

Para um projecto de desenvolvimento em Riba-Côa e no Cima-Côa – A importância dos transportes e das comunicações

João Marinho dos SANTOS

Univ. Coimbra – C.H.S.C.

1. Relembrando a «boa viação» como factor do «progresso»

Incessante, freneticamente, o homem move-se, hoje, em busca do que designa «a qualidade de vida». E, no entanto, (contradição das contradições!) nem sequer repara que o frenesim que tal busca por vezes envolve é contrário a um programa de vida com qualidade. Mais: se se perguntasse a cada um de nós «o que é para si viver bem?» não se obteriam respostas muito díspares? Experimente-se pôr a questão, por exemplo, a um *urbano* (não confundir com *citadino*) de Lisboa ou a um rural de Riba-Côa¹.

Claro está que não são os testemunhos ou os indicadores individuais que mais contam, nem sequer os que poderão concorrer para uma

¹ Designamos: por «Riba-Côa» o território que, *grosso modo*, margina o lado direito do respectivo curso de água (isto é, o dos concelhos do Sabugal, Almeida e Figueira de Castelo Rodrigo), muito embora a abrangência desta designação fosse historicamente mais restrita; e por «Cima-Côa» o território da margem esquerda (ou seja, o dos municípios de Pinhel, Trancoso, Meda e Vila Nova de Foz Côa).

Aproveitamos para agradecer aos actuais titulares da Câmara Municipal de Pinhel, bem como à bibliotecária Dr.^a Maria Beatriz Madeira Fraga, a disponibilidade e o apoio inextinguíveis que têm prestado à nossa investigação.

tipificação. Hoje, estão *generalizadas* não só a possibilidade do homem viver cada vez mais, como a atitude de se buscar, incansavelmente, a felicidade, o progresso, o bem-estar... Ou seja, à quantidade procura-se aliar a qualidade de vida e tantas vezes sem olhar a meios.

Recordemos, no entanto, que tanto um desejo como o outro não são novos. Charles Morazé, no seu encantador estudo *Os Burgueses à conquista do Mundo* (tradução portuguesa, Lisboa-Rio de Janeiro, Edições Cosmos, 1965), esclarece que esta «revolução» do homem viver mais tempo se *iniciou* no século XIX, com as transformações extraordinárias operadas ao nível da ciência, da técnica e do código (sem o circunscrever ao mero aspecto jurídico). E lembra (e nós com ele) que o homem oitocentista se deixou guiar por conceitos mágicos e fortemente apelativos, como os do «progresso», «felicidade», «riqueza», «civilização», «prosperidade», «bem-estar», «desenvolvimento»... Ao contrário, porém, do que hoje sucede na generalidade, estes e outros conceitos tinham então uma maior significância espiritual (sem obliterar, como é óbvio, o lado material) e uma abrangência até mais colectiva ou solidária. Assim, falava-se de «progresso material e moral», de «riqueza das nações» ou «riqueza pública», de «prosperidade nacional», de «desenvolvimento de um Paiz/de uma região», de «melhoramentos locais», de «bem estar dos municípios»... Quanto à intensidade dos respectivos projectos ou processos, depreende-se da leitura das fontes que ela era encarada e desejada como dinâmica, irreversível, indestrutível e voluntariosa, conforme o dão a entender expressões como a «cruzada do progresso» ou o «imperioso dever» dos autarcas defenderem os interesses dos seus municípios. Por tal, o Governo Central não deveria estranhar tão acrisolado empenhamento político, vazado com bastante frequência em *Representações* ou exposições escritas dirigidas ao monarca e aos deputados da Nação. Este tipo de instrumentos constituíam, então, um «direito soberano» e eram tidos como a «mais respeitável das garantias liberaes», apresentando-se como forma de informação de *baixo para cima* e de solicitação de apoios em sentido contrário².

Mas eram mesmo imprescindíveis os apoios do Governo Central para as regiões e os municípios poderem entrar, então, na senda do «progresso», do «desenvolvimento» ou do «bem-estar» colectivo? Sem dúvida. Pois, se até em relação aos pequenos melhoramentos, desejáveis em épocas anteriores à «Regeneração» ou ao «Fontismo», os contributos do Governo Central eram necessários! Sirva de exemplo a *Representação* da Câmara de Pinhel, dirigida a Sua Majestade e datada de 22 de Junho de 1825, em que se suplicava a concessão «do real d'agoa nas carnes e nos liquidos por espaço de vinte annos de mixtura com a faculdade de arrematação das tabernas da Cidade e termo, perpetuamente», para financiamento de pequenas obras públicas, como eram a reparação das «calçadas da entrada da Cidade, que por sua total ruina estorvão o commercio fomentando assim a decadencia da agricultura nervo principal do Estado...»³. Pouca coisa, no fim de contas, já que, concretamente, nos anos entre 1815 e 1831 (com algumas omissões), a arrematação anual das tabernas baixou de 320\$000 para 200\$000 rs, ou seja, passou de cerca de 1000 para 620 alqueires de centeio⁴. Por isso, é que as impetrações políticas eram tão frequentes, os queixumes tão veementes e as argumentações dos autarcas e outros influentes de Riba-Côa e do Cima-Côa tão virulentas por vezes. É que, estabelecendo o cotejo, verificavam que, iguais quanto ao pagamento dos impostos, os municípios locais eram «tratados pelos Governos com offensiva desigualdade» quanto à repartição dos benefícios.

Concretamente, o concelho de Pinhel, no dizer dos seus autarcas, era desconsiderado pelo Governo Central com «bem estranhavel esquecimento», pelo que se considerará «malfadado» e a respectiva Câmara municipal «desherdada até hoje [Abril de 1868] da sua legitima»⁵. Por sua vez, o concelho de Almeida, também na perspectiva dos seus edis, era tido

² Cf., designadamente, as Representações da Câmara de Pinhel de 16 de Abril de 1868 (*Copiador da Camara Municipal de Pinhel*, fols. 157-158 v.) e de 31 de Agosto de 1887 (*Registo da Correspondencia expedida pela Camara Municipal de Pinhel - 1884...*, fols. 272-274 v.).

³ *Acordãos da Camara de Pinhel desde 12 de Abril de 1822*, fols. 197 v.-198 v.

⁴ *Pinhel. Camara - Arrematação das Tabernas - Receita e Despezas do seu Rendimento*.

⁵ Cf. Representação da Câmara de Pinhel para el-rei, de 16 de Abril de 1868, *Copiador da Camara Municipal de Pinhel*, fols. 157-158 v.

como «filho bastardo da mãe pátria que tão solícita e carinhosa se mostra para os outros concelho do Reino...», sendo portanto objecto de «segregação» política⁶.

Enfim, sem qualquer espécie de exagero, o Riba-Côa e o Cima-Côa constituíam, então, um «paiz» periférico em relação ao centro político-administrativo, mas não apenas pela situação geográfica; mais ainda, pela falta de acesso aos meios técnicos que permitiam encurtar distâncias, isto é, pela carência de vias e de transportes modernos, quando outras regiões nacionais já se banquetavam no festim dos «melhoramentos públicos».

Quanto ao abandono, que percentagem de culpa poderia ser imputada aos representantes do Poder local? A leitura e a análise das *Representações*, dirigidas aos diversos órgãos e agentes do Poder Central, deixam perceber, antes do mais, que havia, em Riba-Côa e Cima-Côa, um correcto entendimento (em função dos princípios geralmente aceites) do que representava uma boa rede de transportes e de comunicações como factores do crescimento e do desenvolvimento. Concretamente, sabia-se que as boas vias facilitavam a comunicação, contribuíam para a «prosperidade pública», animavam o comércio, desenvolviam as relações entre os povos, concorriam para o reforço da «civilização» e geravam réditos ao Estado que podiam reanimar o anémico corpo social. Enfim, tinha-se plena consciência de que a «boa viação» pública era um «poderoso elemento do progresso material e moral», ainda que fosse financeiramente custosa, pelo que tal tipo de empreendimentos não estava ao alcance das autarquias. Restava, pois, aos influentes locais (entre os quais estavam os «40 maiores contribuintes») impetrarem os imprescindíveis melhoramentos à Fazenda real.

Outra questão: quais eram, na opinião desses responsáveis, as características peculiares de uma viação moderna? E a resposta era esta: os transportes deveriam tornar-se fáceis («prontos»), cómodos, seguros,

⁶ Representação da Câmara de Almeida, de 3 de Setembro de 1865, *Livro da Correspondencia expedida*, fôls. 80 v.-81 v.

acelerados/rápidos e relativamente baratos. Assim, sob esta perspectiva, no entendimento das forças vivas da região em causa, o comboio era o tipo de transporte mais desejado, porque lograva percorrer o espaço «com a rapidez do relâmpago», era cómodo e era (ou poderia ser) relativamente barato. Seguia-se, em celeridade e comodidade, a carruagem quando rolava em estradas macadamizadas, podendo adiantar-se, já, que estas apreciações afinavam pelo que era oficial ou officiosamente defendido e difundido.

Com efeito, se tomarmos como referência, por exemplo, o parecer dado pela Comissão, nomeada por Decreto de 18 de Julho de 1851 e composta pelos senhores Barão da Luz, Visconde de Almeida Garrett, Joaquim de Larcher, António de Paiva Pereira da Silva e Joaquim Tomás Lobo de Ávila, à proposta de H. Hislop sobre o caminho de ferro português, encontraremos interrogações e afirmações como estas: «Quem ignora hoje que as linhas de ferro vieram resolver o problema de conciliar a velocidade com a barateza...»? Elas poderiam ser «como uma especie de corrente electrica para galvanisar o corpo inanido do velho Portugal», uma vez que o comboio era tido como «o mais poderoso instrumento de actuar sobre a prosperidade do paiz»⁷. Numa linguagem metafórica, a estrada de ferro será, também, considerada pela referida Comissão como um complemento da imprensa, se se atender que «esta põe em contacto as ideas, aquela aproxima os homens; ambas tendem para a unidade do genero humano». Do mesmo modo, para os homens do Cima-Côa, o caminho de ferro, ao melhorar o transporte dos bens produzidos e ao acelerar a circulação da correspondência/notícias, apresentar-se-á como um grande promotor de «civilização e de desenvolvimento da riqueza publica» ou um «agente poderozissimo para a vida, prosperidade e existencia das Nações»⁸.

Por sua vez, considerando os efeitos das linhas férreas sobre os três sectores da economia nacional, a Comissão relevará que, no âmbito da

⁷ «Revista Popular», vol. IV, Lisboa, 1851, pp. 426-439.

⁸ Cf., por exemplo, Representação da Câmara Municipal de Pinhel para Sua Majestade, aprovada a 2 de Agosto de 1882, *Registo da correspondencia expedida pela Camara Municipal de Pinhel, 1880...*, fóls. ilegíveis.

agricultura, «o caminho de ferro distribuiria melhor a produção agrícola pela área do paiz; augmentaria o valor das terras; daria mais ampla extracção aos productos pela barateza do transporte; faria converter muitos baldios em terras araveis; tenderia a fazer variar as culturas, e por consequencia aprefeioar a lavoura». É verdade que não descortinamos a enunciação de todas estas potencialidades nas exposições escritas dos autarcas de Cima-Côa, mas uma imagem forte que eles procurarão fazer passar será que o seu «paiz» era uma região essencialmente produtora de bens agrícolas e que uma razoável percentagem dos seus habitantes vivia também do comércio, em especial do pequeno comércio, pelo que era imperioso promover estes modos de vida.

Indicadores de alguma projecção agrícola local descortinamo-los na natureza dos principais bens produzidos e até na existência de alguns excedentes, ainda que basicamente sujeitos a variações anuais. Assim, não só é referida a produção de cereais (centeio, trigo, cevada e milho), de feijão, grão-de-bico, batata, vinho e azeite, como os registos municipais permitem fazer, para os séculos XVIII e XIX, um interessante levantamento dos respectivos preços e até dos níveis de produção. As *Representações* da Câmara de Pinhel e outros tipos de fontes referem, ainda, que as frutas, a cortiça, as madeiras e as lãs eram bens susceptíveis de serem exportados «em grande abundancia», mas suspeitamos que esta dimensão não passa de uma *imagem política*, com o intuito de impressionar e convencer os centros decisores quanto à concessão de eventuais benefícios rodoviários e ferroviários. Isto sem prejuízo de, comungando da ideologia desenvolvimentista, os autarcas estarem convictos da possibilidade das transacções a curto raio se desdobrarem até distâncias mais longas (mercê da modernização dos transportes) e de alguns dos bens regionais concorrerem nos mercados internacionais. Assim, quer as estradas, quer as linhas de ferro, quer mesmo os cursos de água navegáveis (com os respectivos portos) deveriam funcionar em «rede» (pelo que deveriam ser elaborados *planos* viários à escala regional e nacional), elegendo contudo eixos fundamentais/vitais. Ou seja, a rede viária deveria constituir um

sistema, com componentes de natureza diversa, hierarquizadas, suficientemente organizadas e orientadas para uma finalidade – a consecução do «progresso».

Como facilmente se depreende, era a persistência da lógica do capitalismo comercial (industrialmente, a região não oferece grandes potencialidades), associada agora à conquista da «civilização» burguesa, que orientava o pensamento político dos influentes de Cima-Côa e de Riba-Côa. Para operar onde? Sobre a *pequenez* ou o atraso secular dos seus *mundos* concelhios, de modo a desagrilhoar o presente. Eram realistas? Pensamos que não, embora não os consideremos excessivamente utópicos. Vamos esclarecer.

Concordamos, obviamente, com os historiadores (como David Justino, que vamos citar) que afirmam que «a avaliação do impacto da construção do caminho de ferro [e das outras vias, acrescentamos nós] sobre as produções regionais está ainda por fazer», continuando, portanto, sem resposta satisfatória perguntas como estas: «Os excedentes, nomeadamente agrícolas, dessas áreas seriam em volume e preço suficientemente remuneradores para um transporte a longa distância? O nível de vida dessas populações seria suficientemente alto de forma a constituírem [sic] uma procura considerável de bens de outras regiões?»⁹.

A este respeito, também nós não estamos em condições de esclarecer muito, mas, sempre avançaremos com alguns indicadores, como, por exemplo, em sessão extraordinária de 22 de Julho de 1856, as *forças vivas* do concelho de Pinhel estimarem serem necessários, até à próxima colheita: 113 000 alqueires de trigo galego, 3 915 de trigo sacho, 5 142 de milho, 250 416 de centeio, 14 910 de cevada, 4 803 de feijão, 1 102 de grão-de-bico e 192 760 de batatas. Contudo, o concelho estava em verdadeiro estado de calamidade económica, ainda que a mesma fonte adiante que, por costume, se semeava pouco milho e a batata estava a ser tomada da «moléstia»¹⁰. Em 1858 e 1859, o concelho foi excedentário em trigo(s) e praticamente

⁹ *Formação do Espaço Económico Nacional. Portugal 1810-1913*, vol. II, p. 181-184.

¹⁰ Arquivo Municipal de Pinhel [A.M.P.].

auto-suficiente em batata e leguminosas secas, carecendo no entanto (e muito) de importar «pão», ou seja, centeio, conforme o *Quadro* seguinte explicita. Quanto ao vinho, no primeiro daqueles anos, a produção cifrou-se em 2799 pipas e 280 almudes (um total de 2814 pipas) e, no seguinte, em 1174 pipas e 14 556 almudes (o equivalente a 1960 pipas)¹¹. Por sua vez, em azeite a produção atingiu, naqueles anos, respectivamente 184 pipas mais 17 almudes e 138 pipas mais 13 almudes. Seriam excedentárias, também, estas produções? É possível, pesem embora as «moléstias» que, igualmente, as iam afectando.

Quanto a preços, como dissemos, temos já recolhidas longas séries para o concelho de Pinhel na era Oitocentista, mas é necessário cotejá-las com outras, de espaços diferentes, para se poder definir comportamentos dos mercados internos. De qualquer forma, não resistimos em reproduzir, a propósito, uma informação camarária de 6 de Agosto de 1864 para o Primeiro Secretário da «Real Associação Central da Agricultura», em Lisboa: «[...] os preços na actualidade são infimos, regulando o centeio que é aqui o pão do povo a razão de 260 ou 270 [rs] cada alqueire e o trigo grosso aqui chamado galego, a razão de 380, e raro a 400, mas sem rasgo nem procura»¹².

Em resumo, poder-se-á reter que, em Riba-Côa e no Cima-Côa os níveis da produção agrícola eram, então, bastante oscilatórios e que os excedentes não tinham grande relevância. De qualquer modo, quando existiam, tinham uma procura diminuta e, sobretudo, os preços não convidavam a que a oferta aumentasse. Declaram-no, com indesmentível intenção política, os respectivos autarcas já em 1861, ao reproduzirem o discurso tecnocrata de que a produção não crescia porque era difícil o acesso aos mercados, faltando portanto as vias que inevitavelmente fariam baixar os preços dos transportes e tornariam os produtos do interior mais competitivos. Concretizando, numa *Representação* da Câmara de Pinhel

¹¹ A.M.P., *Copiador da Administração do Concelho-Pinhel*. Nas «carregações do Douro», a pipa equivalia a 18,5 almudes.

¹² A.M.P.

Produções do Concelho de Pinhel

	1858				1859			
	Produção	Consumo	Para semente	Saldo	Produção	Consumo	Para semente	Saldo
Trigo tremês	34 546	15 320	4 605	+14 621	35 610	15 440	4 712	+15 458
Trigo galego	28 420	4 719	3 016	+20 685	29 314	4 830	3 016	+21 468
Milho	10 446	7 710	1 020	+1 716	13 220	9 514	1 020	+2 686
Centeio	140 370	349 900	20 100	-239 630	105 380	340 820	20 100	-255 520
Cevada	10 247	10 640	1 025	-1 418	12 330	11 414	1 117	-201
Feijão	5 576	5 532	840	-796	6 945	5 630	845	+470
Grão-de-bico	1 830	1 100	156	+574	1 830	1 170	166	+494
Chícharos	1 165	1 010	136	+19	1 165	1 045	145	-25
Tremoço	680	620	60	0	840	610	60	+170
Batata	236 040	216 040	30 640	-10 640	396 040	217 040	30 650	148 350

* Os valores apresentados são em alqueires.

para os Deputados da Nação, e aprovada a 20 de Fevereiro de 1861, pode ler-se que, sendo os concelhos do Cima-Côa «essencialmente agrícolas, e commerciantes, [contudo] definham vezivelmente com a crescente depreciação de seus productos, porque as despesas do transporte não convidam o commercio a paga-los por um preço que, cobrindo as da produção, deixe ao lavrador um lucro razoavel»¹³. E, a 8 de Abril de 1864, também numa *Representação*, a Câmara de Almeida deixará oficialmente registado que o respectivo concelho tinha dificuldade em «transportar seos productos agriculas aos mercados do Reino, aonde fossem vendidos com maior vantagem, vendo por isso com magoa defecar [definhar] seu comercio e agricultura, por falta de boas estradas»¹⁴.

Que o problema da falta de crescimento económico do interior do País e particularmente da região que estamos a apreciar não se circunscrevia (nem circunscreve) às acessibilidades ninguém duvidará. Mas, que a «boa viação» era um elemento imprescindível para a modificação e configuração dos mercados, para a estruturação de uma *nova* economia e da respectiva alteração das relações sociais eis um aspecto importante em que os representantes do poder local insistiam. Segundo eles, «da insufficiencia do preço dos productos de primeira ordem nasce um outro mal ainda maior – a usura». Tratava-se, efectivamente de um «cancro social», já que, no meio do ano, o lavrador, por falta de capital, via-se obrigado a recorrer a um empréstimo a taxas elevadíssimas (entre 30 a 50%) com hipoteca e venda antecipada da sua safra. Ou seja, o acto de comercialização do produto agrícola tinha que ocorrer num momento muito próximo da colheita, portanto em tempo de maior oferta e, consequentemente, de menor possibilidade de lucro, porque havia compromissos financeiros a satisfazer a juros muitíssimo altos. Mesmo assim, a operação de venda só resolvia necessidades imediatas e, passado pouco tempo, eis o lavrador a contrair novo empréstimo para poder fazer face às despesas da sementeira e até à

¹³ *Registo de toda a correspondencia expedida pela Camara, 1858...*, fóls. 108v.-110v.

¹⁴ *Livro da Correspondencia Expedida*, fól. 44.

subsistência da família. Enfim, o ciclo do endividamento persistia, pelo menos em relação aos camponeses e pequenos lavradores.

Porém, em tempo de crise, até os médios e grandes (muito raros) proprietários-lavradores sofriam com a situação, porque, não colocando os seus produtos nos circuitos mercantis de maior raio, viam o mercado local contrair-se, ou seja, viam as suas tulhas continuarem cheias por falta de compradores. Ora, sem operações comerciais, os proprietários não investiam e, por tal, não proporcionavam trabalho a jornaleiros e artífices.

E eram estes, em síntese, os principais bloqueios regionais ao crescimento económico e ao desenvolvimento social que, naturalmente, preocupavam os autarcas de Riba-Côa e de Cima-Côa. Urgia, pois, desbloquear a economia tradicional através da modernização dos transportes.

Tradicionalmente, o *mercado natural* de Cima-Côa e Riba-Côa era o Porto, utilizando-se o transporte terrestre até Barca d'Alva e o fluvial através do Douro. Mas, por razões geográficas (e, naturalmente, técnicas), tanto os do primeiro tipo, como os do segundo eram extremamente dificultosos e caros. Concretamente, os carreiros de Pinhel tinham que transpor três vales para terem acesso a Barca d'Alva, a saber: o rio Côa, uma «grande» ribeira e um riacho que, «sem ponte [nos anos 60] e tornando-se invadiável nas grandes cheias, por veses lhe[s] embargava o passo [...]»¹⁵. Contudo, os que partiam do concelho de Almeida, no mesmo sentido, já tinham melhores acessos e os mercadores de Figueira de Castelo Rodrigo ainda podiam concorrer mais facilmente, por o seu concelho ser ribeirinho do Douro. Efectivamente, às fracas potencialidades agrícolas do concelho de Almeida juntava-se a carestia dos carretos, como poderá servir de indicador o que se passava com o vinho. Neste concelho, contabilizando, apenas, os custos da mão-de-obra, a produção de cada «pipa» de vinho ascendia a 8\$000 rs., em meados do século XIX, mas para a colocar no Porto era necessário gastar outro tanto em transportes: 2\$400 rs. de carroto

¹⁵ Representação da Câmara de Almeida, de 20 de Junho de 1867, *Livro [respectivo] da Correspondencia expedida*, fóls. 155-159 v.

até Barca de Alva e 5\$600 por via fluvial. Como, no quinquénio de 1861-1865, a pipa foi vendida por cerca de 20\$000 rs., resultava que o «lavrador» almeidense, na melhor das hipóteses, arrecadava apenas 4\$000 rs.¹⁶. E esta margem de rentabilidade não diferiria muito nos outros concelhos.

Não queríamos, porém, passar adiante sem deixar de fazer uma breve referência à navegação no Douro.

Do *Registo da Resposta que a Camara desta Cidade [Pinhel] dêo ao officio que lhe derigio o Doutor Corregedor desta Comarca sobre a Notta do Menisterio Hespanhol á Cerca da Navegação do Rio Douro, e exportação de Generos para o Porto*, com a data de 3 de Abril de 1822, colhe-se, além do mais, que a proposta era franquear a navegação do referido curso de água entre a raia e a cidade do Porto. Para tanto, era necessário torná-lo navegável, removendo, sobretudo, os «cachopos que ameudadamente se encontrão», além de outros, «estorvos que athe o prezente tanto defficultão a navegação...»¹⁷. Enfim, a circulação no percurso português não era impossível, mas era então muitíssimo difícil, com inevitáveis reflexos nos preços dos transportes.

Mesmo hoje, o percurso apresenta, pelo menos, 64 acidentes, sem contar com as cheias *torrenciais* e com a mobilidade das areias, ainda que depois dos trabalhos de remoção do cachão da Valeira, perto de S. João da Pesqueira, o Douro tivesse passado a ser mais navegável até um pouco a montante de Barca de Alva, no chamado Salto da Sardinha¹⁸. Passaram a poder operar também ali os «rabelos», embora com evidentes dificuldades, como se disse. No troço além do Pocinho, sobretudo durante os meses de Dezembro a Maio, a intervenção do «rabelo» melhorava, mas o seu calado não ia além dos 1,19 metros. De Junho a Novembro e nos pontos de menor tirante de águas, este tipo de embarcações dava lugar às «barquinhas», de

¹⁶ Informação do Administrador do concelho de Almeida, de 23 de Dezembro de 1865, *Copiador dos Officios*, fól. 15.

¹⁷ *Acordãos da Camara de Pinhel* desde 12 d'Abril de 1822, fóls. 2-5.

¹⁸ Cf., entre outros, J. M. Pereira de Oliveira, *O Douro e as navegações*, Centro de Estudos Humanísticos, Comemorações Henriquinas, 1960.

calado muito inferior (0,45 metros) e com uma capacidade de carga máxima de 2 toneladas, enquanto os «rabelos» podiam atingir as 38.

Na «Notta do Menisterio Hespanhol á Cerca da Navegação do Rio Douro» eram apontados, como vantagens: o transporte mais cómodo, seguro e barato das mercadorias; o incremento da indústria; a maior oferta de empregos; e a intensificação do povoamento das duas margens. Da concorrência económica entre os dois Países Peninsulares adviria, ainda, a vantagem dos produtos serem oferecidos mais baratos aos consumidores. Só que, na opinião dos autarcas pinhelenses, desta livre concorrência sairiam beneficiados os espanhóis, quer quanto ao número de embarcações empenhadas no tráfego, quer quanto à competitividade dos seus produtos, «em razão do atrazo em que se acha a nossa agricultura, e em industria, deixando assim de existir huma razoavel reciprocidade...».

A comprovar que o rio duriense dificilmente seria uma boa *estrada*, pense-se na aprovação do projecto de instalar numa das suas margens a linha de ferro, compreendendo-se perfeitamente com que entusiasmo tal ideia foi acarinhada no Cima-Côa e em Riba-Côa, conforme teremos oportunidade de explicitar.

2. Uma rede de estradas modernas

A 14 de Abril de 1853, ou seja, cerca de nove meses depois da criação do «Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria», a Câmara Municipal de Pinhel dirigia aos Deputados da Nação Portuguesa uma *Representação* escrita (desconhecemos se era a primeira deste género) em que, após reconhecer «que um dos primeiros benefícios que se podem fazer aos povos é a fácil communição por meio de boas estradas», solicitava a construção de uma via desde Barca de Alva até à foz do Dão, passando por Pinhel e Celorico¹⁹. Tal eixo era tido como *vital* para a região, conforme fará questão de relevar, ainda mais, o *Relatório* de uma «Co-

¹⁹ Livro 7 para o registo de toda a correspondencia no biennio de 1852 a 1853 [Câmara Municipal de Pinhel], fól. 39 v.

missão do Concelho de Pinhel» criada por Decreto de 8 de Setembro de 1859 e de que faziam parte o Administrador do Concelho, o Presidente da Câmara, o Barão do Magadouro e outros influentes locais. Com um *Mapa* anexo, o referido *Relatório* está datado de 21 de Outubro daquele ano e nele se afirma, peremptoriamente, que, «de todas as estradas mencionadas no referido mappa a mais importante seria sem duvida aquela que ligasse por hũ lado este concelho com Celorico da Beira, e entroncasse com as estradas de 1ª e 2ª ordem que ali se estão fazendo, e por outro lado o communicassem com o rio Douro no porto de Barca d'Alva»²⁰.

Recorde-se, numa perspectiva mais ampla, que a articulação das estradas modernas com as vias fluviais não constituía, obviamente, uma especificidade regional e nem sequer nacional. Por toda a Europa, defendiam-se e executavam-se projectos desta natureza, sendo talvez o mais relevante o que todos os Estados da Alemanha se esforçaram por realizar quanto à melhor comunicação com o Reno, a «grande artéria internacional, aorta do comércio alemão» no dizer de Charles Morazé²¹. É que, para que as sinergias viárias se verificassem, era necessário que a revolução técnica atingisse igualmente as vias de água, dotando-as de bons portos e de barcos a vapor. No caso do nosso Douro, também descortinamos, como se disse, prenúncios da necessidade de fazer grandes inovações pelos anos que nos ocupam, o que ajuda a compreender que poucos eram os viandantes que utilizavam, então, o barco entre Barca de Alva e o Porto, preferindo pois as deslocações por terra. O mesmo, porém (recordamos), não se poderá dizer do transporte de mercadorias.

O outro pólo do eixo principal de Cima-Côa era Celorico, considerado um importante «porto seco» pelos autores do *Relatório*: «Huma estrada que assim atravessasse este resto da Beira poria em contacto todas as povoações de Cima-Côa com Celorico da Beira, com quem de ha muito entretecem rellações comerciaes por via dos dois mercados semanaes que

²⁰ *Copiador da Administração do Concelho - Pinhel*, fóls. 148-149.

²¹ *Ob. cit.*, p. 228.

ahi se fazem, e que tornão aquella villa hũ imporio, e unico porto seco de todas as povoações que desde o Reino vizinho, e em toda a linha do Norte existem collocadas; e por outro lado essa mesma estrada aproximaria todos esses povos do porto da Barca d'Alva, e por consequencia do Porto com quem tem frequente trato comercial».

Além do eixo rodoviário Celorico – Pinhel – Barca de Alva, os signatários da *Representação* de 14 de Abril de 1853 já haviam avançado como sendo também muito útil a abertura de «um ramal de estrada de Pinhel ate á Meda, onde affluem immensos cereaes de Sima Coa», um parecer que também será retomado no *Relatório* e no *Mapa* da Comissão, ainda que substituindo Meda por Marialva. Enfim, principiava a ser delimitado um plano local e regional para o estabelecimento de uma rede de estradas modernas, podendo adiantar-se que não foi por falta de sugestões e de insistências várias que o estabelecimento da dita rede não avançou mais depressa. Com efeito, o trabalho da «Comissão do Concelho de Pinhel» foi ao ponto de não só hierarquizar em importância/utilidade as várias estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordens que beneficiariam o Cima-Côa, como descrever mesmo, à escala do concelho, o estado de alguns troços (que poderiam ser aproveitados), as suas extensão e largura, ou a necessidade de fazer algumas obras de arte. Quanto à insistência dos pedidos junto do Governo Central, invocariamos a *Representação* camarária de 20 de Fevereiro de 1861, em que, para além de detectar a paciência dos edis de Pinhel que «tem visto votar e construir estradas em diferentes pontos do Reino sem soltar uma só queixa, sem levantar uma só vós», se voltava a apelar para que se abrisse o eixo Celorico – Barca de Alva, uma vez que estavam «á porta as estradas de Celorico a Vizeo e Coimbra aproximando esta parte do Paiz dos grandes centros de civilização e commercio»²².

Havia, na verdade, uma estrada municipal a ligar Celorico e Pinhel, com 15 kms dentro deste concelho e a largura própria das estradas de 2ª ordem, mas estava intransitável e carecia, segundo o *Relatório* de 1859,

²² *Registo de toda a correspondencia expedida pela Camara – 1858...*, fóls. 108 v.-110.

de «radical construção» (cf. *Gráfico I*). Deveria entroncar, junto a Celorico, com a estrada que uniria esta localidade a Trancoso (actuais n.ºs 102 e 226) e, nas proximidades de Vilar Torpim, com a via que a Câmara de Figueira de Castelo Rodrigo iria construir entre Barca de Alva – Almeida – Vilar Formoso (actual n.º 332). Particularmente o troço entre Pinhel e Vilar Torpim, com 8 kms dentro do concelho pinhelense, era de difícil melhoramento, «[...] por ser [e estamos a citar o *Relatório*] o respectivo terreno montanho, e de deficillimo transito existindo apenas alguns impraticaveis carreiros, que mais parecem veredas de animaes, que caminhos de homens». Mas, a Câmara de Pinhel prometia contribuir, para o arranjo, com 1000 jeiras de condução a bois, no que, certamente, seria secundada pelos outros municípios interessados²³. Tratava-se do cumprimento de uma promessa datada de dez anos antes (mais propriamente de 10 de Outubro de 1849), quando a referida Câmara, em sondagem às intenções dos seus municípes (através das Juntas de Paróquia), respondeu ao Governo que a cooperação por ele solicitada quanto ao melhoramento das vias de comunicação consistiria «em jornais de trabalhadores e carros, e de uns e de outros em maior ou menor numero segundo a epocha do ano»²⁴.

Quanto ao interesse dos municípios de Figueira de Castelo Rodrigo e de Almeida por essa via estruturante, convirá recordar que ela facilitava as comunicações transfronteiriças, como o indicia o facto de em Vilar Torpim (c. de Figueira de Castelo Rodrigo) funcionar uma alfândega. Concretamente, a Câmara de Almeida aprovará, em sessão de 12 de Junho de 1862, um *Relatório* para ser presente à Junta Geral do Distrito da Guarda e constituir *Representação* para o Governo de Sua Majestade, onde se insiste no pedido da «[...] rápida construção da estrada Almeida – Barca d’Alva por ser de grande utilidade publica» e o imposto pago pelos

23 Representação de 20 de Fevereiro de 1861.

24 Cf. Officio do Governo Civil da Guarda, de 18 de Julho de 1849; circular para as Juntas de Paróquia; e Officio da Camara de 10 de Outubro de 1849 – *Cópia da Correspondencia no bienio de 1848 a 1849*, n.ºs 135 e 146.

Gráfico I



comerciantes do Cima-Côa não ser suficiente para tal²⁵.

Esclareça-se, ainda, que, relativamente ao troço Pinhel – Celorico, os edis pinhelenses lembrarão que se poderia evitar a abertura duma estrada directa. Como? Aproveitando-se, «habilmente», parte da «estrada real de 1ª classe» que haveria de unir Coimbra a Almeida e que passaria por Celorico e Freixedas; aqui, entroncaria com a «estrada districtal» Guarda – Pinhel²⁶. Só que a estrada internacional acabou por não passar nem pelas Freixedas nem por Almeida, derivando da Guarda por Pínzio até Vilar Formoso (cf. *Gráfico I*)

É provável que a definição do traçado de uma rodovia internacional, à semelhança do que aconteceu com os caminhos de ferro, tivesse acabado por prejudicar a construção da restante rede viária do Cima-Côa, mas também faltaria vontade política ao Governo Central para acelerar os trabalhos. Pelo menos, parece ser esta a imagem que os poderes locais captam. Efectivamente, volvidos quase sete anos depois da *Representação* de Fevereiro de 1861, mais propriamente a 2 de Janeiro de 1868, eis que surge nova *Representação* da Câmara de Pinhel, agora mais impetrativa, mais angustiada. É que, constando-lhe achar-se pronto o ante-projecto da estrada que ligaria Pinhel a Figueira de Castelo Rodrigo e daí a Barca de Alva, implorava que, devido ao estado económico-social de quase calamidade pública em que se encontrava o município (e certamente o resto de Cima-Côa), se iniciassem, de imediato, os trabalhos de nivelamento, para proporcionar «trabalho a braços ociosos e pão a famílias famintas»²⁷. A abertura da referida via acabou por ser encetada, já que, em Agosto de 1876, a Câmara de Pinhel observará que os trabalhos no troço desde a Cidade até Barca de Alva «se achão já na melhor via de conclusão»²⁸. Optimismo exagerado? Desconfiamos que sim, uma vez que, noutra *Re-*

²⁵ *Livro de Actas*, fóls. 238-243.

²⁶ Cf. Ofício da Câmara de Pinhel, de 23 de Março de 1865, para o Governo Civil, *Copiador da Camara*, fóls. 51 v.-52 v.

²⁷ *Copiador [respectivo] da Camara Municipal de Pinhel*, fóls. 146 v.-147.

²⁸ *Representação da Câmara de Pinhel para o Governo*, enviada a 9 de Agosto de 1876, *Livro da Correspondência expedida pela Camara*, fóls. 45 v.- 46 v.

apresentação, de Agosto de 1887, a mesma Câmara alertará para o facto da «estrada real n.º 53» (actuais 226 e 221, ou seja, o troço de Celorico a Trancoso – Pinhel – Figueira – Barca de Alva) se achar incompleta. Era pouco o que faltava, mas estava realmente por concluir. Voltaremos a este assunto.

Do plano rodoviário para o Cima-Côa, proposto pela Câmara de Pinhel no *Relatório* e no *Mapa* já referidos, fazia parte, também, a construção das «estradas municipais» Pinhel – Trancoso, Pinhel – Guarda, Pinhel – Marialva/Meda, Pinhel – Almendra e Pinhel – Almeida (cf. *Gráfico II*).

Depois da ligação Celorico – Pinhel – Vilar Torpim/Figueira de Castelo Rodrigo – Barca de Alva, na hierarquia de interesses da autarquia pinhelense perfilava-se a comunicação entre o seu município e o de Trancoso, não só por relações historicamente intensas, mas porque da vila do Bandarra estava previsto, pelo Governo Central, que saísse uma artéria em direcção ao Pocinho, passando naturalmente por Vila Nova de Foz Côa. Era, mais uma vez, a preferência pelo Porto, sem esquecer, contudo, os contactos com Trás-os-Montes. Dentro do concelho de Pinhel, a via de 10 kms que levava a Trancoso estava, então, «intransitável» (actual E. 226).

Seguia-se, em importância, sobretudo «pelas relações frequentes com o Governo Civil» e pelas vantagens na ligação à «estrada real» de 1ª classe (internacional), o troço Pinhel – Guarda. Tratava-se de melhorar 15 kms dentro do concelho de Pinhel, com a largura própria das estradas de 2ª ordem (antiga «districtal» n.º 50 e actual 221). Em *Representação* de 9 de Agosto de 1876, a Câmara insistirá no interesse económico deste itinerário, tendo em conta precisamente o acesso que ele proporcionava às melhores vias nacionais e internacionais e, conseqüentemente, aos mercados principais. Solicitava-se, ainda, na referida petição, dirigida ao monarca, que os trabalhos respectivos tivessem começo em Pinhel, «como todas as considerações de utilidade publica estão recomendando», já que contemplaria freguesias das mais produtivas do concelho e que careciam de esgotar os seus cereais e vinhos. Antes de Agosto de 1887, o troço Pinhel – Guarda ficará, efectivamente, concluído.

Gráfico II



A estrada de Pinhel a Almeida, com 13 kms no primeiro destes concelhos, ou seja, até aos limites de Valverde, será considerada de «absoluta necessidade» pela existência de alfândega na famosa praça militar e por ser o caminho mais curto de ligação ao Reino vizinho, ainda que se reconhecesse que «não tinham os dois concelhos entre si frequencia de rellações taes como com outros ja mencionados»²⁹. Demorou, por certo, a aprovação da construção desta via, além do ritmo dos trabalhos também deixar a desejar, uma vez que se colhe de uma *Representação* da Câmara pinhelense, datada de 18 de Abril de 1900, que a Cidade não comunicava com Almeida pela «districtal» n.º 91 (antiga 47), por estarem construídos apenas alguns quilómetros³⁰.

«As duas estradas que ligassem este concelho [de Pinhel] ás povoações de Almendra, e Marialva, comquanto menos importantes [...]», nem por isso deixaram de pesar nas decisões da Comissão de 1859, sobretudo pela afluência dos povos do Cima-Côa aos mercados e feiras que tinham lugar naquelas povoações. Concretamente, para a ligação Pinhel – Marialva, com 13 kms no concelho pinhelense, era necessário construir uma ponte sobre o rio Maçoeime e, para a comunicação com Almendra (10 kms no concelho), uma outra no rio Côa. Ambas as vias estavam, na altura, intransitáveis (cf. *Gráfico II*).

Do que acabamos de expor parece poder inferir-se, com verdade, que a rede viária do Cima-Côa acabou por se concretizar, mas o ritmo dos trabalhos, por razões várias, foi muito lento. Assim, a conclusão da maior parte das vias, propostas, aprovadas e encetadas na segunda metade do século XIX, só veio, efectivamente, a verificar-se na centúria seguinte. Insistimos: faltaram os meios, mas também a vontade política. Se não, como explicar o seguinte impasse?

Da *Representação* da Câmara de Pinhel, aprovada em sessão de 21

²⁹ Relatório de 21 de Outubro de 1859.

³⁰ *Copiador da correspondencia expedida pela Camara Municipal de Pinhel – 1898...*, fols. 86 v.-88 v.

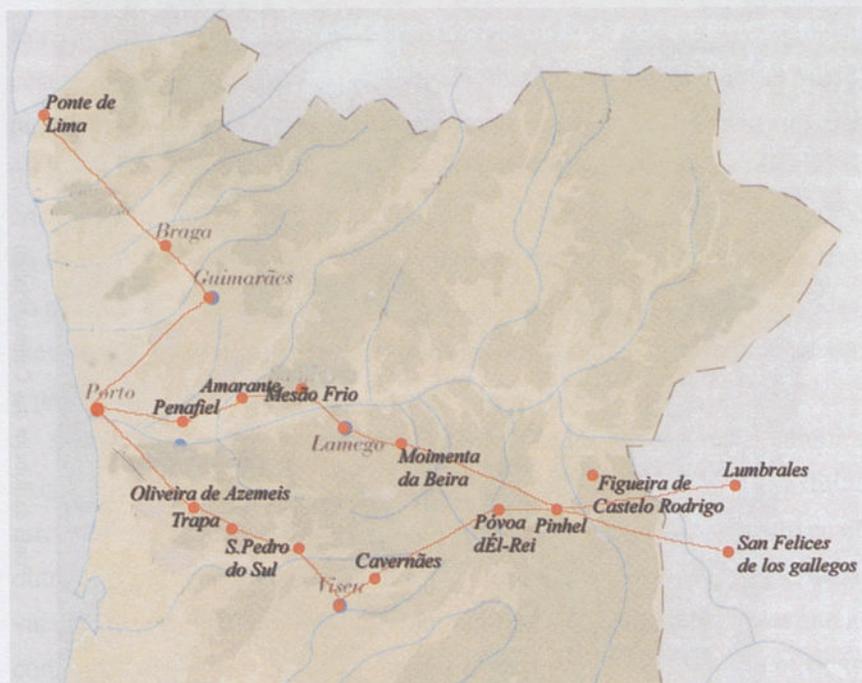
de Outubro de 1896, colhe-se, à laia de balanço, que estava incompleta a estrada «real» n.º 9 (Pinhel – Vila Franca das Naves) e que a «districtal» n.º 97 (antiga 50, entre Guarda e Pinhel) estava interrompida «quasi ao sahir da cidade, entre Pinhel e Almeida». Esta informação será confirmada por uma outra de 18 de Abril de 1900 e a situação será assim resumida e explicada. Por falta de uns *miseros* (mesmo para a época) doze contos de réis, não se estabelecia, em Pinhel, a comunicação natural entre as estradas «reaes» n.ºs 9 e 53 e as «districtaes» n.ºs 91 e 97, que era quanto custava o alargamento da «Rua Direita», uma artéria da Cidade tão estreita que se tornava «absolutamente impossivel passarem dois carros juntos» e tão tortuosa que os condutores dos carros só se avistavam quando se encontravam, sendo por isso inevitável muitas vezes o choque. Na opinião da Câmara, não se tratava de um melhoramento local, antes de um «serviço genuina e verdadeiramente publico e nacional» pelas razões apontadas, mas a autarquia dizia-se «pobrissima» e o Estado não se decidia a libertar a pequena verba financeira.

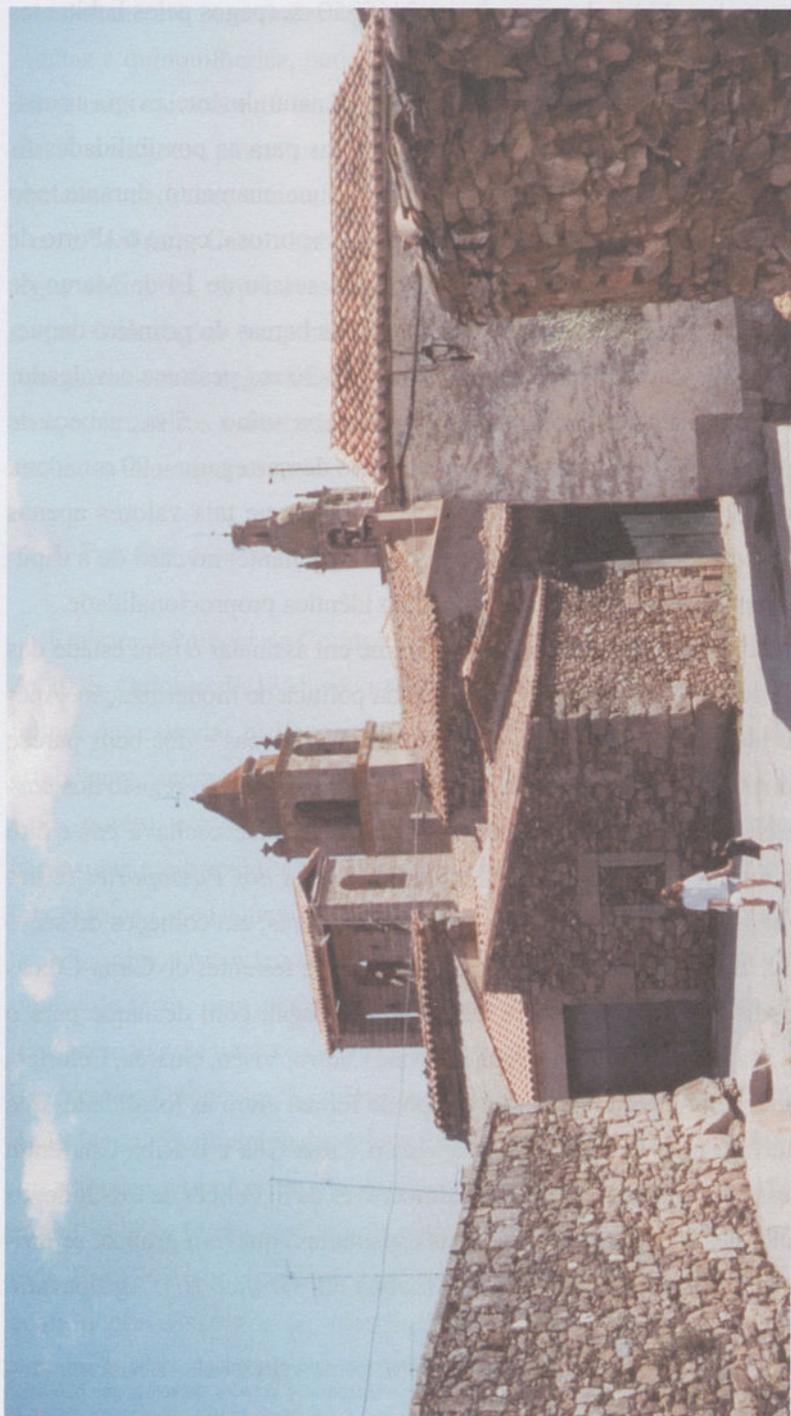
Se o simples alargamento de uma rua (ainda que se possa admitir a existência de um braço-de-ferro entre o Poder local e o central) constituía um enorme encargo financeiro para uma Câmara urbana, que dizer de outras despesas de maior vulto que o sector dos transportes exigia? Bastava, com efeito, que houvesse um temporal e caísse uma ponte para que as comunicações ficassem interrompidas anos a fio. Por exemplo, em finais de 1858, fortes chuvadas derrubaram a ponte Pedrinha, no rio Maçoeime, entre os limites de Alverca, Freixedas e Cerejo; e, muito embora as despesas de reconstrução fossem apenas estimadas entre 300\$000 a 320\$000 rs. (o equivalente a cerca de 1000 alqueires de centeio), a arrecadação da «derrama» lançada sobre a população não foi fácil. E mais difícil se tornava, quando a obra era de interesse inter-municipal, já que a contribuição extraordinária era repartida pelas populações dos respectivos concelhos, como foi o caso da «finta» estabelecida para a construção da ponte de Cinco Vilas (sobre o Côa) e em que coube ao município de Pinhel a quantia de 549\$750 rs., com as cotas a oscilarem entre os 2\$000 rs. (tanto quanto



Ponte da Ribeira das Cabras (Pinhel)

Gráfico III





Trecho panorámico de San Felices de los Gallegos (Espanha)

foi imputado a Aldeia Lourença) e os 216\$350 rs. (pagos pelos habitantes da Cidade).

A transposição dos maiores cursos de água, naturalmente, exigia a construção de pontes, sendo, por regra, obras caras para as possibilidades financeiras locais. Esta circunstância explica o funcionamento, durante todo o século XIX, de passagens fluviais em certos «portos», como o «Porto de Vide» ou «o do Cavaleiro», no rio Côa. Em sessão de 14 de Março de 1858, a Câmara de Pinhel estabeleceu, para as barcas do primeiro daqueles portos, as seguintes tarifas: pessoa de pé – 20 rs.; pessoa e cavalgadura – 20 rs.; cabeça de gado lanígero, cabrum ou suíno – 5 rs.; cabeça de gado vacuum – 20 rs.; junta de bois com carro descarregado – 90 rs.; idem, mas carregado – 180 rs. Esclareça-se, porém, que tais valores apenas eram observados quando a barca exigia um tripulante; no caso de a tripulação duplicar, também as tarifas sofriam idêntica proporcionalidade.

A documentação oitocentista é unânime em assinalar o mau estado das vias de Riba-Côa e do Cima-Côa antes da política de modernização. Apesar de tudo, a frequência das deslocações das pessoas e dos bens parece ter sido então considerável, a avaliar, principalmente, pelo registo dos *passaportes* internos que eram exigidos e cuja validade oscilava entre oito dias e um mês. Com efeito, da leitura dos *Livros dos Passaportes* retira-se a impressão de que eram frequentes e regulares, em começos do século XIX, as viagens de negociantes, almocreves e feirantes do Cima-Côa às principais cidades do Norte e Centro de Portugal, com destaque para o Porto, Braga e Guimarães³¹. Quanto à zona Centro, Viseu, Guarda, Celorico, Covilhã, Coimbra e Golegã (em tempo de feiras) eram as localidades que concitavam mais procura. Por sua vez, o Cima-Côa e o Riba-Côa eram atravessados, frequentemente, por almocreves de S. Felices de los Gallegos e Lumbrales (povoações fronteiriças espanholas) que, em grupos, se dirigiam para o Norte, para Coimbra e Lisboa (cf. *Gráfico III*). Agrupavam-

³¹ Para nos apercebermos dos meios de locomoção de que dispunham, tenha-se em conta, designadamente, a «Colecta do novo imposto das cavalgaduras e creados de servir que não sejam empregados na lavoura», de 1828 (A.M.P.).

-se, certamente para maior segurança, e em cavalgadas transportavam mantas e quinquilharias, podendo estas caravanas espanholas integrarem 30 ou mais animais e 15 ou 20 homens, incluindo «creados» como auxiliares. Aos magotes, passavam também, frequentemente, por Almeida e Pinhel canteiros, pedreiros e até carpinteiros/talhadores que de Castela regressavam a Melgaço, Castro Laboreiro, Caminha, Viana e diversas aldeias galegas no fim das respectivas empreitadas, encetando, pouco tempo depois, novas deslocações temporárias até ao País vizinho. Outras deslocações típicas eram as de negociantes e feirantes de Miranda do Corvo e da Galiza, com os primeiros a mercadejarem, principalmente, «roupas brancas» e os segundos «quinquilharias».

3. Por fim o silvo agudo da locomotiva

Embora o *Parecer* da Comissão presidida pelo Barão da Luz, com data de 20 de Outubro de 1851, recomendasse que não se deveria «desprezar a feitura das estradas ordinarias», apontando assim para a vantagem de se estabelecer, internamente, um sistema viário diversificado, o que ele relevava, porém, era a importância das linhas de ferro às escalas nacional, peninsular e europeia. Em termos de planeamento e de execução, estas três escalas («pensamentos») eram (ou deveriam ser) compatíveis.

Não iremos recordar, aqui, os primeiros passos da locomotiva e do caminho de ferro, nem tão pouco as causas que explicam que este tipo de transporte tivesse uma evolução relativamente lenta até à viragem da meia-centúria de Oitocentos. Lembraríamos, sim, que a criação, em Dezembro de 1844, da «Companhia das Obras Publicas» acabou por se afirmar como um primeiro propulsor da instalação, entre nós, de estradas modernas, incluindo a linha férrea, sem dúvida o melhor elemento de uma viação acelerada. Em 1848, por vicissitudes várias, a «Companhia das Obras Públicas» acabou por dissolver-se, mas logo pricipiou a haurirem-se os ares prenunciadores da «Regeneração» e, em particular, do «Fontismo», identificado, como se sabe, por uma política de melhoramentos materiais, cons-

cientemente orientada para a dinamização da economia, como o dá a entender a formação do «Ministerio das Obras Publicas, Comercio e Industria» em 1851.

Regressando, porém, à análise do *Parecer* da Comissão presidida pelo Barão da Luz, é bem clara a proposta da abertura de três itinerários ferroviários, embora faseados quanto à construção, dissintonizados no arranque das respectivas obras e afinados por certos princípios. Concretamente, nele se lê que «a linha do norte partirá de Lisboa para o Porto, por Santarem, e dalli a Bragança, seguindo depois em Hespanha, até se entroncar em Valhadolid com a linha de Madrid a Irun». Seria «a nossa melhor linha interna». A linha de Leste teria início em Lisboa, seguiria pela margem direita do Tejo, atravessá-lo-ia num ponto entre Santarém e Abrantes, em direcção a Badajoz, onde deveria entroncar com a linha de Madrid à Fronteira. Seria a nossa via ferroviária internacional mais curta e menos custosa em termos geográficos e financeiros.

Mas, além destes dois itinerários básicos, deveria adoptar-se um intermédio que teria de comum com os anteriores «a parte de Lisboa até pouco adiante de Santarem, donde seguiria por Thomar até Coimbra, e daí pello Valle do Mondego, tocando em Vizeu, e prosseguindo até entrar em Hespanha, um pouco ao norte de Almeida». Era a «linha central» (futura «linha da Beira Alta», com as alterações introduzidas) e seria custosa como a linha do Norte, mas mais curta do que ela para chegar à fronteira espanhola, além de ter o inconveniente de não ligar, em território nacional, cidades importantes.

Pelas razões invocadas, a de Leste deveria ser a primeira a ser executada, mas o que deveria arrancar logo, segundo a Comissão, era o troço comum às três linhas, ou seja, a secção de Lisboa a Santarém.

Como é sabido, a década de 1845 a 1855 foi, na Europa (que não apenas em Portugal), um período crítico. Como explicita Charles Morazé, «por todo o lado começam-se a construir os caminhos de ferro, e por todo o lado é preciso interromper porque o esforço exigido ultrapassa os meios dispo-

níveis»³². Por fim, os caminhos de ferro acabaram por vencer, convertendo-se no mais poderoso instrumento de intervenção da ordem capitalista. Entre nós, também o surto de crescimento económico da «Regeneração» exigiu, à partida, consideráveis recursos financeiros, os quais foram obtidos sobretudo por empréstimos (em que Fontes Pereira de Melo se empenhou pessoalmente), valendo muito o facto de, entre 1854 a 1891, Portugal ter aderido ao padrão-ouro. Assim, durante cerca de 30 anos, a nossa taxa de crescimento económico terá sido superior à da média europeia e o sector das obras públicas, apesar dos salários baixos, ofereceu emprego a milhares e milhares de famílias pobres.

A 28 de Outubro de 1856, inaugurámos o primeiro troço de linha férrea, com a presença de D. Pedro V, um estudioso e grande entusiasta de uma boa rede de vias férreas com ligação ao exterior, como se depreende desta sua asserção: «Da ligação com a Espanha, isto é, com a Europa, depende o desenvolvimento do porto de Lisboa, que é o desenvolvimento do próprio País»³³. E, a 30 de Julho de 1859, o Governo português assina com D. José de Salamanca um contrato provisório para a construção e exploração das Linhas do Norte e do Leste, acabando esta última por ser inaugurada a 30 de Maio de 1863. Em Fevereiro de 1864, será aberto à exploração pública o troço entre Casa Branca e Beja, na Linha do Sul; em Abril do mesmo ano a secção entre Taveiro e Estarreja, na Linha do Norte, anunciando-se então outras inaugurações, pelo que se poderá dizer que o silvo do comboio começava a tornar-se familiar.

Pretendendo comungar, directamente, deste entusiasmo, em Abril de 1864, a Câmara de Pinhel, secundando a de Almeida, decidia-se a escrever à pressa, aos Senhores Deputados da Nação, para que, ainda nessa legislatura, se dignassem aprovar o projecto de Lei referente ao estudo do traçado do «Caminho de Ferro da Beira». Frémito de entusiasmo este, que

³² *Ob. cit.*, p. 227.

³³ Carta do próprio, de 26 de Dezembro de 1858, para o ministro das Obras Públicas, *apud* Engenheiro Frederico de Quadros Abragão, *Caminhos de Ferro Portugueses. Esboço da sua história*, Edição do Centenário, 1956, p. 219-220.

ainda ecoará pelas concavidades dos «barrocos» de granito e por entre os giestais desta região despovoada e desfavorecida: «O caminho de ferro da Beira hé a vida para esta importante provincia, até aqui tão descurada, dai-lho e merecereis as suas bênçãos». O mesmo frémite de entusiasmo aposara-se, pouco tempo antes, dos autarcas de Almeida, ao tomarem conhecimento de que Tomás Ribeiro, deputado pelo círculo de Tondela, havia defendido a realização do citado melhoramento. Escreverão eles: «Esta obra grandiosa por si mesma recomendada, que vae por-nos em contacto com a Europa, ultimada ella será uma fonte perene de felicidade para as Beiras em geral, e em particular para os concelhos de Thomar, Gouvea, Cea, Celorico, Pinhel, Figueira de Castello Rodrigo, Sabugal e Almeida»³⁴.

Da documentação que compulsámos colhe-se a imagem (que poderá não ter correspondido à realidade) de haver uma razoável concertação, pelo menos numa primeira fase, das diversas câmaras municipais interessadas na Linha da Beira Alta quanto às hipóteses do seu traçado. Concretamente, a Câmara de Pinhel deixará exarado, numa *Representação* aprovada em sessão de 21 de Abril de 1864: «Descrevêr porem os commodos e proveitos de huma linha ferrea, que entroncando na do Norte já em exploração, e percorrendo toda a vasta populoza e rica provincia da Beira, venha entestar na Raia com o Reino vesinho, quanto possivel for na proximidade da praça de Almeida, de balde o tentaria esta Camara ...». E a mesma autarquia, em *Oficio*, de 19 de Maio de 1864, para a sua congénere de Coimbra, confirmará a sua concordância da «via ferrea da Beira» dever entocar, quanto à Linha do Norte, nas imediações daquela cidade e ligar-se ao caminho de ferro espanhol num ponto próximo da vila e praça de Almeida³⁵.

Afinal, Coimbra viu desviado para a Pampilhosa o entroncamento das Linhas do Norte e da Beira Alta, a troco da abertura de um ramal entre

³⁴ Representação de 8 de Abril de 1864, *Livro da Correspondencia expedida pela Camara de Almeida*, fól. 44.

³⁵ *Copiador da Camara Municipal* [de Pinhel], fól. 33-35 v.

aquela linha e a Cidade do Mondego (e até este demorou em construir), não vingando portanto a proposta de um traçado desde a Figueira da Foz por Montemor-o-Velho. A 1 de Julho de 1882, portanto a cerca de um mês da data da inauguração oficial da Linha da Beira Alta, «O Conimbricense» ainda divulgava nas suas páginas o convite de uma «Comissão de Proprietários, Comerciantes e Industriais» para os habitantes de Coimbra protestarem contra o subsídio que o Governo português pretendia conceder para a construção do caminho de ferro de Barca de Alva a Salamanca (negócio designado por «Salamancada»), com prejuízo do ramal que «partindo da actual estação da linha do Norte, venha até junto da ponte, antigo largo da Portagem, servindo de prolongamento ao caminho de ferro entre a Cidade e Arganil, tocando nos concelhos de Miranda do Corvo, Louzã, Goes, etc.».

A construção da Linha da Beira Alta acabou por ser, surpreendentemente, rápida. A 3 de Agosto de 1878, foi celebrado um contrato entre o Governo e a Sociéte Financière de Paris para o efeito e, em sessão realizada a 30 de Outubro de 1879, já a Câmara Municipal de Pinhel «exultava de prazer pela aproximação do caminho de ferro da Beira». Mostrava-se, porém, preocupada com «a impropriedade, e incompetencia do local escolhido para a estação do mesmo caminho no sitio de Villa Franca das Naves...»³⁶. Contrapunha, em alternativa, por razões económicas, de salubridade e de acessibilidade (sem esquecer o compreensível bairrismo, acrescentamos nós, já que Vila Franca integrava o concelho de Trancoso), uma estação a edificar em Cerejo.

O contrato de 1878 estabelecia no seu artigo 1º que a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta, partindo de Pampilhosa na Linha do Norte, fosse por Santa Comba Dão ou suas proximidades e terminasse na fronteira de Espanha, ligando-se ao caminho de Salamanca. O seu traçado acabou por gerar alguma polémica, já que, para além da elei-

³⁶ Representação para Sua Majestadade, *Livro da correspondencia expedida pela Camara, 1875...*, fól. 173-173v.

ção de Coimbra como ponto de entroncamento com a linha do Norte, o «Primeiro de Janeiro», de 4 de Outubro de 1882, opinava que se «a directriz foi má, o traçado foi ainda pior». Justificava o articulista que um caminho de ferro não deveria obedecer, unicamente, a considerações técnicas, mas «principalmente a considerações commerciaes, porque são ellas a razão da sua construcção». E especificava que, de todas as povoações que davam nome às estações da linha da Beira Alta, só três eram servidas directamente pelo comboio, ficando mesmo algumas a grandes distâncias, como eram o caso de Gouveia, a 3 léguas (e a de Pinhel, a 19 kms, lembramos nós).

Contudo, trilhando embora ermos e quase despovoados, a referida linha não deixava de patentear motivos de grande interesse, conforme dava conta um repórter do «Diário de Notícias», a 12 de Março de 1882. Segundo ele, mereciam referência especial, além do mais, a estação da Figueira da Foz, o túnel das Alhadas (na serra do mesmo nome), a «villa de Dupartry» no Luso (a «prever insensivelmente o Bussaco»), o viaduto metálico das Várzeas (logo ao transpor da gare, com 247 metros de comprido e 40 de altura, e a honrar a casa Eiffel), outros viadutos e túneis até Santa Comba (como o do Salgueiral com 1100 metros), as paisagens com o Mondego (a desfazer-se em espumas, na época das chuvas), o panorama empolgante da «serra do Sobral» (a divisar a Estrela e a servir de prostíbulo à Guarda), os viadutos da Cerdeira e do Noime e depois a ponte sobre o Côa (com 59 metros de altura e mais de 200 de comprido). Por fim, a estação de Vilar Formoso, com um vastíssimo edificio, «onde estavam as delegações das casas fiscaes».

Para a rapidez da abertura desta linha muito terá contribuído a celeridade imprimida ao processo das expropriações. Folheando, com efeito, o Livro de registos de alguns contratos amigáveis para efeitos de expropriação, que se encontra no Arquivo Municipal de Pinhel, verifica-se que diversos foram feitos no mesmo dia, ao longo dos anos de 1879, 1880 e 1881, tendo sido expropriados muitos milhares de metros quadrados nos limites das freguesias de Bouçacova e Cerejo. Na generalidade, tratou-se de terras

de vinha, cerealíferas (sobretudo de centeio), de mato e de pinhal e de algumas hortas. Quanto às do primeiro tipo, a Companhia terá pago o metro quadrado a valores entre cerca de 27 a 145 rs., enquanto os da terra centeira oscilaram entre os 16 e 53 rs. e os de pinhal e mato entre 50 e 75 rs. Sabendo que o preço médio do alqueire de centeio, localmente, rondou, no quinquénio de 1877 a 1881, 365 rs., facilmente se conclui que a Companhia pagou uma insignificância por tais expropriações. Terá havido contratos litigiosos? Só mais uma curiosidade: o Barão do Mogadouro viu expropriar, nos limites de Cerejo, 8 406 m² (a maior das expropriações), mas recebeu em troca 1 000\$000 rs. (a 119 rs. o m²) e o compromisso de abertura de três passagens de nível (para acesso às suas terras?).

Aproximava-se a data da inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta ou da «viação acelerada que percorrendo o espaço com a rapidez do relampago parece com o silvo agudo convidar os homens à convivência e ao trabalho...», sendo «com o maior jubilo com a maxima anciedade que os povos desta parte do Reino esperão a abertura do caminho de ferro, esse grande impulsor de civilização, de desenvolvimento da riqueza publica [...]»³⁷. Assim, na véspera da data da inauguração oficial, isto é, a 2 de Agosto de 1882, a «Câmara Municipal do Concelho de Pinhel, interpretando os desejos e sentimentos dos cidadãos do seu município», decidiu apresentar oficialmente, nesse «dia de festa e regozijo nacional», ao primeiro representante da nação as suas leais e respeitosas homenagens, por vir inaugurar um melhoramento, um benefício «de extraordinária vantagem». Antes, a 14 de Junho de 1882, oficiara ao Delegado da Campanhia do Caminho de Ferro da Beira Alta que «a mesma Camara resolveu ir esperar Sua Magestade á estação do caminho de ferro, denominada de Pinhel, encorporada e acompanhada das pessoas mais illustradas do concelho, para isso convidadas, indo tambem a philarmonica d'esta Cidade com o competente fogo artificial». Pedia, pois, que a estação estivesse decorada

³⁷ Representação da Câmara Municipal para Sua Magestade, aprovada em sessão de 20 de Abril de 1882, *Registo da correspondencia expedida pela Camara Municipal de Pinhel, 1880...*, f61. ilegível.

e que fosse construído um «recinto» ou coreto de onde os edis e os convidados mais ilustres presenciassem a passagem da família real. Por «Edital» que foi lido à estação da missa conventual, haviam sido também convidados todos os «cidadãos»³⁸.

Os jornais da época publicarão, por vezes com impiedosas críticas sobretudo da parte dos «republicanos», o itinerário e o programa da viagem inaugural dos soberanos. Lendo os programas, estava previsto que a comitiva real sairia de Lisboa no dia 2 e dormiria em Coimbra. A 3, na Figueira da Foz, para além de um «lunch», haveria a bênção das locomotivas, iniciando-se então a viagem inaugural, com pernoita no palácio da Senhora Condessa da Anadia, em Mangualde. A passagem por Pinhel ocorreria na manhã do dia 4 e, na Guarda, a recepção esperava-se triunfal, com postos pintados de azul e branco ao longo dos 4 kms entre a estação e a cidade, ruas decoradas, arcos de triunfo, «Te Deum» na catedral, repicar de sinos e banquete com «menu» muito afrancesado... Da capital da Beira Alta o casal real seguiria para Vilar Formoso (corria então o boato de que a ponte do Côa estava dinamitada), onde jantaria (Fontes Pereira de Melo acabou por se sentar ao lado do monarca), sendo a guarda de honra prestada por uma força de 150 praças de Caçadores 6, com a respectiva banda, sob o estrear de foguetes que custaram 22\$680 rs.. Ao todo, a Câmara de Almeida gastou com a festa de Vilar Formoso 115\$160 rs., o equivalente a 316 alqueires de centeio³⁹. Ainda no dia 4, os reis foram dormir a Mangualde, seguindo depois para Viseu e Porto, enquanto alguns se interrogavam por quanto ficariam «as viagens d'el-rei», em contraste com «a precária e miserável situação do país».

Passados escassos anos em relação à inauguração da Linha da Beira Alta, a Câmara de Pinhel fazia um balanço do estado em que se encontrava a sua cidade e concluía: «Para maior lastima ate a via ferrea, que é um elemento de vida, nos foi até certo ponto prejudicial, por isso que passando

³⁸ *Ibidem*, fól. ilegível.

³⁹ Caderno "B" da escripturação diária da receita e despesa do municipio [de Almeida].

a distancia de 19 killometros d'esta Cidade, por ella é transportado o ce-real, que antigamente vinha ser procurado e vendido nos mercados d'esta Cidade, que agora quasi se encontrão dezertos»⁴⁰. Na verdade, os detractores do comboio, com ou sem razão, começaram cedo a fazer as suas acusações. Masmo ainda antes da inauguração da Linha, já um jornal de Viseu referia que as fazendas enviadas por via férrea para negociantes daquela cidade chegavam mais tarde do que por rodovia e mais oneradas em fretes.

Voltando, porém, a focalizar os interesses dos influentes do Cima-Côa sobre a rede viária regional, logo após a inauguração da Linha da Beira Alta a sua atenção voltou-se para a do Douro e para uma possível via férrea em diagonal desde Vila Nova de Foz Côa até à Guarda. Quanto à primeira, tem a data de 23 de Julho de 1883 o Decreto da construção do prolongamento da linha do Douro até Barca d'Alva, tendo sido aberto à exploração, em 9 de Dezembro de 1887, o serviço directo do caminho de ferro entre o Porto e Salamanca por Barca d'Alva. Sobre esta via, opinarão os autarcas de Pinhel: «[...] indo por ella quem de aqui for aquella cidade [Porto], economiza umas poucas horas, havendo tambem notavel economia de dinheiro para o transporte das pessoas e generos»⁴¹. Mais: considerando que o seu concelho havia sido prejudicado com o traçado da Linha da Beira Alta, em relação ao inicialmente previsto, os edis pinhelenses envidavam por esta altura os maiores esforços para serem mais bafejados com o traçado do «caminho de ferro de via reduzida, que partindo de Constantim por Miranda do Douro, passando por Moncorvo e Villa Nova de Foz-Côa, virá a entroncar em Villa Franca das Naves, com o caminho de ferro da Beira Alta». Reclamavam contra a direcção projectada e defendiam, em alternativa, que o traçado se afastasse «o menos possivel da raia servindo e ligando contudo, o maior numero de povoações e preferin-

⁴⁰ *Registo da correspondencia expedida pela Camara Municipal de Pinhel, 1884...*, fóls. 227 v.-229.

⁴¹ Representação para Sua Majestade, de 25 de Abril de 1990, *Copiador da correspondencia expedida pela Camara Municipal de Pinhel, 1898...*, fóls. 89-90.

do os mais importantes centros de população...». Mais concretamente, se, partindo de Constantim, não pudesse seguir por Freixo-de-Espada-à-Cinta, Poiares e Barca d'Alva e dali por Pinhel, então que se aproveitasse a linha duriense até Vila Nova de Foz-Côa, depois a margem esquerda do rio Côa e por fim entroncasse, na estação da Guarda, com os Caminhos de Ferro da Beira Alta e da Beira Baixa⁴². Era, em última instância, em parte uma alternativa, mais cómoda e mais barata, à estrada nº 53 (cf. *Gráficos*).

Embora sob pena de nos repetirmos, da leitura das fontes históricas que ajudam a esclarecer as posições políticas dos decisores e influentes locais quanto à aplicação do «Fontismo» em Riba-Côa e no Cima-Côa, parece ser legítimo inferir-se que elas foram, em geral, muito empenhadas, esclarecidas e orientadas para o que consideravam ser o interesse regional e local, sem se dessolidarizarem (antes pelo contrário) do esforço de uma crescente integração nos espaços nacional e europeu.

4. Maior rapidez também nas comunicações

A 15 de Junho de 1882, o correspondente particular de «O Conimbricense» na Figueira da Foz informava que o serviço provisório que o «caminho de ferro da Beira» ia prestando se saldava por um «grande movimento de mercadorias» e por uma circulação de passageiros «muito maior do que poderia esperar-se n'esta epocha». De manhã, às 8 horas, saía o comboio que na Pampilhosa se cruzava com o descendente que passava às 11 em Coimbra e, às 7,30 horas da tarde, chegava ao seu terminus. Pelo menos nos dias maiores, a chegada do trem de passageiros constituía motivo mais que suficiente para aliciar a um passeio um «grande numero de figueirenses»⁴³.

A chegada do comboio! Quanta expectativa envolveria muitas das che-

⁴² Representação para Sua Majestade, de 25 de Janeiro de 1899, *Ibidem*, fóls. 27-28 v.

⁴³ Arquivo Municipal de Coimbra.

gadas! Cumprimentavam-se os familiares e amigos e, sem esperar muito, sabiam-se as «novas».

Por via férrea principiou a circular, também, a correspondência oficial (o «correio») e, deste ponto de vista, parece não ter sido muito favorável o serviço prestado, nos primeiros tempos, pelo comboio da Beira Alta. Com efeito, ainda mesmo antes da inauguração da respectiva Linha, já «O Conimbricense», em notícia datada de 29 de Julho de 1882, dava conta de que a correspondência proveniente de Lisboa chegava a Viseu 7 horas mais tarde do que quando era expedida por rodovia. Montemor-o-Velho, Tentúgal e outras localidades dos campos do Mondego também se queixavam de igual transtorno. Era «o progresso-retogado», no dizer dos detractores. Foi necessário, na verdade, adequar horários e estabelecer ligações convenientes entre as estações e as localidades servidas, já que, como se disse, o traçado da linha se afastara na quase totalidade dos casos. Assim, na *Representação* aprovada a 20 de Abril de 1882, a Câmara Municipal de Pinhel solicitará ao monarca que, enquanto não fosse construída a estrada que ligaria a cidade à «estação denominada de Pinhel», fosse, pelo Ministério das Obras Públicas, dada ordem para que as malas da correspondência destinadas àquele concelho e ao de Figueira de Castelo Rodrigo saíssem na estação da Guarda. Mais: deveria o arrematante do citado serviço prestá-lo de carro, «visto isso muito aproveitar para a brevidade dos transportes, acondicionamento das mallas e commodidade dos povos»⁴⁴. Repare-se que o que, essencialmente, a Câmara de Pinhel pede é rapidez («brevidade») nas comunicações, não se perfilando, portanto, a ideia de que elas fossem irregulares ou muito difíceis, pelo menos com Lisboa. Com efeito, lê-se, em um auto camarário de 12 de Dezembro de 1821, que «emquanto á correspondencia dos correios o que se acha extabelecido para a Capital não he suceptivel de melhoramento, nem tão pouco se faz necessario porquanto se acha muito bem regulado; e pelo que

⁴⁴ *Registo da correspondencia expedida pela Camara Municipal de Pinhel, 1880...*, f61. ilegível.

respeita as Províncias seria para dezerar que as cartas que de aqui se remetem para a Guarda e Castello Branco, e pontos intermedios se separassem logo em Vizeu em direcção a estes pontos; bem como as que se dirigem para Miranda, Bragança, Moncorvo, Pesqueira, e pontos proximos se separassem logo em Trancoso em direcção a estes pontos»⁴⁵.

Em 1825, era «correio assistente» em Pinhel o bacharel Joaquim Pereira Galhano, enquanto em Almeida permanecia, no mesmo cargo, José António Mangas, o qual, em data anterior a 15 de Março de 1837, solicitou à respectiva câmara a nomeação de um «cidadam apto para que assista a abertura das malas, e destrebuçam do correio»⁴⁶. Em meados do século XIX, a região continuava a ter «correio» apenas três vezes por semana.

Voltando, porém, à questão da «brevidade» nas comunicações, em 1887 (portanto, cinco anos depois da inauguração da Linha da Beira Alta), a Câmara Pinhelense, em *Representação* de 21 de Julho, solicitará ao nomarca que «o serviço do correio entre esta Cidade e o Caminho de Ferro da Beira Alta seja feito de modo differente do actual...». Concretamente, o dito serviço era feito a partir da «estação de Pinhel» por um estafeta (em cavalgadura) que trazia também as malas de Figueira de Castelo Rodrigo e de Barca de Alva. Ora, construída que estava a «estrada real» (nº 53), macadamizada entre Vila Franca das Naves e Pinhel, impunha-se que as malas da correspondência saíssem naquela localidade e fossem transportadas de carruagem. Haveria, efectivamente, com a alteração preconizada, maior «brevidade» na destribuição do correio, uma vez que, chegando às 12 horas e 59 m. à estação de Pinhel, só daria entrada na «estação telegrapho postal» da Cidade às 4h e 15 m. da tarde e, a essa hora, já se encontravam fechadas as repartições públicas. Com a solução da saída em Vila Franca, o comboio chegava lá às 12h e 44m. e as malas poderiam dar entrada em Pinhel às 15 horas, ficando viabilizada, ainda no mesmo dia, a destribuição do correio. É verdade que as reparti-

⁴⁵ A.M.P.

⁴⁶ Auto da Câmara, de 15 de Março de 1837, *Livro de Actas*, fól. 153.

ções fechavam a essa hora, mas poderiam atrasar um pouco mais o seu encerramento. Além disso, a diligência poderia transportar passageiros que fossem apanhar o comboio, rentabilizando deste modo o respectivo serviço e tornando-o, pelo menos, equivalente em custos ao actual⁴⁷.

É provável que esta solicitação houvesse tido provimento, já que, por outra *Representação*, datada de 25 de Abril de 1900, a Câmara de Pinhel haverá de impetrar que a condução das malas do correio entre a Cidade e Barca de Alva fosse feita de carro, estabelecendo-se assim, por complementariedade, uma comunicação diária entre Vila Franca das Naves e aquela localidade duriense. Mais: por extensão, ficavam facilitadas as comunicações (pelo rio Douro e pela sua linha férrea) do Cima-Côa com o Porto, «seu principal emporio de commercio»⁴⁸.

Quando terá chegado à região do Côa o telégrafo eléctrico, sabido como é que a implantação do caminho de ferro trouxe consigo também esta novidade? Iguualmente se sabe que, pela «convenção», de 12 de Junho de 1857, entre Portugal e Espanha, o nosso País logrou estabelecer comunicações internacionais através do telégrafo. Não logramos, no entanto, satisfazer já aquela curiosidade.

5. Para um projecto de desenvolvimento regional

Numa altura em que se volta a falar da «viação acelerada» para o eixo rodoviário Aveiro-Irun, através da duplicação do IP5 ou mesmo da abertura de uma auto-estrada, afigura-se-nos útil, uma vez mais, recorrer à história. E o que é que ela nos sugere em função da realidade presente e até futura?

O eixo Aveiro-Irun é, por excelência, um corredor de transportes e comunicações que tem a alimentá-lo a produção económica de cidades

⁴⁷ *Registo da correspondencia expedida pela Camara Municipal de Pinhel, 1884...*, fóls. 260-262 v.

⁴⁸ *Copiador da correspondencia expedida pela Camara Municipal de Pinhel, 1898...*, fóls. 89-90.

como Aveiro, Coimbra, Viseu, Guarda, Salamanca, Valhadolide, Burgos, Vitória e S. Sebastião, além da circulação de pessoas e informações. Significa que entendemos por um «eixo de desenvolvimento» (para empregarmos a designação e a caracterização de José Luis Sanchez Hernandez), uma entidade essencialmente geográfica e técnica capaz de organizar a localização de actividades produtivas e, por conseguinte, de estruturar economicamente um território ou um conjunto de territórios, com as consequentes implicações sócio-culturais⁴⁹. Assim, são componentes fundamentais de um «eixo de desenvolvimento» não só as infra-estruturas de transporte (no caso, rodoviário e ferroviário), mas também as unidades de produção (com relevo para as de natureza industrial) e os núcleos urbano-industriais. Repare-se, pois, no carácter global ou sistémico (com efeitos nitidamente sinérgicos), já que as vias de transporte proporcionam a acessibilidade territorial necessária ao funcionamento das unidades produtivas, susceptíveis de gerarem fluxos de bens e de pessoas que procedem de e se dirigem para mercados cujas áreas de influência são consideráveis, podendo mesmo atingir a internacionalização.

Mais um reparo importante: ao «eixo» não corresponde uma *economia linear*, mas sim conjuntos de regiões económicas estruturadas também na vertical e que, pela sua disposição contínua (ou quase), sugerem a linearidade. Sob esta perspectiva, são portanto *prejudiciais* os *espaços vazios* que inviabilizam, economicamente, a *continuidade* do eixo.

Não há dúvida de que, do ponto de vista dos transportes e das comunicações, o eixo Aveiro-Irun é um itinerário fundamental para as comunicações de Portugal com a «Europa», afirmando-se como o meio mais curto para atingir por terra o coração do Velho Continente. Como se sabe, a par da Linha da Beira Alta (com os seus complementos ferroviários), o IP5 atravessa, a meio, a Região Centro de Portugal, enlaçando todas as estradas que discorrem no sentido N.-S. e em diagonal. Foi, portanto, muito

⁴⁹ *El Eje Irún-Aveiro*, Salamanca, 1998.

importante a política de modernização das vias terrestres que foi tendo lugar em Riba-Côa e no Cima-Côa (e não só) a partir de meados de Oitocentos. Por sua vez, a Linha da Beira Alta, apesar de ter ficado durante muito tempo inalterada, sofreu ultimamente algumas melhorias técnicas, como a correcção do seu traçado, a sua electrificação (concluída na Primavera de 1997) e a aquisição de material motor, sem esquecer o início de uma maior cooperação entre a CP e a RENFE. Vilar Formoso – Fuentes de Oñoro constituem, de facto, uma plataforma importante em termos de tráfico e tráfegos rodoviários e ferroviários, mas será que se encontram inseridos num elo economicamente forte do eixo Aveiro-Irun? Uma apreciação quase empírica deixa perceber, na verdade, que o espaço situado entre a Guarda e Salamanca corresponde a um *hiato económico*. Deixemos de lado a caracterização da parte espanhola, ainda que pensemos não discordar muito da portuguesa, e passemos a referir alguns dos traços dominantes de Riba-Côa e do Cima-Côa na actualidade.

Numa perspectiva sintética, a região pode ser caracterizada do seguinte modo: baixa densidade populacional (com tendência para ainda decrescer?); envelhecimento considerável da sua população e peso significativo do elemento feminino (com baixa taxa de actividade produtiva); predomínio da agricultura (maioritariamente, ainda de subsistência e de cariz tradicional); indústria incipiente e pouco diversificada; débil mercantilização dos bens em termos de procura; serviços pouco articulados e de qualidade reduzida; ausência de estabelecimentos e equipamentos para formação profissional; carência também de equipamentos sociais ao nível da educação e, sobretudo, do lazer e da cultura; insuficiente circulação de pessoas, de trocas culturais (aculturação bloqueada?); baixo nível médio dos rendimentos (ainda que com alguma preocupação de poupança); compensação financeira através de pensões e reformas.

Claro está que este panorama de debilidade demográfica, económica e social tem a explicá-lo razões geográficas e (estruturais) históricas, podendo invocar-se: a exiguidade dos recursos naturais (sobredeterminados por solos pobres na generalidade e condições climáticas adversas); o baixo

nível escolar (tradicionalmente, com os filhos a serem cedo desviados para o apoio às pequenas actividades agro-pecuárias); a apertada diversificação da mão-de-obra; a falta de oportunidades de emprego, obrigando a buscar a migração e a emigração; a fraca iniciativa dos poderes locais para poderem compensar a ausência da mentalidade empresarial; a crónica debilidade das finanças públicas locais; a incapacidade de se mobilizar poupanças existentes em acções de risco e de âmbito local/regional; a insuficiente animação cultural a cargo de entidades oficiais...

Este diagnóstico não difere muito, infelizmente, da maior parte do «Portugal» que hoje temos, mas agrava-se neste interior Beirão. Leio na comunicação social diária e registo, confirmando o que uma análise cuidada da realidade nacional e, sobretudo, à escala das zonas mais defavorecidas já há muito vinha sugerindo: agora sem colónias ultramarinas, é urgente equacionar decididamente os recursos naturais e humanos de que dispomos e definir, de uma vez, a nossa «vocação». Aposte-se, a sério, na educação e na formação; integre(m)-se a(s) cultura(s) em projectos de desenvolvimento económico e social; descentralize-se, dando mais voz (financeiramente) aos que *in loco* conhecem e sentem as necessidades; assumam-se, claramente, que o modelo de crescimento intensivo (produzir «mais do mesmo») está falido e opte-se por «produzir melhor» e adequadamente; criem-se infra-estruturas viárias, hoteleiras e de lazer, com conhecimento, gosto e imaginação; articulem-se as esferas do «saber» (escolar), do conhecer (cultural) e do poder (dos que têm a capacidade de decidir). Tudo isto (e muito mais) talvez acabasse por concorrer para que a produtividade portuguesa, conforme está a acontecer, deixasse de ser quase menos de metade da média europeia.

Apesar de tudo, não se afigura que as potencialidades locais e regionais, em Riba-Côa e no Cima-Côa, não continuem a ser consideráveis. Assim, destacaríamos: a importância de alguns recursos geológicos (como as rochas graníticas de «dente» fino, as argilas com boa percentagem de caulinites, os minérios de cobre...); o uso ancestral de águas termais; a existência de manchas florestais ricas em lenhas e madeiras (de azinheira

e carvalho); a possibilidade de se refazerem ecossistemas silvo-pastoris e cinegéticos (com relevo para o javali e o lobo ibérico, além do porco de montado); a detecção de sítios e paisagens naturais ou humanizadas (caso dos decalcos xistosos com oliveiras e amendoeiras em flor); os bens patrimoniais de cariz histórico-cultural (fortificações, casas típicas, muros de alvenaria...); os recursos financeiros substanciais (provenientes das transferências dos emigrantes e até das pensões e reformas); a posição geo-estratégica deste «País»/região tendo em conta os traçados das vias internacionais...

Dito de outro modo e sobretudo de forma mais sintética, terá que se aproveitar, ao máximo, o que de natural e cultural a região tem de melhor e potencializar recursos, sabendo correlacionar a *tradição* com a *inovação*, ou seja, apostando na *qualidade*. E esta passa, inclusivamente, por o forasteiro poder saborear, *in loco*, o espaço (amplo e despoluído) e o tempo (vivido a um ritmo mais lento).

Concordamos que é preciso esbater o efeito pernicioso que a melhoria do IP5 virá causar a Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, numa clara demonstração que as acessibilidades não são por si só um factor de progresso ou, pelo menos, não o são a todas as escalas espaciais. Uma das soluções será, como se preconiza, criar equipamentos sociais e culturais naqueles centros urbanos que apelem ao desvio e à paragem dos utentes da «via acelerada». Porém, nunca será o suficiente, porque ficará por solucionar o hiato económico (que envolve, como se disse, componentes extra-económicas) que está instalado entre a Guarda e Salamanca, mas sobretudo no lado português. Ou seja, exige-se um projecto de desenvolvimento social na região, arrojado, imaginativo, suportado cultural e financeiramente, participado e orientado por quem saiba.

Bibliografia utilizada

1. Fontes: principalmente as citadas no texto.

2. Estudos:

ABRAGÃO, Frederico Quadros – *Caminhos de Ferro Portugueses. Esboço da sua história*. Lisboa, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956.

ALEGRIA, Maria Fernanda – *A organização dos transportes em Portugal: 1850-1910. As vias e o tráfego*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1910.

FANGUEIRO, Óscar – “Achegas para a história da navegação no rio Douro”, in *Actas do 1º Congresso Internacional*, p. 103.

JUSTINO, David – *A Formação do Espaço Económico Nacional. Portugal 1810-1913*. Lisboa, Vega, 1986.

LOPES, A. Miguel Jorge Martins; GONÇALVES, C. Abílio C. – “A Linha da Beira Alta 1876-1917”, in *Actas do I Encontro Nacional sobre Património Industrial*. Coimbra, Coimbra Editora, 1989, pp. 249-254.

MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*. Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980.

MORENO, Humberto Baquero – “A navegabilidade do rio Douro nos séculos XVI e XVII”, in *Actas do 1º Congresso Internacional sobre o rio Douro*. Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia, 1987, pp. 177-193.

OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *O Douro e as Navegações*. Centro de Estudos Humanísticos, 1960.

PEREIRA, Miriam Halpern – *Livre Câmbio e Desenvolvimento Económico: Portugal na 2ª metade do século XIX*. Lisboa, Edições Cosmos, 1971.