

Passado, presente e futuro da mobilidade no vale do Tua (séculos XIX a XXI)

Past, present and future of mobility in the Tua valley (19th to 21st centuries)

HUGO SILVEIRA PEREIRA

Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia (CIUHCT)
Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa
hugojose.pereira@gmail.com

Texto recebido em/Text submitted on: 31/01/2017

Texto aprovado em/Text approved on: 11/07/2017

Resumo:

Ao longo de mais de 200 anos, o vale do Tua conheceu diversas evoluções no seu sistema de mobilidade, desde os primitivos carros de bois e barcas de passagem até ao advento do caminho-de-ferro e ao desenvolvimento da locomoção automóvel. Cada uma desses progressos teve determinadas características e respondeu a objetivos ou necessidades diferentes, de acordo com as circunstâncias do momento. Neste artigo analisaremos esta evolução descrevendo os meios e as formas de mobilidade e seus desenvolvimentos, ilustrando, sempre que possível, as tendências de transporte que justificaram o nascimento de novas formas de mobilidade e o ocaso e eventual renascimento de outras. Esperamos com este estudo contribuir para o debate sobre a mobilidade em zonas periféricas no longo prazo, demonstrando em específico como certas formas de mobilidade passaram dum serviço quotidiano para um serviço turístico ou de apoio ao património industrial/paisagístico local. Para tal recorreremos a fontes quantitativas e qualitativas e ainda a um amplo leque de bibliografia recente sobre este assunto.

Palavras-chave:

Mobilidade; periferia; caminhos-de-ferro; património; cultural; desenvolvimento regional.

Abstract:

For over 200 years, the Tua valley's mobility system went through several evolutions, from the primitive oxcarts and riverboats to the coming of the railway and the automobile. Each of these developments had a number of different characteristics and served diverse goals or needs, according with the circumstances of the time. In this paper we will analyse this evolution, by describing the means and ways of mobility and how they developed throughout the years. Whenever possible we will also recreate the transport trends that justified the appearance of new forms of mobility and the decay and hypothetical rebirth of others. With this study we hope to contribute for the debate about mobility in peripheral areas in the long run. In particular we hope to demonstrate how certain instruments of mobility ceased to be a regular commuter service to become a touristic enterprise linked with industrial or landscape heritage. In order to achieve these goals we will rely upon quantitative and qualitative data and upon a broad choice of recent studies about these issues.

Keywords:

Mobility; periphery; Railways; cultural heritage; regional development.

1. Introdução

O Tua é um rio transmontano que resulta da junção do Tuela e do Rabaçal e que desagua no Douro nas proximidades da aldeia de Foz-Tua. No seu trajeto, divide os distritos de Vila Real e Bragança e os concelhos de Vila Flor, Carrazeda de Ansiães, Murça e Alijó. O vale que atravessa é extremamente acidentado, sobretudo nos primeiros 20 km a contar de Foz-Tua, onde o rio se encaixa entre escarpas que atingem 676 m de altitude. Mais para norte, o território torna-se menos irregular e mais amplo até chegar a Mirandela¹.

Durante séculos, o vale do Tua nunca representou um espaço de mobilidade, em virtude das suas características orográficas e da inavegabilidade do rio. Contudo, em finais do século XIX, a construção do caminho-de-ferro entre a estação do Tua (linha do Douro) e Mirandela tornou a região um ponto de passagem obrigatório para milhares de pessoas e de toneladas de mercadorias. Vinte anos depois, a via-férrea foi continuada até Bragança, acabando por atrair ao território uma grande parte do movimento do alto distrito transmontano e ampliar a sua área de ação. Atualmente, novos desafios e paradigmas são colocados e ponderados para a mobilidade local e regional.

Neste artigo, iremos analisar a evolução do modelo de mobilidade no vale do Tua, começando pelas décadas que antecederam a instalação do caminho-de-ferro. Nos períodos seguintes, focaremos sobretudo a implementação e desenvolvimento da via-férrea e o contexto de declínio da sua utilização. Não esqueceremos, naturalmente, o surgimento de outros meios de mobilidade na região, que contribuíram também para a obsolescência da linha. Por fim, examinaremos o processo de ressurgimento do caminho-de-ferro com novos e alternativos objetivos.

A metodologia empregue na análise do primeiro período será eminentemente qualitativa, baseada sobretudo no conceito de representação² e em textos documentais coevos ou trabalhos de síntese mais ou menos atuais.

¹ Lurdes Martins, Graça Vasconcelos e Paulo B. Lourenço, “The engineering design of Tua rail track: evidence from the archives” in Anne McCants, Eduardo Beira, José Manuel Lopes Cordeiro e Paulo B. Lourenço (eds.), *Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences*, Porto, UM, MIT Portugal Program, EDP, 2011-2013, vol. 2, p. 273-276. António Vieira, Marta Correia e Eurico Loureiro, “GIS for Tua Valley” in McCants et al., *Railroads in Historical Context...*, cit., vol. 2, p. 16-18. António Vieira, Eduarda Pimenta e António Pedro Lourenço, “Changes in land use in the Tua Valley during the 20th century: a GIS-based approach” in McCants et al., *Railroads in Historical Context...*, cit., vol. 3, p. 109-111.

² Sobre este conceito e sua influência no processo de tomada de decisões, ver: Serge Moscovici, *Representações sociais: investigações em psicologia social*, Rio de Janeiro, Vozes, 2003.

Figura 1 – Localização do vale do Tua em Portugal Continental³



³ Pedro Venceslau, *O papel estruturador da linha do Tua para a morfologia do território entre Foz-Tua e Mirandela*, Vila Nova de Cerveira, Esc. Sup. Gallaecia, 2014, diss. mestrado, p. 55.

Para o exame da exploração ferroviária entre finais do século XIX e a década de 1970, seguiremos métodos quantitativos, devidamente contextualizados e assentes nas estatísticas de tráfego compiladas pelo Estado (período 1888-1916)⁴, pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (CN) (1887-1934)⁵ e pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP) (1948-1968)⁶. Entre 1935 e 1947, existe um hiato nos dados, uma vez que a CN deixou de publicar essa informação nos seus relatórios anuais. O mesmo acontece nas décadas de 1970-1980, período no qual os valores do trânsito ferroviário deixaram de ser agrupados por caminho-de-ferro e passaram a ser apresentados ao nível da totalidade da rede. A partir de 1990, dispomos novamente de dados, compilados em três dissertações de mestrado defendidas entre 2009 e 2015⁷.

O período cronologicamente mais recente será analisado à luz da metodologia empregue no estudo dos processos de abandono de determinados caminhos-de-ferro e sua reaparição com utilidades e intuitos diferentes dos originalmente definidos: como itens de património histórico, promotores de identidades regionais/nacionais ou ao serviço de atividades turísticas, depois duma vida de serviço público ou de investimento privado, atendendo ao transporte de milhões de passageiros e de toneladas de mercadorias⁸.

No final, esperamos contribuir com esta análise de longo prazo para o debate sobre a mobilidade em regiões periféricas e criar assim um modelo de comparação com outras realidades cronológicas e/ou geográficas.

⁴ Ministério do Fomento, *Elementos Estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal de 1877-1910*, Lisboa, IN, 1912, p. 24-25 e 38-39. Secretaria de Estado do Comércio, *Elementos Estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal, 1877-1916*, Lisboa, IN, 1918, p. 24-25 e 38-39.

⁵ Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, *Relatório do Conselho de Administração apresentado à Assembleia-Geral*, Lisboa, vários editores, 1888-1933.

⁶ Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, *Boletim Estatístico*, Lisboa, Oficinas Gráficas da CP, 1949-1969.

⁷ Pedro Miguel Pinto Lampreia, *The Public Choice in the Railway Sector: Case Studies in the Douro Region*, Lisboa, ISCTE, 2015, diss. mestrado, p. 115. André Miguel Rodrigues Aleixo Pires, *Gestão Estratégica Ferroviária e suas Implicações no Desenvolvimento Regional. El Ferrocarril de La Robla e a linha do Tua*, Vila Real, UTAD, 2014, diss. mestrado, p. 66-67. José Pedro Ramalho Veiga Simão, *Turismo como Motor de Desenvolvimento Local: o caso do Vale do Tua*, Lisboa, UNL, 2009, diss. mestrado, p. 63.

⁸ Ellan Fei Spero e Hugo Silveira Pereira, “Introduction: rusty tracks and what to do with them” in Anne McCants, Eduardo Beira, José Manuel Lopes Cordeiro, Paulo B. Lourenço e Hugo Silveira Pereira (eds.), *New Uses for Old Railways*, Porto, IN+, UM, MIT Portugal Program, 2016, p. 9-14.

2. Mobilidade no vale do Tua antes do caminho-de-ferro

Não é tarefa fácil analisar este assunto, devido à falta de dados e de estudos monográficos sobre a região. Contudo, existem fontes e análises contemporâneas sobre a viação em Trás-os-Montes, a partir das quais poderemos inferir algumas características da mobilidade no vale do Tua⁹.

Como é bem conhecido, o sistema nacional de transportes antes da Regeneração era arcaico. Devido à falta de investimento público, à orografia do terreno e ao desconhecimento estatístico e cartográfico do território, praticamente não existiam estradas e as que existiam eram precárias e inseguras. O transporte fluvial era mais viável, mas não desprovido de dificuldades, devido ao regime irregular dos rios (secavam no Verão e tornavam-se revoltos no Inverno), aos obstáculos ao longo do seu percurso e ao assoreamento das suas barras. Além disso, 30-40% do território nacional não tinha acesso a uma via navegável. Em suma, viajar dentro do reino era difícil, perigoso, caro e moroso¹⁰.

Os transmontanos sofriam particularmente as dificuldades de viajar de, para e dentro da sua província, uma das mais acidentadas do país¹¹, com “montes mui altos (...) tão altos, que em muitas tem huma legua de subida de mui aspera terra”¹². A vaguidade desta descrição (de 1844) reflete, na realidade, o nível de (des)conhecimento corográfico da região (figuras 2 e 3), que, por seu lado, catalisava representações de Trás-os-Montes como uma zona dura, agreste, um

⁹ Maria Otilia Pereira Lage, Albano Viseu e Hugo Silveira Pereira, “Viajar em Portugal e no interior transmontano” in Hugo Silveira Pereira (ed.), *A linha do Tua (1851-2008)*, Porto, UM, MIT Portugal Program, EDP, 2015, p. 34-56.

¹⁰ Maria Fernanda Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*, Lisboa, UL, 1990, p. 48. Isabelle Guillemois, *Les transports au Portugal au XIX siècle (de 1843 à 1899) à travers les Viagens na Minha Terra de Almeida Garrett et As Farpas de Ramalho Ortigão, Bordéus, Univ. Michel de Montaigne, 1995.*, mestrado. David Justino, *A formação do espaço económico nacional. Portugal 1810-1913*, Lisboa, Vega, 1988-1989, p. 189. Artur Teodoro de Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*, Ponta Delgada, UA, 1980, diss. doutoramento.

¹¹ José Viriato Capela, *As Freguesias do Distrito de Bragança nas Memórias Paroquiais de 1758. Memórias, História e Património*, Braga, UM, 2007, p. 121.

¹² João Baptista de Castro, *Roteiro terrestre de Portugal em que se expõem e ensinão por jornadas, e summarios, não só as viagens, e as distancias, que ha de Lisboa para as principaes terras das Provincias deste Reino, mas as derrotas por travessia, de humas a outras povoações dele*, Lisboa, M. J. Coelho, 1844, p. 161.

“sertão desconhecido, um retalho de Portugal segregado da civilização”¹³ por “uma cortina de montanhas [que] fecha o horizonte de todos os lados”¹⁴.

Figuras 2 e 3 – Mapas de Trás-os-Montes e Alto Douro em finais do século XVIII e inícios do século XIX¹⁵



¹³ Segundo escrevia Camilo Castelo Branco. Apud. Susana Margarida Carvalheiro Cabete, *A narrativa de viagem no séc. XIX: alteridade e identidade nacional*, Lisboa; Paris, UNL; Univ. Paris III, 2010, diss. doutoramento, p. 322 (nota 694).

¹⁴ Ramalho Ortigão, *As farpas: o país e a sociedade portuguesa*, Lisboa, Livraria Clássica, 1943-1946.

¹⁵ Biblioteca Nacional Digital, purl.pt/1380, purl.pt/1586.

Estas representações acabavam por desincentivar o investimento em estradas, que já de si era irrelevante em áreas percecionadas como mais remuneradoras¹⁶. Os transmontanos eram assim forçados a percorrer caminhos “tão mal formados [que] oferecem tantos perigos a cada passo, que nos das montanhas, além de não darem passagem em muitas partes a carruagens, não he raro acharem-se homens mortos, por se terem precipitado em despenhadeiros”¹⁷. Em 1790, o corregedor de Torre de Moncorvo, José António de Sá, lamentava que os carreiros

não se tendo concertado em tempo algum estavam cheias de fragas, e penedias com descidas precepitadas denegando tranzito às carroagens, e dando o perigozissimo aos viajantes de cavallo, tudo com grave damno da agricultura, e comercio. Iguualmente havia falta de pontoens para a passagem de rios, e regatos caudellosos; e pontes notáveis que noutro tempo se construirão a grande custo, se hião arruinando por falta de concerto¹⁸.

Seis anos depois, Columbano de Castro, juiz em Trás-os-Montes, descrevia a estrada do Marão (Porto-Vila Real) como “a mais áspera da província e talvez do Reino”, recomendando a construção duma nova rodovia¹⁹. Em vão. Duas décadas passadas, só Bragança e Miranda estavam incluídas no mapa das comunicações postais portuguesas²⁰. A situação era de tal modo gravosa que se considerava mais fácil viajar por mar de Lisboa a vários portos europeus do que até Trás-os-Montes²¹. Até 1850, ainda surgiram novas propostas para melhorar

¹⁶ Matos, *Transportes e comunicações...*, cit., p. 16 e 18.

¹⁷ José Inácio da Costa, “Memória Agronómica relativa ao concelho de Chaves” in *Memórias Económicas*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1789, p. 150 e 396-397.

¹⁸ Apud. Carlos d’Abreu, *A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos*, Salamanca, Univ. Salamanca, 2011, diss. doutoramento, p. 91-92 e 98. Ver também Maria Helena Mesquita Pina, “A Região Duriense – alguns apontamentos sobre a sua rede de transportes (sécs. XVII a XIX)” in *III Congresso da Geografia Portuguesa*, Lisboa, Colibri, 1999, p. 525-548. *Idem*, “Alguns reflexos da implantação do caminho de ferro no Alto Douro no final do século XIX”, *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, 1, 19 (2003), p. 397-414.

¹⁹ José Amado Mendes, *Trás-os-Montes nos finais do século XVIII. Segundo um manuscrito de 1796*, Coimbra, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1989, p. 104.

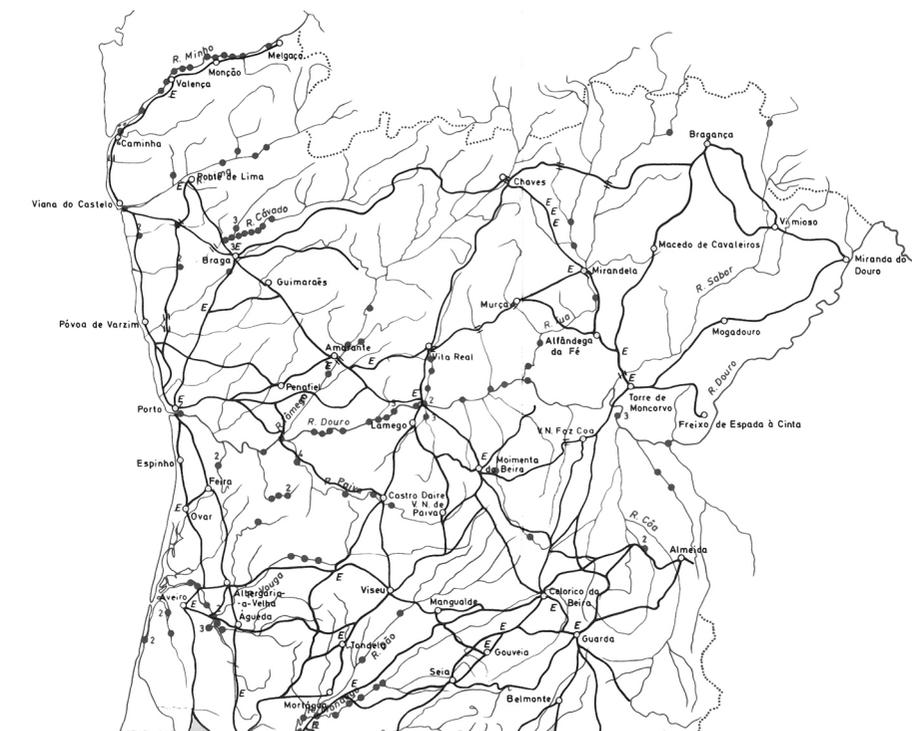
²⁰ Elsa Pacheco, *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*, Porto, UP, diss. doutoramento, 2004, p. 98.

²¹ Adrien Balbi, *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et d’Algarve*, Paris, Reyck Gravier, 1822, p. 66.

as estradas transmontanas (no âmbito do megalómano projeto da Companhia das Obras Públicas de Portugal²²), mas nada se concretizou²³.

Assim, no virar do meio século, o conjunto de vetores de mobilidade em Trás-os-Montes não era muito denso. Na figura 4, estão indicadas as rotas praticadas no Norte de Portugal até 1850 – note-se que as linhas a negrito indicam rotas e não necessariamente estradas.

Figura 4 – Rotas terrestres no Norte de Portugal²⁴



Quem do Sul se dirigisse à orla de Trás-os-Montes, em Torre de Moncorvo, demorava três-quatro dias na estrada²⁵. Uma vez na província, a rota para

²² Maria Eugénia Mata, “A Companhia das Obras Públicas de Portugal”, *Estudos de Economia*, 19, 1 (1999), p. 43-66.

²³ Matos, *Transportes e comunicações...*, cit., p. 183.

²⁴ *Ibidem*, p. 85-90, mapa II.

²⁵ Castro, *Roteiro terrestre de Portugal...*, cit., p. 163. Alegria, *A organização dos transportes em Portugal...*, cit., p. 127. Capela, *As Freguesias do Distrito de Bragança...*, cit., p. 166. Pacheco, *Alteração das acessibilidades...*, cit., p. 97.

Bragança atravessava o rio Sabor através duma ponte de pedra, ao qual se seguiam “onze ribeiras, que se passam sem perigo”²⁶. Bragança ligava-se à fronteira em Miranda do Douro, cidade “votada à penúria, não possuindo actualmente senão gloriosas reminiscências da sua antiga grandeza” em virtude da sua “posição (...) fora de estrada alguma”²⁷. Caminhando para oeste, por Valpaços, atravessando três pontes sobre os rios Tuela, Armeiro e Tâmega, chegava-se a Chaves. Daqui, partia-se para Vila Real, a cidade com melhores acessos, incluindo estradas em direção ao Porto e à Régua²⁸.

No vale do Tua, Mirandela era ponto de passagem obrigatório para “todos os comerciantes que vem de Vila Real, Braga, Viana, Chaves, Bragança, Miranda, Castela, Galiza e outras mais terras”²⁹. Mais a sul, o Tua era cruzado em Abreiro pela *ponte do Diabo*, por onde passava a estrada entre Torre de Moncorvo e Vila Real³⁰. Além desta ponte, junto ao Tua, existia um caminho, partindo do Castanheiro do Norte³¹, algumas estradas de segunda ordem, confluindo sobre Carrazeda de Ansiães, e uns quantos quilómetros de percursos mercantes (figura 5).

Estes carreiros eram “feitos a pé, a dorso de animal ou em carro de duas rodas”³² e outros veículos antiquados a tração animal. Em 1820, existiam em Trás-os-Montes cerca de 7,500 animais de tiro e 10,500 carros de bois³³. A travessia dos rios, na ausência de pontes e na impossibilidade de travessias a vau, era feita por barcas de passagem, que se concentravam sobretudo no Douro. Na região do Tua, existiam barcas em Foz-Tua, Ribatua, Amieiro, Frechas, Chelas e Miradeses (estas duas últimas no rio Rabaçal)³⁴.

²⁶ Castro, *Roteiro terrestre de Portugal...*, cit., p. 164.

²⁷ Apud. Aniceto Afonso, “Notas de um reconhecimento militar que passou por Lagoaça em 1845” in Armando Palavras (coord.), *Trás-os-Montes e Alto Douro: Mosaico de Ciência e Cultura*, Lagoaça, Comissão de Festas de Nossa Senhora das Graças, 2011, p. 259-263.

²⁸ Pina, “A Região Duriense...”, cit., p. 525-548. *Idem*, “Alguns reflexos...”, cit., p. 397-414.

²⁹ Apud. Capela, *As Freguesias do Distrito de Bragança...*, cit., p. 127.

³⁰ Venceslau, *O papel estruturador da linha do Tua...*, cit., p. 80.

³¹ Martins et al., “The engineering design of Tua rail track...”, cit., p. 274.

³² Jorge Borges de Macedo, *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, Lisboa, UNL, 1963, diss. doutoramento, p. 139.

³³ Matos, *Transportes e comunicações...*, cit., p. 362-374.

³⁴ Carlos d’Abreu, “Das antigas barcas de passagem no Douro Ibérico”, *Douro: estudos e documentos*, 21 (2006), p. 45-75. *Idem*, *A estruturação do território ibérico...*, cit., p. 232-235. Capela, *As Freguesias do Distrito de Bragança...*, cit., p. 127. Matos, *Transportes e comunicações...*, cit., p. 85-90, 252-253 e 430. Mendes, *Trás-os-Montes nos finais do século XVIII...*, cit., p. 107.

Figura 6 – Localização das barcas de passagem no Tua nos séculos XVIII e XIX³⁶



³⁶ Google Maps e elaboração própria, com dados retirados de: Abreu, “Das antigas barcas de passagem...”, cit., p. 59.

A orografia do terreno e o arcaísmo dos veículos e métodos de locomoção fazia com que as velocidades praticadas fossem baixas (na ordem dos 6-7 km/h)³⁷. Cumulativamente, a falta de segurança nos percursos justificava um custo de transporte mais elevado em Trás-os-Montes: em 1785, um serviço de recovagem de Coimbra custava 160 réis para o Porto e 200 para Lisboa, mas para os distritos transmontanos montava a 360 réis³⁸.

Em termos de mobilidade fluvial, só a zona sul de Trás-os-Montes tinha acesso a uma estrada de água navegável, o Douro. O Tua, exceto na aproximação a Mirandela, era “estrada que não andava”, devido a uma sucessão de obstáculos naturais e artificiais³⁹. Porém, a sua confluência com o Douro ganhara alguma predominância como limite do comércio de vinho⁴⁰. Em Foz-Tua, trocavam-se os produtos da região (cereais, vinho, seda, azeite, etc.) por aqueles importados do litoral (arroz, peixe, mobiliário, etc.), que depois eram disseminados pelas rotas da província⁴¹.

A Regeneração introduziu substanciais melhoramentos na rede rodoviária da província, sem, contudo, responder a todas as suas necessidades. Entre 1852 e 1880, Vila Real e Bragança foram os distritos onde menos estradas se construíram: 294,3 km e 226,8 km, respetivamente, contra uma média nacional de 437,7 km. Os rácios de extensão de estradas por superfície e população estavam também abaixo da média nacional (3,4 e 6,7 km/10,000 ha contra 8,3 km/10,000 ha no primeiro caso; 12,7 e 12,9 km/10 mil habitantes contra 17,1 km/10,000 habitantes no segundo caso)⁴². Ao longo da segunda metade de Oitocentos, a prioridade fora investir em estradas de apoio à rede ferroviária em gestação, razão pela qual o interior transmontano foi preterido⁴³.

³⁷ Afonso, “Notas de um reconhecimento militar...”, cit., p. 259-263. Camilo Castelo Branco, *Vinte horas de liteira: romance original*, Porto, Tipografia do Comércio, 1864, p. I-VI. Júlio César Machado, *Em Hespanha. Scenas de viagem*, Lisboa, A. M. Pereira, 1865, p. 6-10.

³⁸ Matos, *Transportes e comunicações...*, cit., p. 413-414.

³⁹ Capela, *As Freguesias do Distrito de Bragança...*, cit., p. 126 e 132. Luís Espinha da Silveira, Nuno Miguel Lima e Ana Alcântara, “The impact of railroad accessibility on the population of Portugal’s Inland North Region (1878-1930). The Tua and the Beira Baixa lines” in McCants et al., *Railroads in Historical Context...*, cit., vol. 1, p. 104.

⁴⁰ Matos, *Transportes e comunicações...*, cit., p. 267.

⁴¹ Cristiano Morais, *Por Terras de Ansiães – Monografia de Castanheiro do Norte*, Carrazeda de Ansiães, Câmara Municipal, 2013, vol. II. Venceslau, *O papel estruturador da linha do Tua...*, cit., p. 66. Albano Viseu, *Memórias históricas de um espaço rural: três aldeias de Trás-os-Montes (Coleja, Cachão e Romeu), ao tempo do Estado Novo*, Porto, UP, 2007, diss. doutoramento, p. 290.

⁴² Abreu, *A estruturação do território ibérico...*, cit., p. 84.

⁴³ Alegria, *A organização dos transportes em Portugal...*, cit., p. 161.

Em 1886, na véspera da chegada do caminho-de-ferro a Mirandela, o bispo de Bragança ainda lamentava que “não há outras vias de comunicação, a não ser por caminhos feitos pela própria natureza: íngremes, tortuosos e estreitíssimos que, de longe em longe, se encontram por felicidade dos transeuntes”⁴⁴. A representação de afastamento e isolamento da província mantinha-se sólida, de tal modo que “o maior terror que póde inspirar-se a um funcionario qualquer, civil ou militar, é ameaçá-lo com uma transferencia para Bragança. Suppõe-se que Bragança é a Siberia” – clamava o deputado brigantino Pires Vilar no parlamento⁴⁵.

3. O caminho-de-ferro, revolução na mobilidade do Tua (1887-década de 1960)

A linha de Foz-Tua a Mirandela foi apresentada em 1883 ao parlamento, como parte duma proposta que incluía a construção de dois caminhos-de-ferro na Beira Baixa e até Viseu. O diploma ainda motivou alguma discussão sobre aspetos jurídicos, financeiros e técnicos (designadamente, a escolha da bitola⁴⁶ métrica, mais curta que a usada na linha do Douro, que era de 1,67 m), mas a ideia de levar a chamada *viação acelerada* ao coração de Trás-os-Montes não foi combatida, pois todos reconheciam a necessidade de melhorar o sistema de transportes do interior norte e de alargar a malha férrea existente⁴⁷. No final, as concessões da linha do Tua e do ramal de Viseu foram entregues ao conde da Foz, que as trespassou à CN, por ele fundada em 1885⁴⁸. As obras no vale do Tua iniciaram-se um ano antes e em 1887 estavam terminadas. Mirandela ligava-se à linha do Douro (na estação do Tua) e por aqui ao Porto, mas de forma indireta, uma vez que a bitola usada nas duas linhas era diferente⁴⁹.

No dia 29 de Setembro, a nova linha era inaugurada na presença do rei, prometendo uma nova era de progresso para a região. Na altura, uma importante barreira psicológica em termos de mobilidade foi quebrada: pela primeira vez

⁴⁴ Apud. Viseu, *Memórias históricas de um espaço rural...*, cit., p. 127-128.

⁴⁵ *Diário da Camara dos Deputados*, 23.2.1880, p. 542.

⁴⁶ Distância entre as faces internas dos carris.

⁴⁷ Hugo Silveira Pereira, *Debates parlamentares sobre a linha do Tua*, Porto, UM, MIT Portugal Program, EDP, 2012, p. 48 e ss.

⁴⁸ Luís Santos, *Tristão Guedes de Queirós Correia Castelo Branco, 1º Marquês da Foz: um capitalista português nos finais do século XIX*, Porto, UM, MIT Portugal Program, EDP, 2014, p. 63.

⁴⁹ Lurdes Martins, Graça Vasconcelos e Paulo B. Lourenço, “A construção e os aspectos laborais” in Pereira, *A linha do Tua...*, cit., p. 95-114.

na História, foi possível ir do coração de Trás-os-Montes ao Porto e regressar no mesmo dia. O rei saiu da estação de Campanhã às 5:30, chegou ao Tua às 9:45 e a Mirandela às 12:50; a viagem de regresso iniciou-se às 15:20 e depois de duas pequenas paragens no Tua e na Régua, a comitiva real chegava ao Porto às 23:30⁵⁰. No entanto, esta prerrogativa manteve-se exclusiva do rei nos anos seguintes, uma vez que os horários praticados nas linhas do Tua e do Douro permitiam de facto ir de Mirandela ao Porto em menos dum dia, mas não o regresso. Em 1905, o viajante saía de Mirandela às 5:00, chegando ao Tua às 8:35; 9 minutos depois, apanhava o comboio para Mosteirô, onde chegava às 14:19. Aqui tinha que esperar pelo serviço que vinha da Régua e que chegava ao Porto somente às 22:25⁵¹.

A inauguração da linha até Mirandela não foi um fim em si, pois o objetivo final passava por servir também Bragança, capital e cidade mais importante do distrito. Em 1888 e 1890, propostas com esse intuito foram apresentadas ao parlamento, mas nunca foram discutidas. A crise da década de 1890 e a má situação financeira da CN (causada pelo reduzido tráfego captado e por uma suborçamentação dos custos da empreitada) adiaram a construção para os primeiros anos do século XX. Em 1903, a linha era adjudicada a João Lopes da Cruz, que, depois de trespassar a concessão à CN, se tornou empreiteiro-geral da obra. Cruz acabou por falir pouco antes da conclusão da empreitada, que foi continuada pela concessionária e inaugurada a 1.12.1906⁵². Apesar de o serviço não ser contínuo (durante anos houve a necessidade de troca de locomotiva em Mirandela⁵³), a distância que separava Bragança do resto do país foi decisivamente encurtada. Ao longo das décadas seguintes, manteve-se ainda o sonho de prolongar a linha até Zamora, mas esse projeto nunca se concretizou⁵⁴.

Obviamente, os veículos colocados à disposição dos viajantes e mercadorias eram incomparavelmente superiores aos usados até então. Ainda no século XIX, para a operação da linha até Mirandela, a CN adquiriu seis locomotivas a vapor

⁵⁰ José Manuel Lopes Cordeiro e Hugo Silveira Pereira, “A inauguração” in Pereira, *A linha do Tua...*, cit., p. 151-166.

⁵¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 412, 16.3.1905, p. 95.

⁵² Hugo Silveira Pereira, “João Lopes da Cruz, *system builder* da linha de Bragança”, *População e Sociedade*, 26 (2016), p. 133-153.

⁵³ *Idem*, *Máquinas e Homens: o material circulante da linha do Tua*, Porto, IN+, UM, MIT Portugal Program, 2016, p. 23.

⁵⁴ *Idem*, *Os Beças, João da Cruz e Costa Serrão. Protagonistas da Linha de Bragança*, Porto, UM, MIT Portugal Program, EDP, 2015, p. 50-53 e 201-293. Pires, *Gestão Estratégica Ferroviária...*, cit., p. 60.

à fábrica alemã Emil Kessler. Com a abertura do troço até Bragança, quatro novas máquinas (semelhantes às anteriores, embora com algumas inovações) foram encomendadas ao mesmo fornecedor. Na década de 1930, uma nova locomotiva a diesel foi comprada ao fabricante Deutz (Colónia). Era a primeira do género a operar em Portugal, mas rapidamente foi encostada por falta de peças suplentes. O material rebocado tinha construtores e proveniências diversas (França, Bélgica, Alemanha, Inglaterra, Escócia...). O destinado ao transporte de passageiros era composto por um salão de direção (para transporte da mesma e para eventos especiais) e por um número variável de carruagens de primeira, segunda e terceira classe. A comodidade variava conforme a classe em que se viajava, desde os bancos de madeira de terceira aos compartimentos privados com assentos estofados e aquecimento de primeira. Ao longo do tempo, as carruagens sofreram também alterações que as tornavam mais confortáveis, como a instalação de freios de vácuo ou a substituição dos eixos simples por bogies de quatro rodados. Para as mercadorias, havia vagões-plataformas, vagões de bordas altas, vagões cobertos e furgões fechados, usados conforme o tipo de bens transportados. Os ganhos de velocidade e capacidade de transporte destes novos veículos foram manifestos. Os viajantes ou visitantes do vale do Tua e de Trás-os-Montes passaram a poder deslocar-se a uma média entre 25 e 31 km/h, quando antes tinham que se contentar com velocidades de 6 km/h. De igual modo, a limitada capacidade de transporte oferecida pelos carros de bois e afins foi exponencialmente ampliada até um máximo de 160 t/comboio⁵⁵.

Nos anos imediatos à abertura da linha de Bragança, a CN conheceu um período áureo, graças ao aumento de receita proporcionado pelo novo caminho-de-ferro. Todavia, a implantação da república e a I Grande Guerra trouxeram dificuldades à operação ferroviária, não só da CN mas de todos os outros operadores. A ditadura militar entendeu que o agrupamento da gestão da rede numa só entidade era a solução para aquelas dificuldades. Assim, arrendou à CP todas as ferrovias sob gestão do Estado (Minho, Douro, Sul, Sueste, Tâmega, Corgo e Sabor). Porém, a CP, invocando falta de vocação para a operação de caminhos-de-ferro de via estreita, subarrendou as linhas do Corgo e Sabor à CN. O negócio acabou por se revelar ruinoso, pois os défices de exploração destas duas vias-férreas absorviam todo o lucro da operação da concessão primitiva. A firma ainda procurou obter a concessão da linha de Viseu a Foz-Tua e à Régua, o que lhe permitiria obter uma ligação direta entre Trás-os-Montes e a Beira Alta e beneficiar de sinergias e economias de escala. Contudo, desinteligências com o governo ditatorial (que preferia favorecer a mobilidade rodoviária) impediram

⁵⁵ Hugo Silveira Pereira, *Máquinas e Homens...*, cit., p. 19-48.

a concretização de ambas as linhas⁵⁶. A acumulação de prejuízos acabou por facilitar a fusão da CN na CP em 1947⁵⁷.

Sob gestão da CP, novos melhoramentos foram introduzidos no material circulante. Depois dumas experiências dececionantes com automotoras a gasolinas fabricadas nas oficinas de Santa Apolónia, a CP adquiriu à casa holandesa Allan, em 1955, dez novas automotoras diesel-elétricas, que operaram na linha do Tua a par das antigas composições a vapor. Eram máquinas muito modernas, mais confortáveis, mais velozes (introduziram médias de 50 km/h), mais eficazes em termos de consumo e mais fiáveis do ponto de vista técnico⁵⁸.

Os melhoramentos na mobilidade do vale e o uso generalizado que foi dado ao caminho-de-ferro estão evidenciados nas estatísticas de tráfego do governo e das companhias concessionárias.

Entre 1887 e 1906, enquanto a linha terminava em Mirandela, o número de passageiros transportados oscilou entre os 25,000 e os 42,000 (figura 8). Não é um valor alto (média de pouco mais de 100 passageiros por dia), o que se explica facilmente pelo facto de as vias-férreas servirem apenas 21,65% e 39,82% da população local (após as aberturas até Mirandela e Bragança, respetivamente)⁵⁹. Além do mais, a dificuldade de acesso às estações, problema generalizado do sistema ferroviário nacional, sobretudo no interior⁶⁰, era particularmente premente nos primeiros 20 km da linha de Mirandela, onde as gares ficavam encaixadas no vale, separadas das aldeias mais próximas por caminhos e acessos com muito declividade.

Perante a inexistência de estatísticas de tráfego para o período anterior ao caminho-de-ferro, não é possível fazer uma comparação quantitativa do impacto da sua chegada. Contudo, é de supor que nunca tais volumes de tráfego tenham sido atingidos em épocas passadas. Igualmente se pode imaginar que o caminho-

⁵⁶ Ana Carina Azevedo e Ângela Salgueiro, “A gorada ligação de Foz-Tua a Viseu” in Pereira, *A linha do Tua...*, cit., p. 290-306.

⁵⁷ Eduardo Beira, “Da Companhia Nacional à CP” in Pereira, *A linha do Tua...*, cit., p. 325-350. Gilberto Gomes, “A luz e as sombras no vale do Tua” in Eduardo Beira (coord.), *A linha do Tua, 1887 e as fotografias de E. Biel*. Porto, UM, MIT Portugal Program, EDP, 2013, p. 77. Luís Santos, *Política Ferroviária Ibérica: de principios del siglo XX a la agrupacion de los ferrocarriles (1901-1951)*, Madrid, Univ. Complutense, 2011, diss. doutoramento, caps. 7-8 e partes II e III.

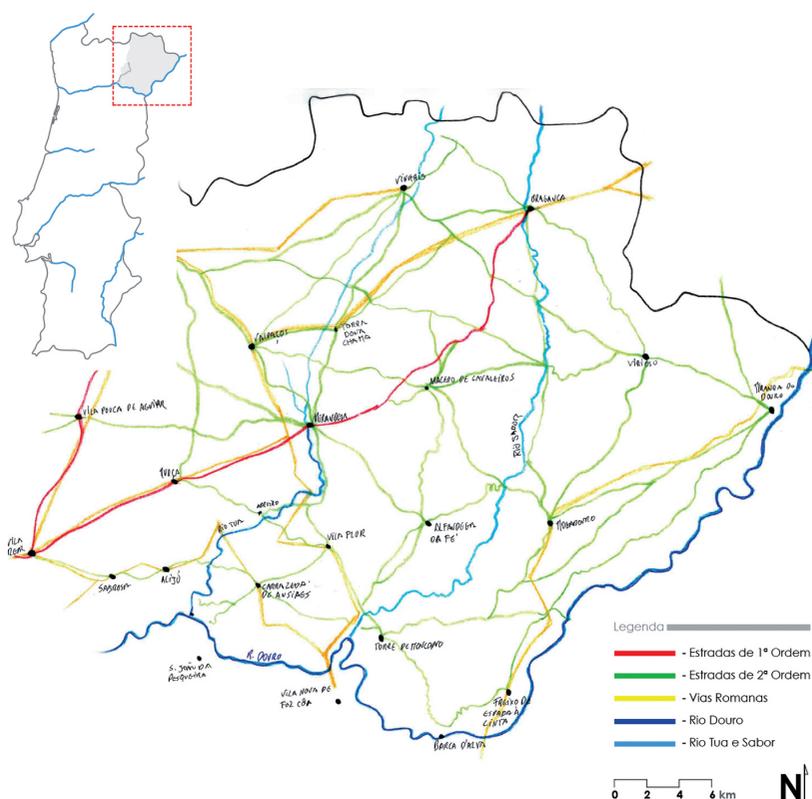
⁵⁸ Pereira, *Máquinas e Homens...*, cit., p. 86-99.

⁵⁹ Luis Espinha da Silveira, Daniel Alves, Nuno Miguel Lima, Ana Alcântara e Josep Puig, “Population and railways in Portugal, 1801-1930”, *Journal of Interdisciplinary History*, 42:1 (2011), p. 44. Silveira et al., “The impact of railroad accessibility...”, cit., p. 110.

⁶⁰ Alegria, *A organização dos transportes em Portugal...*, cit., p. 161.

-de-ferro foi ganhando prevalência como principal meio de mobilidade no vale, pois os demais veículos de transporte não conheceram grandes inovações e o crescimento da rede rodoviária no vale até final do século XIX, embora pífio (710 km em 1892 para 910 km em 1900 ou 5,7% e 6,2% do total da rede rodoviária nacional⁶¹), foi feito na direção da linha (figura 7). A abertura do caminho-de-ferro até Bragança mais do que duplicou o número de passageiros na linha, reforçando assim o seu papel como motor de mobilidade na região.

Figura 7 – Vias de comunicação no distrito de Bragança em finais do século XIX⁶²



⁶¹ *Anuario Estadístico de Portugal*, 1900, p. 466. Fernando de Sousa (coord.), *Bragança na época contemporânea (1820-2012)*, Porto, CEPESE, 2013, vol. 1, p. 122. Maria Luísa de Castro Coelho de Oliveira e Sousa, *A Mobilidade Automóvel em Portugal. A construção do sistema socio-técnico, 1920-1950*, Lisboa, UNL, 2013, diss. doutoramento, p. 168. Nuno Valério (coord.), *Estatísticas Históricas Portuguesas*, Lisboa, INE, 2001, p. 363.

⁶² Venceslau, *O papel estruturador da linha do Tua...*, cit., p. 59.

A evolução destes números acompanhou o movimento emigratório local (sobretudo nas décadas de 1890 e 1910), podendo conjecturar-se que parte dos utilizadores do serviço era composto por emigrantes que abandonavam aquelas paragens⁶³.

Depois duma ligeiríssima quebra durante os primeiros anos da I Guerra Mundial, provocada pelas dificuldades de abastecimento das locomotivas⁶⁴, verificou-se uma retoma no transporte de passageiros, que acompanhou as pressões da procura sobre a rede neste período (o pico de óbitos registado em 1916-1918⁶⁵ parece não ter afetado sobremaneira o movimento). Este movimento já não pode ser justificado pela emigração, que nos anos entre-guerras registou uma franca diminuição⁶⁶. Uma das consequências deste aumento da procura foi o registo de 30 acidentes na linha, causadores de 16 feridos e um morto em 1917 e 1918. Nos anos seguintes, o maior tráfego já foi mais bem acondicionado pela operação, registando-se muitos menos incidentes e vítimas⁶⁷.

A partir de meados dos anos 1920, nota-se uma ligeira quebra no transporte de passageiros, que se agrava nos inícios da década de 1930. É um comportamento semelhante ao verificado na rede geral (figura 9) e que pode ser explicado pela contenção de custos a que a CN foi sujeita (que se traduzia num serviço de pior qualidade)⁶⁸ e também pelo início da concorrência automóvel. Em 1920, existiam entre 5,000-7,000 carros nos registos oficiais, número que subiu, em 1930, para 34,000-37,000⁶⁹. Mesmo no vale do Tua, a realidade do transporte automóvel começou a fazer-se sentir. Nesta época, surgem em Mirandela os primeiros serviços de aluguer, venda e reparação de carros: em 1931, 38 automóveis faziam carreiras regulares complementares (em direção a Murça ou Alijó), mas também concorrentes ao caminho-de-ferro (a rota Cachão-Tua,

⁶³ Silveira et al., “Population and Railways...”, cit., p. 52. Silveira et al., “The impact of railroad accessibility...”, cit., p. 106-110 e 115. Sousa, *Bragança na época contemporânea...*, cit., vol. 1, p. 66-69.

⁶⁴ Gomes, “A luz e as sombras...”, cit., p. 72. Fernanda Rollo e Ana Paula Pires, “Transports Under the First World War: the Case of Portuguese Railways”, in McCants et al., *Railroads in Historical Context...*, cit., vol. 2, p. 140 e 148 (quadro 1). Santos, *Política Ferroviária Ibérica...*, cit., p. 199.

⁶⁵ Sousa, *Bragança na época contemporânea...*, cit., vol. 1, p. 61-62.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 66-69.

⁶⁷ *Anuario Estatístico de Portugal*, 1917, p. 128; 1919, p. 110-111; 1921, p. 276-277; 1923, p. 184-185; 1924, p. 178-179; 1925, p. 206-207; 1926, p. 240-241; 1927, p. 312-313; 1928, p. 334-335.

⁶⁸ Gomes, “A luz e as sombras...”, cit., p. 75-77.

⁶⁹ Valério, *Estatísticas Históricas Portuguesas*, p. 366.

por exemplo)⁷⁰. As rotas divergentes a média-longa distância passaram também a concorrer com a ferrovia: por exemplo, uma carreira até Chaves ou Vila Real evitava uma viagem de comboio de Mirandela até ao Tua e daqui à Régua para tomar a linha do Corgo.

Os dados compilados até aos anos 1930 permitem analisar a taxa de ocupação das composições, que, sem surpresa, acompanha sensivelmente a evolução do número de passageiros transportados (figura 10). Igualmente expectável é a preferência dos utentes pela terceira classe, mais barata, menos confortável, mas que chegava à mesma hora que as outras classes (figura 11).

O hiato nos dados entre 1934 e 1947 não permite analisar a evolução do transporte de passageiros nem saber se a tendência regressiva de início daquela década se manteve. Sabemos que neste período a CN acumulou prejuízos (a partir de 1929, graças às linhas subarrendadas da CP e, entre 1936 e 1942, também devido às ferrovias próprias), mas nada se pode afirmar sobre em que medida estes comportamentos refletem a evolução do tráfego⁷¹.

Certo é que em 1948 a CP registou 257,000 passageiros na linha do Tua (mais 100,000 que 14 anos antes), o que demonstra que o caminho-de-ferro soube resistir à concorrência automóvel. Por esta razão, as automotoras a gasolina testadas pela CP não funcionaram no Tua, pois eram destinadas sobretudo a linhas de muito baixo trânsito de passageiros⁷². Já com as Allan em funcionamento (em pleno em 1956), a afluência de utentes à ferrovia robusteceu-se, com 40 mil passageiros adicionais em relação aos anos anteriores.

Entre 1963 e 1967, há um enorme pico na utilização da linha, explicado pela mobilização de soldados para a Guerra Colonial e pela vaga de emigração que se verificou em Trás-os-Montes⁷³. No ano seguinte, nota-se um regresso à *normalidade* dos 250 mil passageiros por ano. Esta tendência descendente verificou-se também na rede de via estreita (figura 9), pelo que é de supor que se tratou dum fenómeno que se estendeu a este tipo de locomoção ferroviária. Contudo, a ausência de dados quantitativos impede a (con)infirmiação da (des)continuidade da tendência, embora os eventos dos anos seguintes pareçam confirmar um decréscimo no número de utilizadores da ferrovia, como veremos no capítulo seguinte.

É um facto que neste período se notou em Portugal um incremento na oferta do transporte automóvel de passageiros. Em 1935, cobria uma extensão de

⁷⁰ Gomes, “A luz e as sombras...”, cit., p. 76.

⁷¹ Beira, “Da Companhia Nacional à CP”, p. 334-335.

⁷² Pereira, *Máquinas e Homens...*, cit., p. 91.

⁷³ Sousa, *Bragança na época contemporânea...*, cit., vol. 1, p. 66-69.

8,000 km e transportava 11,00,000 de pessoas; em 1950 esses valores eram de 13,000 km e 31,000,000 passageiros; e, em 1970, de 25,000 e 253,000,000, respetivamente⁷⁴. Esta expansão beneficiou, do aumento da extensão das estradas, duma melhoria dos pavimentos das mesmas⁷⁵ e do agrupamento empresarial no sector rodoviário⁷⁶. Na ferrovia, semelhante investimento só era realizado nos principais eixos. Na via estreita, apostava-se sobretudo no material circulante, que, contudo, não conseguia mostrar todo o seu potencial em virtude da antiguidade da infraestruturas (a linha do Tua, por exemplo, tinha sido concebida para locomotivas de 25 t, mas cada máquina Allan pesava 37 t⁷⁷). Tudo isto fez com que a via estreita fosse perdendo competitividade no sistema de mobilidade nacional⁷⁸.

Em Trás-os-Montes, e em especial no vale do Tua, a concorrência automóvel não foi tão feroz (havia até espaço no mercado para as avoengas barcas de passagem⁷⁹ e para um improvisado teleférico, ligando as duas margens do rio⁸⁰), já que o crescimento da rede rodoviária foi mais tímido (em 1961, considerava-se indispensável construir 11,000 km de estradas e caminhos⁸¹) e as estradas da província ainda eram em grande parte de macadame⁸². Por outro lado, as empresas rodoviárias tinham preferência pelo tráfego das grandes cidades. Contudo, não podemos esquecer que o tráfego gerado na região era também menor e como tal não necessitava duma oferta rodoviária tão grande como nas regiões mais urbanizadas do litoral.

⁷⁴ Valério, *Estatísticas Históricas Portuguesas*, cit., p. 369.

⁷⁵ Sousa, *A Mobilidade Automóvel em Portugal...*, cit., p. 240.

⁷⁶ António Lopes Vieira, “Algumas questões sobre os transportes públicos da cidade de Lisboa nos finais do século XIX”, *Análise Social*, 16:61-62, p. 71-84.

⁷⁷ Pereira, *Máquinas e Homens...*, cit., p. 58 e 102.

⁷⁸ Gomes, “A luz e as sombras...”, cit., p. 75-76.

⁷⁹ Abreu, “Das antigas barcas de passagem...”, cit., p. 45-75. *Idem*, *A estruturação do território ibérico...*, cit., p. 232-235.

⁸⁰ Arquivo RTP, programa *Pelo Andar da Carruagem*.

⁸¹ Viseu, *Memórias históricas de um espaço rural...*, cit., p. 127.

⁸² Sousa, *A Mobilidade Automóvel em Portugal...*, cit., p. 240.

Figura 8 – Passageiros transportados na linha do Tua, 1888-1934; 1948-1968

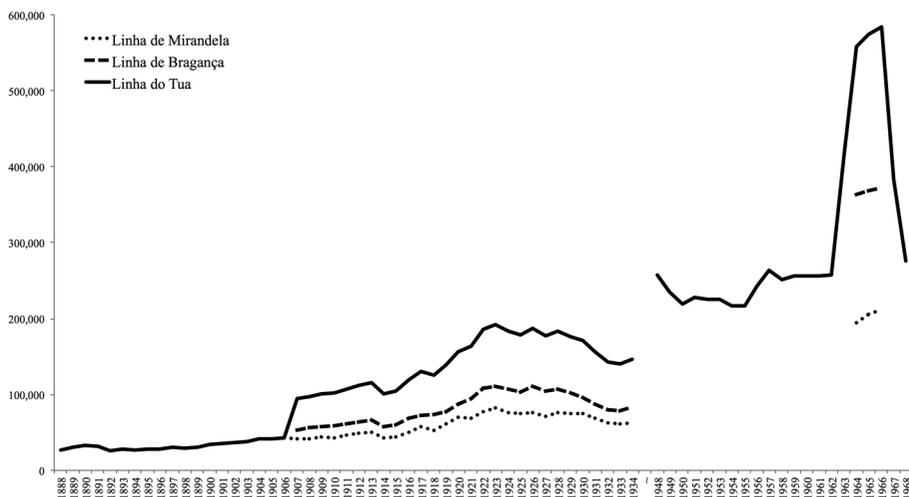
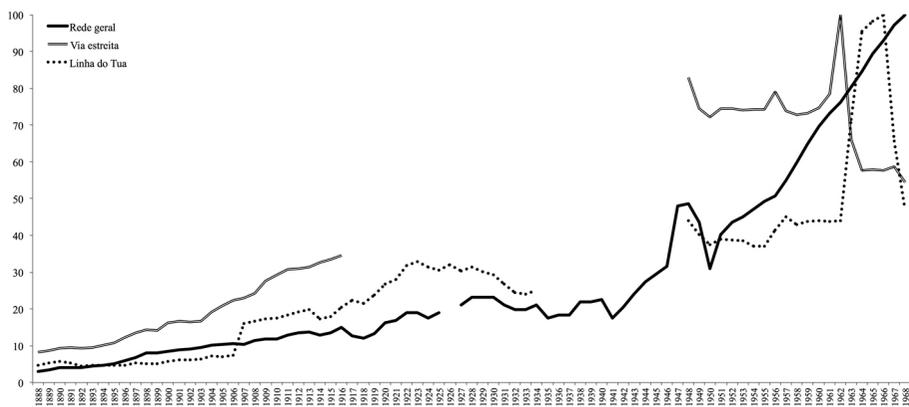


Figura 9 – Evolução do transporte de passageiros na rede geral (índice 100 = 142,000,000 em 1968), na rede de via estreita (índice 100 = 6,139,400 em 1962) e na linha do Tua (índice 100 = 584,600 em 1966), 1888-1968⁸³



⁸³ Além das fontes citadas anteriormente, usamos para este gráfico os dados de Valério, *Estatísticas Históricas Portuguesas*, p. 373-375.

Figura 10 – Taxa de ocupação (%) dos veículos de passageiros na linha do Tua, 1891-1933

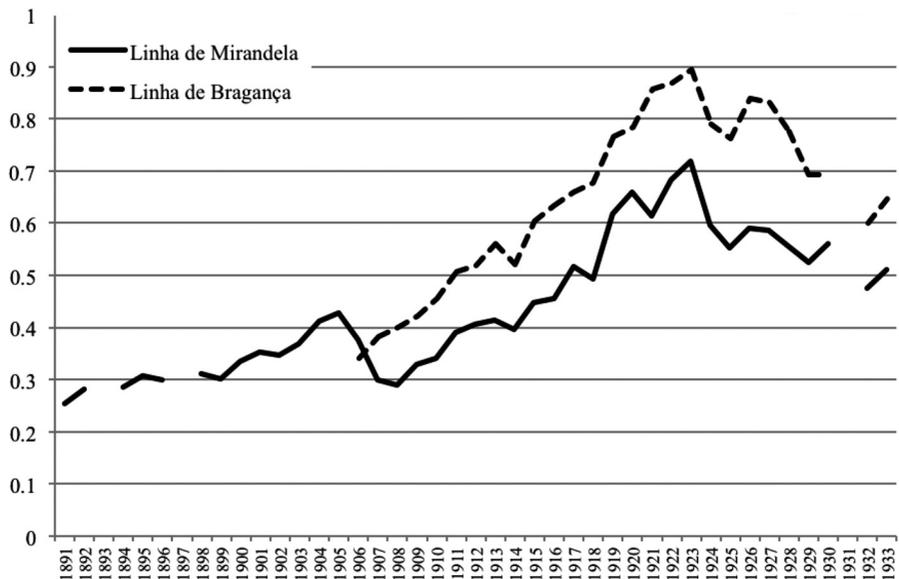
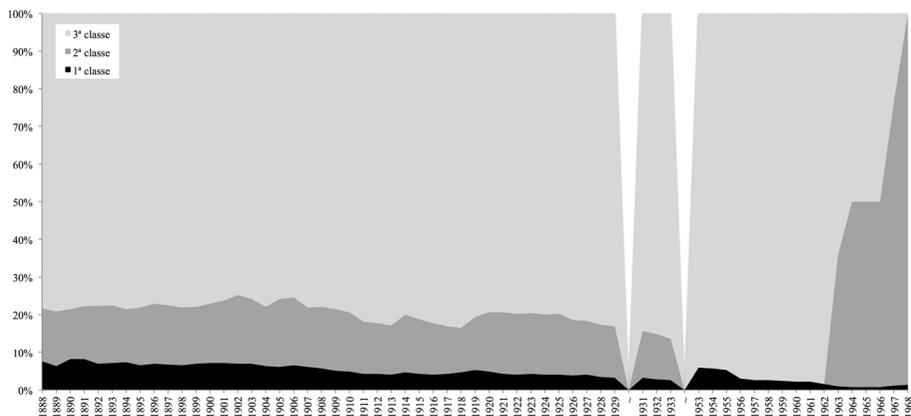


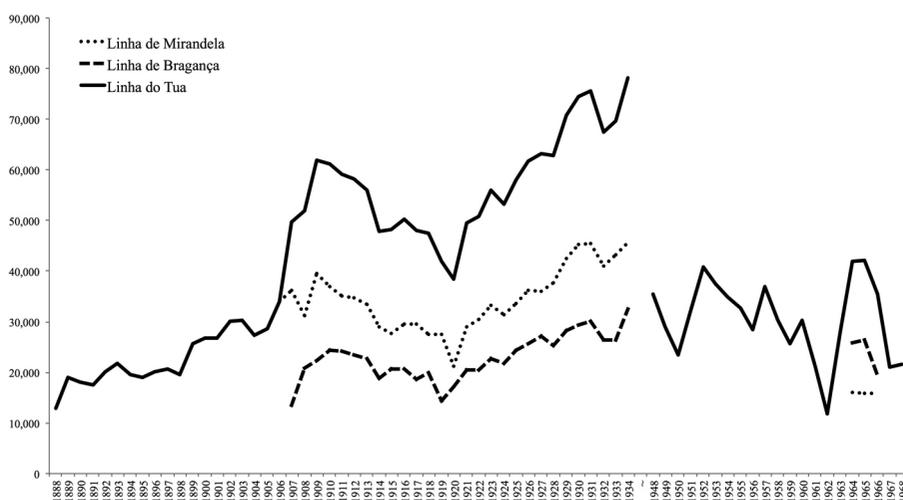
Figura 11 – Distribuição do transporte de passageiros por classes na linha do Tua (%), 1888-1929; 1931-1933; 1953-1968



Quanto ao tráfego de mercadorias, teve comportamento igual ao de passageiros até aos primeiros anos de operação da linha de Bragança, com uma duplicação do volume de tráfego desde 1907 (figura 12). Acompanhou igualmente a evolução do trânsito, quer da rede geral, quer da rede de via estreita (figura 14). Ao longo da década de 1910, e contrariamente ao que aconteceu com os passageiros, o transporte de mercadorias conheceu um período de quebra acentuada (devido à instabilidade provocada pelos golpes e contragolpes políticos da época e ao eclodir da guerra) para depois recuperar fortemente nos dois decénios seguintes.

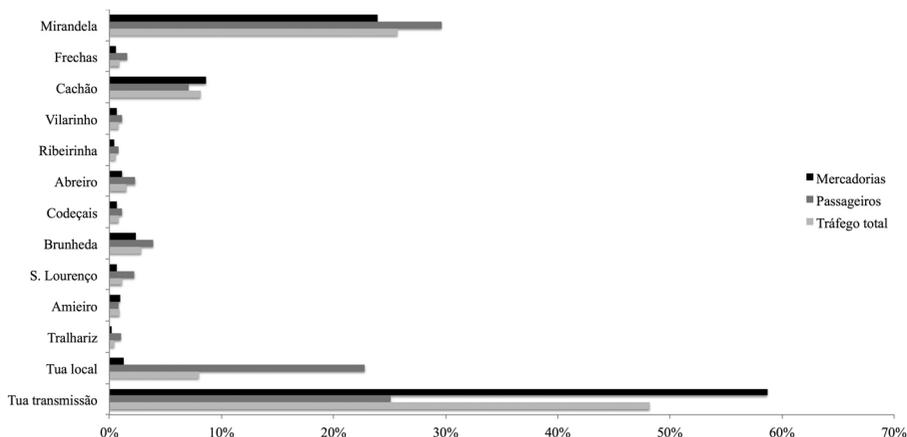
As duas secções do caminho-de-ferro do Tua contribuíram também de forma diferente para o transporte de mercadorias e passageiros. Ao passo que a linha de Bragança se destacava no transporte de passageiros, a linha de Mirandela fazia-o no transporte de mercadorias, sobretudo nas recolhidas nas estações de Tua, Cachão e Mirandela. A primeira recebia os movimentos oriundos e destinados à linha do Douro; a segunda aproveitava o dinamismo económico local, que viria a justificar, mais tarde, um investimento da CUF na constituição dum complexo agroindustrial⁸⁴; Mirandela beneficiava da sua posição central na região e, a partir de 1906, dos fluxos provindos de Bragança (figura 13).

Figura 12 – Mercadorias (t) transportados na linha do Tua em pequena e grande velocidade, 1888-1934; 1948-1968



⁸⁴ Venceslau, *O papel estruturador da linha do Tua...*, cit., p. 111. Viseu, *Memórias históricas de um espaço rural...*, cit., p. 98.

Figura 13 – Contribuição (%) das estações da linha de Mirandela⁸⁵ para o rendimento total da operação (1891, 1908 e 1915)



Os relatórios da CN permitem ainda reconstruir os fluxos das principais mercadorias transportadas. Na figura 15, nota-se que o cereal foi, a par do vinho, o principal bem transportado até meados da década de 1910. A abertura da secção até Bragança reforçou esta predominância. Até meados dos anos 1920, o transporte de cereal foi suplantado pelo de madeira, provavelmente devido a uma quebra da produção cerealífera local motivada pela diminuição do fornecimento de fertilizantes químicos (figura 16). A retoma do fornecimento de adubo a partir de 1923-1925 refletiu-se depois na recuperação do grão como principal produto carregado nos vagões da CN. Outros produtos locais, como a cortiça ou o azeite (produzidos sobretudo pela casa Menéres, principal empresa agrícola da região⁸⁶) beneficiaram igualmente da presença do caminho-de-ferro. Externo à província era o sal, que passou a ser mais facilmente acessível em Trás-os-Montes, e, como já referimos, os adubos químicos, sobretudo após a abertura do troço de Bragança.

⁸⁵ Excetuam-se as estações de Latadas, Castanheiro e Tralhão, devido aos muito reduzidos valores que apresentam.

⁸⁶ Albano Viseu, *Desenvolvimento da Periferia Transmontana: a Linha do Tua e a Casa Menéres*, Porto, UM, MIT Portugal Program, EDP, 2013, p. 48-75.

Figura 14 – Evolução do transporte de mercadorias na rede geral (índice 100 = 8,084,400 em 1930), na rede de via estreita (índice 100 = 347,006 em 1957) e na linha do Tua (índice 100 = 78,168 em 1934), 1888-1968

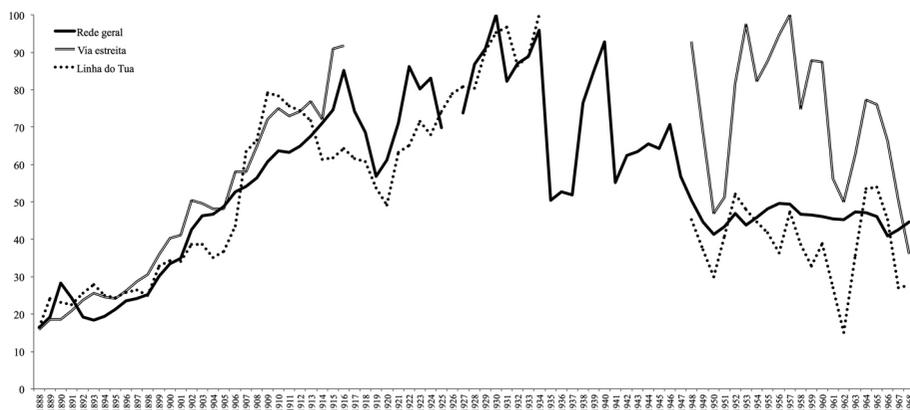


Figura 15 – Principais mercadorias transportadas na linha do Tua (%), 1891-1933

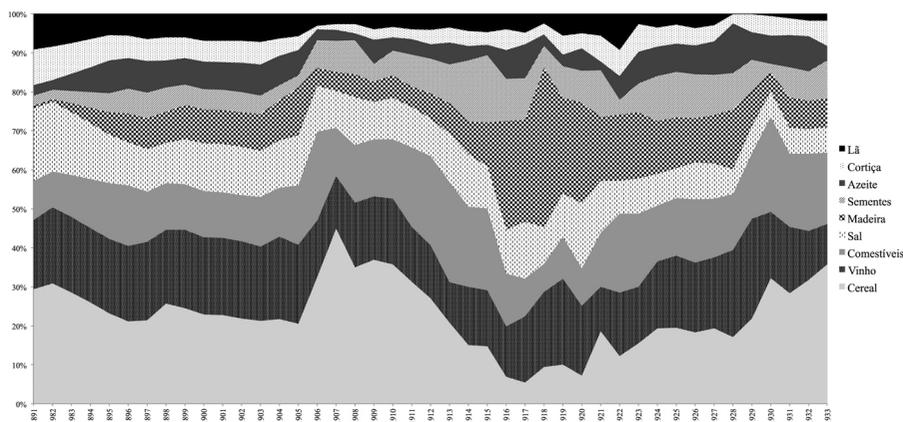
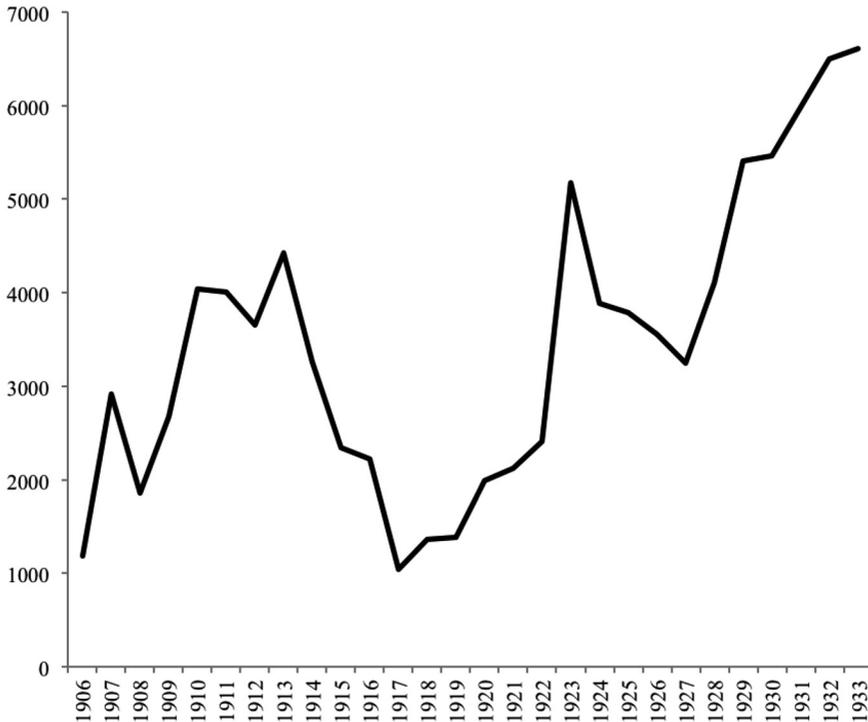


Figura 16 – Evolução do transporte de fertilizantes químicos na linha do Tua (t), 1906-1933



Comparando os valores de 1934 e de 1948, nota-se uma enorme quebra no número de toneladas transportadas, não nos sendo possível identificar, por falta de dados, o ano em que essa quebra efetivamente se inicia. Na rede geral, a diminuição começou a verificar-se a partir de 1940, decaindo ainda mais nos anos a seguir à guerra. Neste período, o comportamento errático do transporte de mercadorias no Tua emula o da rede de via estreita, se bem que esta tenha conhecido na década de 1950 os máximos históricos nos níveis de transporte de mercadorias. Contudo, a década de 1960 assistiria a uma quebra acentuada nos números do transporte, pelas mesmas razões que apontamos para o transporte de passageiros (figura 14).

4. Concorrência automóvel e declínio da linha

É provável que o declínio nos números do transporte tenha continuado depois de 1968, já que, em Janeiro de 1970, um relatório da CP adiantava conclusões pouco abonatórias para o futuro da linha, em virtude do decréscimo populacional e da predominância do sector primário na região (que além de não fomentar um tráfego pendular das populações, acarretava o transporte de mercadorias pouco valiosas). Em termos financeiros, o custo da exploração ascendia a 33,000 contos ao passo que as receitas não ultrapassavam os 12,000 contos. O encerramento da linha era posto em equação, mas afastado, na condição de o Estado assegurar a cobertura do défice e dos custos de melhoramento da infraestruturas (20 mil contos/ano), que, em alguns pontos da secção Mirandela-Bragança, era ainda a original⁸⁷. Em todo o caso, não era aconselhada nenhuma mudança de paradigma da operação, continuando a apostar-se no transporte convencional de passageiros e mercadorias.

Nos anos seguintes, e após o 25 de Abril, a situação da linha agravou-se, devido ao clima de crise económica e instabilidade política e pela manutenção da falta de investimento no sector. No parlamento, as intervenções a favor ou contra o encerramento de linhas sucediam-se: as primeiras representavam as linhas como infraestruturas ineficazes e deficitárias; as segundas percecionavam-nas como elementos de serviço público e integradoras de zonas periféricas do país⁸⁸.

A diminuição do tráfego de passageiros levou à transferência das Allan para outras linhas mais movimentadas (Vouga e rede de via estreita em torno do Porto). Para as substituir, a CP comprou dois lotes de máquinas diesel-elétricas Alstom, que erradicaram definitivamente o vapor no Tua. O material rebocado foi também reforçado com carruagens de fabrico italiano, que, embora contassem já perto de 40 anos, constituíam uma franca melhoria em relação ao material existente. No início da década de 1980, a CP voltou a apostar em automotoras, desta feita compradas aos caminhos-de-ferro jugoslavos. Era material de muito fraca qualidade, que nunca conseguiu satisfazer no transporte de passageiros⁸⁹. Juntamente com o encerramento de estações, a redução do número de viagens e da velocidade dos comboios, a descoordenação de horários e a acumulação

⁸⁷ Ana Carina Azevedo e Ângela Salgueiro, “Evolução do sistema de mobilidade e decadência da linha” in Pereira, *A linha do Tua...*, cit., p. 458-459. Lampreia, *The Public Choice in the Railway Sector...*, cit., p. 52. Pires, *Gestão Estratégica Ferroviária...*, cit., p. 62.

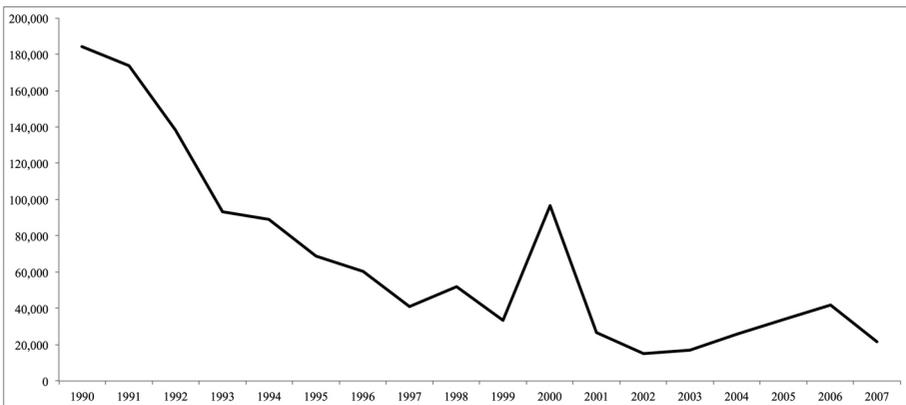
⁸⁸ Azevedo e Salgueiro, “Evolução do sistema de mobilidade...”, cit., p. 460-461 e 463-464.

⁸⁹ Pereira, *Máquinas e Homens...*, cit., p. 101-117 e 125.

de falhas de segurança, contribuiu para a pioria do serviço e para o reforço da argumentação favorável ao seu encerramento⁹⁰.

A entrada de Portugal na CEE (1986) em pouco alterou a situação da linha. O grosso dos investimentos alocados aos transportes foram direcionados para as vias-férreas de maior tráfego e para a requalificação da malha rodoviária, que deveria substituir os caminhos-de-ferro menos utilizados, designadamente, as linhas de via estreita em Trás-os-Montes, que começaram a ser encerradas a partir de 1988. No Tua, em finais de 1991, a secção entre Mirandela e Bragança foi encerrada. Alguns alvites para requalificar a linha foram aventados, mas nenhuma das soluções previa um percurso mais direto entre Bragança e o litoral, nem ultrapassava a necessidade de baldeação em Foz-Tua pela diferença da bitola. O destino da linha acabou por ser selado em Outubro 1992, quando o material circulante preso em Bragança foi retirado por via rodoviária. A mobilidade do alto distrito passou a ser assegurada por autocarros, não sem protestos por parte das populações que preferiam o comboio. Sem a secção de Bragança, o número de passageiros na linha decairia quase continuamente até 2002, ano em que apenas transportou 15 mil viajantes⁹¹.

Figura 17 – Evolução do tráfego de passageiros nos anos finais da linha



⁹⁰ Azevedo e Salgueiro, “Evolução do sistema de mobilidade...”, cit., p. 465-466. Lampreia, *The Public Choice in the Railway Sector...*, cit., p. 23 e 53-54. Pires, *Gestão Estratégica Ferroviária...*, cit., p. 66.

⁹¹ Azevedo e Salgueiro, “Evolução do sistema de mobilidade...”, cit., p. 462-463 e 467. *Idem*, “O encerramento da linha de Bragança na imprensa regional” in Pereira, *A linha do Tua...*, cit., p. 473-483. Lampreia, *The Public Choice in the Railway Sector...*, cit., p. 22-23, 54 e 62. Pires, *Gestão Estratégica Ferroviária...*, cit., p. 62 e 66-67. Simão, *Turismo como Motor de Desenvolvimento Local...*, cit., p. 63.

Em 1995, era aberto o IP4, que ligava o alto distrito transmontano ao Porto através da A4 e a Lisboa pela A1⁹². As novas acessibilidades possibilitavam uma viagem, por automóvel, muito mais rápida. O comboio demorava mais de 7 h entre o Porto e Bragança e quase 11 desde Lisboa, por um percurso menos direto e que impunha uma baldeação a meio. Só a viagem na linha do Tua demorava mais de 4 h⁹³.

Aqui, o único melhoramento foi a introdução dum novo material circulante (os *Light Rail Vehicles*), que deveria operar um sistema de metro ligeiro de superfície no reaberto troço Mirandela-Carvalhais. Em Outubro de 2001, estes veículos passaram a fazer todo o serviço até à estação do Tua. Entre 2003 e 2006, ainda conseguiram inverter a tendência decrescente do tráfego de passageiros na linha, se bem que para um irrisório valor de 41 mil passageiros, semelhante ao atingido em inícios do século. Todavia, três acidentes com estes veículos levaram ao afastamento dos utentes e ao encerramento da linha entre o Tua e o Cachão em 2008. O clima de austeridade e a publicação dos planos da CP para uma gestão mais eficaz da sua rede (que passava pela supressão das linhas de menor rentabilidade) não faziam antever a reabertura da linha, que, em 2012, foi oficialmente desativada⁹⁴. O serviço de transporte local na parte suprimida da linha foi assegurado por uma frota de táxis contratada pela CP que, contudo, não agradou às populações que continuavam a preferir o comboio⁹⁵.

De qualquer modo, a extensão da A4 até Mirandela e depois Bragança (2016)⁹⁶ passou a permitir uma ligação ao Porto em pouco mais de 1,5 ou 2 h, respetivamente⁹⁷. O percurso em comboio só entre o Porto e o Tua demora cerca de 2,5 h a ser percorrido⁹⁸. Mesmo no vale do Tua, o trajeto entre Bragança, Mirandela e Foz-Tua pode ser feito em 1,5 h⁹⁹, tempo que o caminho-de-ferro nunca pôde realizar.

⁹² Venceslau, *O papel estruturador da linha do Tua...*, cit., p. 143, 162 e 172.

⁹³ Lampreia, *The Public Choice in the Railway Sector...*, cit., p. 21, 23 e 53.

⁹⁴ Azevedo e Salgueiro, “Evolução do sistema de mobilidade...”, cit., p. 468-469. Lampreia, *The Public Choice in the Railway Sector...*, cit., p. 23-24, 55-56 e 63. Pereira, *Máquinas e Homens...*, cit., p. 118-120. Pires, *Gestão Estratégica Ferroviária...*, cit., p. 63.

⁹⁵ Azevedo e Salgueiro, “Evolução do sistema de mobilidade...”, cit., p. 469.

⁹⁶ Samuel Silva, “Abre-se o túnel do Marão, quebra-se a «barreira psicológica»”, *Público*, 6.5.2016, disponível em www.publico.pt [consulta em 15.1.2017].

⁹⁷ Dados Google Maps/Transit.

⁹⁸ De acordo com os horários atuais da CP.

⁹⁹ Dados Google Maps/Transit.

Tal como no início do século XX o comboio se tinha sobreposto às diligências transmontanas e ao porto de Foz-Tua¹⁰⁰, a autoestrada sobrepor-se-ia ao caminho-de-ferro no dealbar do século XXI.

5. Futuro com vocação turística?

Quando da contratualização da construção da barragem de Foz-Tua entre o governo e a EDP (entre 2009 e 2011¹⁰¹), cuja albufeira submergiria cerca de 20 km da linha, pensou-se numa nova solução de mobilidade intermodal para o vale do Tua, que combinava um funicular até ao topo da barragem, um serviço de navegação e um comboio na parte não-inundada do caminho-de-ferro (entre Brunheda e Mirandela). Embora o plano devesse assegurar os interesses e a mobilidade das populações locais, a solução proposta tinha em vista sobretudo a vocação turística do vale e da ferrovia, já que a necessidade de fazer três transbordos num trecho de apenas 55 km invalida por completo o seu uso como serviço quotidiano¹⁰².

O aproveitamento turístico da linha era um dos argumentos em favor da sua manutenção ao serviço, uma vez que a maior afluência de passageiros se registava precisamente no Verão¹⁰³. Poderia ainda responder à tendência para o decrescimento demográfico e envelhecimento populacional¹⁰⁴ e iria de facto ao encontro do valor do caminho-de-ferro como património cultural e da mais-valia do vale como paisagem natural e tecnológica¹⁰⁵.

Neste sentido, foram desenvolvidas algumas ideias, que constituíam verdadeiras novas formas de mobilidade no vale. Em 2012, um projeto universitário de alunos de Engenharia propôs a criação duma plataforma que adaptava bicicletas comuns à circulação na linha¹⁰⁶. Era uma inovação que recriava alguns produtos em voga noutros caminhos-de-ferro abandonados,

¹⁰⁰ Venceslau, *O papel estruturador da linha do Tua...*, cit., p. 80 e 93.

¹⁰¹ Tomás Manuel Gaspar Moura Martins, *Avaliação Técnico-Económica de Aproveitamentos Hidroelétricos – Foz Tua*, Porto, UP, 2014, diss. mestrado, p. 23.

¹⁰² Pires, *Gestão Estratégica Ferroviária...*, cit., p. 64.

¹⁰³ Simão, *Turismo como Motor de Desenvolvimento Local...*, cit., p. 63-64.

¹⁰⁴ Pires, *Gestão Estratégica Ferroviária...*, cit., p. 83.

¹⁰⁵ Ellan Fei Spero e Hugo Silveira Pereira, “The Tua Valley In Transition, Symbol And Technological Landscape”, *Cultura, Espaço e Memória*, 7, p. 223-241.

¹⁰⁶ Carlos Barbosa, João Figueiredo, Jorge Marques, Lídia Teixeira, Miguel Oliveira, Eduardo Beira e António Araújo, “Redesigning the Classical Railrider: a Transportable Prototype for Modern Ages” in McCants et al., *Railroads in Historical Context...*, cit., vol. 2, p. 455-470.

sobretudo na Alemanha¹⁰⁷. A própria EDP desenvolveu um veículo motorizado, com cerca de 20 lugares, para apoio aos trabalhos de construção da barragem (iniciados em 2011¹⁰⁸), que circulava na velha ferrovia¹⁰⁹.

No entanto, a escolha para a mobilidade ferroviária acabaria por recair num projeto mais ambicioso (avaliado em 30,000,000 €) que passava pela requalificação da linha antiga e operação de novo material circulante. Depois dum concurso falhado no Verão de 2015¹¹⁰, a solução de mobilidade no Tua foi alterada em 2016, quando uma resolução do conselho de ministros desclassificou a linha da rede ferroviária nacional e determinou que a sua futura exploração fosse feita “para a satisfação das necessidades coletivas”, principalmente “vocationada por razões históricas ou de interesse turístico”, de forma a potenciar “o desenvolvimento socioeconómico e turístico da região”¹¹¹.

Em 2016, o contrato foi adjudicado a Mário Ferreira, empresário ligado à exploração da navegação do Douro. Desde logo ficou bem determinado que “o que está a desenhar no Tua não é um plano de mobilidade, mas sim um projecto [sic] turístico”¹¹², embora ficasse determinado que a componente da mobilidade quotidiana poderia ser assumida em termos a definir entre as partes¹¹³. O pacote, no valor de 15,000,000 €, inclui uma solução rodoviária (em substituição do funicular a jusante da barragem), um percurso de 19 km de barco e um troço de 39 km de comboio¹¹⁴. A exploração deverá ser iniciada ainda no Verão de 2017, se entretanto se resolver o diferendo sobre quem assume a responsabilidade da manutenção da estrutura fixa (túneis, viadutos, muros de suporte)¹¹⁵.

¹⁰⁷ Stefan Brauckmann, “Exploring cultural landscape with old railway tracks”, in McCants et al., *New Uses for Old Railways*, p. 133-146. *Idem*, “Draisine tourism in Germany: ideas for the Tua line?”, in McCants et al., *New Uses for Old Railways*, p. 239-250.

¹⁰⁸ Spero e Pereira, “The Tua Valley In Transition...”, cit., p. 227.

¹⁰⁹ Eduardo Beira, Nuno Beira e Hugo Silveira Pereira, documentário *A Linha do Tua III: exploração e impactos*, disponível em vimeo.com/172649707, 00:52.

¹¹⁰ “Aberto concurso para privados executarem e explorarem mobilidade no Tua”, *Público*, 27.7.2015, disponível em www.publico.pt [consulta em 15.1.2017]. Manuel Carvalho, “EDP e autarquias prometem exclusividade a Mário Ferreira no vale do Tua”, *Público*, 15.10.2016, disponível em www.publico.pt [consulta em 15.1.2017].

¹¹¹ *Diário da República*, 1, 166, 30.8.2016, p. 3021.

¹¹² Luísa Pinto, “Plano turístico para o Tua em marcha”, *Público*, 27.8.2016, disponível em www.publico.pt [consulta em 15.1.2017].

¹¹³ Carvalho, “EDP e autarquias prometem...”, cit.

¹¹⁴ Luísa Pinto, “Plano turístico para o Tua...”, cit., quem assume a responsabilidade da manutenção da estrutura fixa (túneis, viadutos, muros de suporte).

¹¹⁵ “Ninguém quer ficar responsável pela segurança da linha do Tua”, *Diário de Notícias*, 4.7.2017, disponível em www.dn.pt [consulta em 16.7.2017].

Aparte a questão da mobilidade quotidiana das populações locais, e sem embargo do mérito que uma iniciativa de ressurgimento ferroviário como esta tem (quanto mais não seja pelo valor simbólico da reabertura duma linha como sinal de confiança no território¹¹⁶), o projeto levanta outros problemas em termos de valia cultural e patrimonial. O que se prevê para a navegação fluvial é o uso duma réplica dum rabelo, barco que nenhuma ligação histórica tem com o Tua. Para a exploração ferroviária, previa-se originalmente o uso duma imitação duma locomotiva típica dos caminhos-de-ferro norte-americanos do século XIX, que, igualmente, nada tinha em comum com a história da linha¹¹⁷. De acordo com um dos canais oficiais de informação do empresário Mário Ferreira, a opção pela locomotiva norte-americana foi abandonada e em seu lugar foi selecionada uma máquina com um desenho mais apropriado ao contexto europeu (se bem que as carruagens sejam também elas construídas de raiz e sem ligação à memória do Tua). Contudo, as imagens divulgadas não permitem fazer uma apreciação global, uma vez que só mostram pormenores dos veículos. O empresário anunciou também o restauro duma das máquinas a vapor que circularam na linha (a E170, antiga MD 410, comprada no início do século XX para os caminhos-de-ferro de via estreita do Estado e que trabalhou no Tua na década de 1970¹¹⁸), não sendo, porém, líquido se o intuito é colocá-la na exploração ou apenas para exibição estática¹¹⁹.

Em todo o caso, o ideal seria manter na operação turística a identidade do caminho-de-ferro, reutilizando o ainda relativamente abundante material circulante que se encontra a metros de distância da barragem e da linha, no parque de via estreita da estação do Tua¹²⁰. Muito embora o recurso a material não-original e que nada tem que ver com a história duma via-férrea não seja incomum e malgrado a conservação e uso de material historicamente autêntico só ser possível, em grande medida, com recurso a voluntariado (algo que não se coaduna com os legítimos intuítos de exploração lucrativa do empresário)¹²¹, a verdade é que neste tipo de operação o utente por norma procura uma

¹¹⁶ Pires, *Gestão Estratégica Ferroviária...*, cit., p. 76.

¹¹⁷ Carlos Cipriano, “Linha do Tua vai ter um comboio dos filmes de índios e *cowboys*”, *Público*, 2.12.2016, disponível em www.publico.pt [consulta em 15.1.2017].

¹¹⁸ Pereira, *Máquinas e Homens...*, cit., p. 55-56.

¹¹⁹ Página oficial no Facebook (www.facebook.com/mario.ferreira1). Tentamos entrar em contacto com Mário Ferreira acerca destas questões, mas não obtivemos resposta.

¹²⁰ Pereira, *Máquinas e Homens...*, cit., p. 67-77 e 122-129.

¹²¹ Dominic Fontana, “A new age of steam? The Tua valley line, Portugal: experience and examples from the technological heritage operations and preserved railways of Britain”, in McCants et al., *New Uses for Old Railways*, p. 61-80.

experiência autêntica e genuína¹²², algo que não irá encontrar nas embarcações, nas locomotivas e nas carruagens previstas para a exploração.

6. Conclusão

Neste artigo propusemo-nos fazer uma análise de tempo longo à mobilidade de uma região periférica: o vale do Tua, na província de Trás-os-Montes. Começamos por examinar um tipo de mobilidade arcaico, baseado em caminhos de terra e veículos a tração animal, que foi completamente abalado pela chegada do ícone do progresso oitocentista: o caminho-de-ferro. Assim que instalada, a ferrovia assumiu um papel central na mobilidade de região e tornou-se um poderoso instrumento de desenvolvimento económico regional (como o atestam os números do trânsito), desde logo pela sua enorme capacidade de locomoção e de tráfego, mas também pelas suas consequências a nível simbólico, plasmadas, por exemplo, na capacidade de poder ir ao litoral e regressar no mesmo dia, quebrando os montes transmontanos que tantos escritores haviam descrito como muralhas que separavam a província do resto do país.

A narrativa aqui tratada permitiu evidenciar vários aspetos fulcrais na análise histórica da mobilidade, desde logo o seu dinamismo e apetência para a mudança (assim que surge uma alternativa mais eficaz), se bem que respigada aqui e além por resistências a essa mesma mudança (como é exemplo a permanência das barcas de passagem a par do caminho-de-ferro e a persistência da própria linha do Tua face aos novos desenvolvimento rodoviários e do automóvel/camionagem).

Por fim, procuramos também ilustrar como certas formas de locomoção podem cair em declínio, mas ser retrazidas à vida com novos usos, novos objetivos e novos utentes.

Muito embora, todas as regiões sejam diferentes, esperamos ter contribuído com este artigo para a construção dum modelo que possa de futuro ser replicado na análise de outras regiões, tanto do ponto de vista da sua evolução histórica, como do ponto de vista da reutilização de sistemas de mobilidade que se tornaram obsoletos com o tempo.

¹²² Günter Dinobl, “Railway Heritage: an overview”, in McCants et al., *New Uses for Old Railways*, p. 17-32. Dominic Fontana, “Railways: industrial and maritime archaeology, geographic information systems, history and culture”, in McCants et al., *New Uses for Old Railways*, p. 53-60. Helaine Silverman, “Heritage and Authenticity”, in Emma Waterton e Steve Watson (eds.), *The Palgrave Handbook of Contemporary Heritage Research*, Nova York, Palgrave MacMillan, 2015, p. 77-78.