel, *Epistolario Portugués de Unamuno*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, col. Cultura Medieval e Moderna - XIII, 1978.
- MARQUES 1978 – MARQUES, A.H. de Oliveira, *História de Portugal...*, vol. II, Lisboa, Palas Editores, 1978.
- MARTINS ... – MARTINS, Oliveira, *Portugal Contemporâneo*, vol. II, Mem Martins, Publicações Europa-América, col. Livros de Bolso - 318, s/d.
- MATOS 1980 – MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980.
- 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, 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.
- MÓNICA 2003 – idem, *Henri Burnay (1838-1909)*, in: Henri Burnay de banqueiro a colecionador, coord. M.ª Ant.ª Pinto de Matos, Casa-Museu Dr. Anastácio Gonçalves, Lisboa, Ministério da Cultura / Instituto Português de Museus, 2003, 23-27.
- PASCUAL 1998 – PASCUAL MADOZ, *Diccionario Geográfico – Estadístico – Histórico de Castilla y León. Salamanca*, fac-símile ed. 1867, editor Domingo Sánchez Zurro, Valladolid, Ámbito ediciones, S.A., 1998.
- RAMOS 1990 – RAMOS, Rui, *O sistema fontista*, in: Portugal Contemporâneo, dir. António Reis, vol. II (1851-1910), Lisboa, Publicações Alfa, 1990, 125-146.
- Regulamento 1877 – Regulamento de Transito entre Portugal e Hespanha, in: Negocios Externos. Documentos apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1877 pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros, Lisboa, Imprensa Nacional, 1877, 133-155.
- RENGEL 2002 – RENGEL, Miguel A[ngél], *El ferrocarril en Abadengo*, in: Hoja Informativa de la Villa de Redonda (Salamanca), N.º 3, Redonda, Agosto 2002, 2-6.
- RIBEIRO 1993 – RIBEIRO, Jorge, *A tristeza de Barca de Alva*, in: Notícias Magazine [revista], n.º 80, Lisboa, 05.12.1993, 53-55.
- RIVAS 2003 – RIVAS CALVO, Emilio, *Biblioteca Ferroviaria*, base de dados particular, disco compacto, Refer, Salamanca, 2003.
- RODRIGUES 1884 – RODRIGUES, Manuel M., *Caminho de Ferro do Douro*, in: O Occidente, 7.º ano, vol. VII, 1884, 13-86.
- SENA 1985 – SENA, Enrique de, *Notas para una historia del ferrocarril en Salamanca – La construccion del tramo de La Fregeneda, ocasiono graves problemas sociales y sanitarios*, in: Revista Provincial de Estudios, N.º 15, Salamanca, Exc.mª Diputacion Provincial de Salamanca, 1985, 9-24.
- SERRASQUEIRO 1990 – SERRASQUEIRO, José, *Linha de Barca de Alva já faz parte da História*, in: Correio da Manhã [jornal diário], Lisboa, 23.07.1990, 12.
- SERRÃO 1992 – SERRÃO, Joel, *Caminhos de Ferro*, in: Dicionário de História de Portugal, dir. J. Serrão, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 447-451.
- SILVA 1998 – SILVA, Agostinho, *Vida Conversável*, org. e pref. Henryk Siewierski, 2.ª ed., Lisboa, Assírio & Alvim, 1998.
- SOUSA 1993 – SOUSA, Fernando de, *As Relações do Norte de Portugal com a Espanha (VI)*, in: Jornal de Notícias [diário], Porto, 29.09.1993, 4.
- TÃO 1989 – TÃO, Manuel, *Linha do Vale do Douro*, in: <http://pwp.netcabo.pt/0165582701/historia.html> (consulta realizada em 06.05.2004).
- TEDDE 1978 – TEDDE DE LORCA, Pedro, *Los Ferrocarriles y la Economía*, in: Los ferrocarriles en España 1844-1943, dir. Miguel Artolas, vol. 1, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978.
- Tribunal 2003 – Tribunal Judicial de Vila Nova de Foz Côa, *Édito relativo a processo de divisão de coisa comum*, in: O Fozcoense [jornal], Ano LI, N.º 1866, Vila Nova de Foz Côa, 01.12.2003, 10-11.
- Unión 1883 – La Unión [periodico], *Crónicas de un tren*, in: Crónicas d'el Abadengo, Año V, N.º 41, Lumbrales, Marzo 2003, 17 (30.08.1883).
- VAIRO 2003 – VAIRO, Giulia Rossi, *Henri Burnay: o homem público e o homem privado*, in: Henri Burnay de banqueiro a colecionador, coord. M.ª Ant.ª Pinto de Matos, Casa-Museu Dr. Anastácio Gonçalves, Lisboa, Ministério da Cultura / Instituto Português de Museus, 2003, 29-39.
- VASCONCELOS 2003 – VASCONCELOS, Álvaro de, *Península da Europa*, in: O Mundo em Português, Ano V, N.º 50, Lisboa, Instituto de Estudos Estratégicos e Internacionais, Nov-2003.
- VIEIRA 1982 – VIEIRA, António Lopes, *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, Lisboa, Imprensa Nacional / Casa da Moeda, colab. Associação Portuguesa de História Económica e Social, 1982.
- ZÚQUETE 2003 – ZÚQUETE, Pedro, *Localização e Estudo do Caminho de Ferro da Beira-Alta*, in: www.av.it.pt/aveirocidade, Abr/2003.



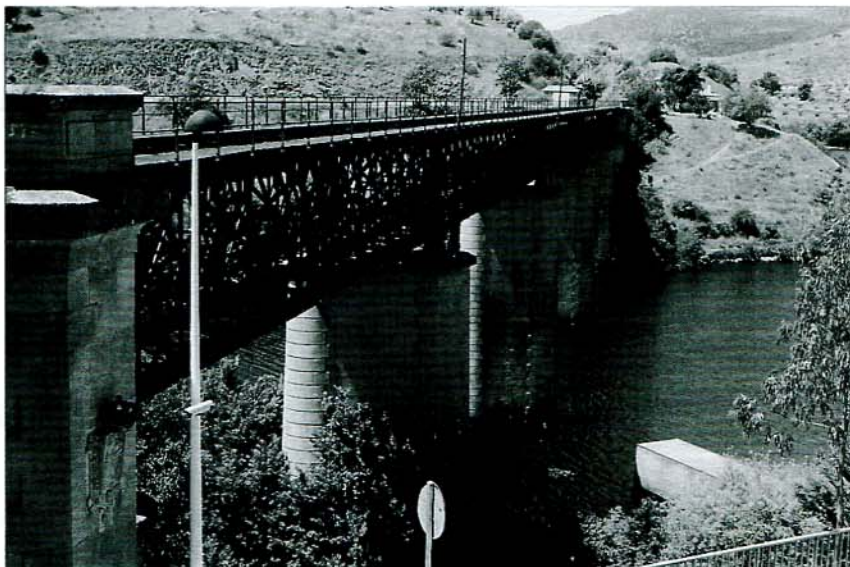
Fot. 1: Início da Linha de La fregeneda (bifurcação junto da estação de La Fuente de San Esteban)



Fot. 2: Ponte de Poyo Valiente (3 tramos rectos)



Fot. 3: Ponte do Arroyo del Lugar (as "troneras" na base de pedra dos pilares metálicos)



Fotografia 4: Ponte Internacional, vista de Vega de Terrón



Fot. 5: Estação da Barca d'Alva (placa giratória em primeiro plano)



Fot. 6: Antiga locomotiva a vapor abandonada na estação do Pocinho