

ABÍLIO BEÇA E O COMBOIO EM BRAGANÇA¹

Abílio Lousada²



Antiga Estação CP de Bragança: Fachada exterior e plataforma de linha interior.

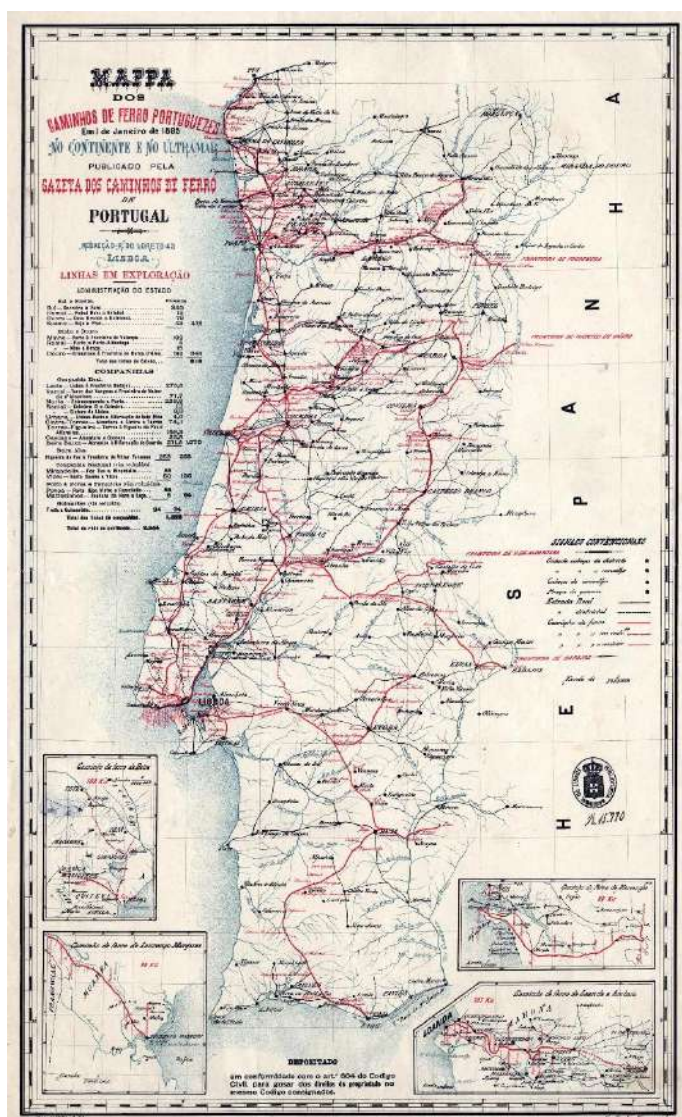
Com o pronunciamento militar desencadeado pelo marechal-duque de Saldanha, em 24 de Abril de 1851, e a proclamação da Regeneração da Monarquia Constitucional, Portugal apontou para um futuro adiado há 70 anos à conta das Invasões Francesas, da incontínência política e afrontamento militar saídos do Liberalismo e das guerras civis de 1828-1834 (desencontro de irmãos) e de 1846-1847 (Patuleia). O homem que colocou Portugal no trilho da modernidade foi Fontes Pereira de Melo, primeiro através da pasta ministerial das Obras Públicas (1852-1855), criada por ele próprio, e depois como presidente do Conselho de Ministros (1871-1886). A sua preocupação principal foi dotar Portugal das necessárias infra-estruturas, materializando uma verdadeira revolução nos transportes e comunicações: rede de estradas e de caminhos-de-ferro; carreiras de barcos a vapor; serviços postais, linhas telegráficas e redes postais.

A inauguração do caminho-de-ferro em Portugal data de 28 de Outubro de 1856, com o troço Lisboa-Carregado. Foi com a criação da Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro que o impulso ferroviário se tornou uma realidade, principalmente até à crise financeira de 1891. Por entre concessões, início de construção, desenvolvimento de ramais de ligação e inaugurações, o ritmo foi francamente positivo, seguindo a seguinte ordem: Linha do Norte (Lisboa-Porto); do Sul (Lisboa-Tunes); do Leste

¹ In *Bragança e o Tempo do senhor Bairro. A Cidade na História e Histórias de Bairro*, Porto, Fronteira do Caos, 2021.

² Algumas das imagens estão partilhadas em páginas de Grupos FB como “Tesourinhos – Bragança”, “Memórias ... e outras coisas – Bragança”, Bragança – Nordeste, algumas das quais «Postais Ilustrados Decampe».

(Abrantes-Elvas); do Sado (Barreiro-Setúbal); do Douro (Porto-Pocinho); de Sintra (Lisboa/Rossio-Sintra); do Minho (Porto-Valença); da Beira Alta (Pampilhosa-Guarda-Vilar Formoso); da Beira Baixa (Entroncamento-Castelo Branco-Guarda); do Algarve (Vila Real de Santo António-Lagos); do Oeste (Lisboa/Alcântara Terra-Cacém-Figueira da Foz); de Cascais (Lisboa/Cais do Sodré-Cascais); do Tua (Tua-Mirandela-Bragança); do Dão (Santa Comba Dão-Viseu); do Corgo (Régua-Vila Real-Chaves), do Vouga (Espinho-Aveiro-Viseu); do Tâmega (Livrção-Amarante-Arco de Baúlhe); do Sabor (Pocinho-Duas Igrejas-Miranda do Douro).



Mapa Caminhos de Ferro de Portugal Continental e Domínios Ultramarinos, de 1895. Fonte: <https://www.reddit.com/>

Até aos anos 1990, Portugal apresentava, portanto, uma rede ferroviária expandida, que complementava a rodoviária e funcionava como ligação de várias regiões do país, particularmente das mais interiores e isoladas, permitindo uma aproximação de pessoas, bens e de serviços aos grandes centros urbanos. E, das existentes, algumas eram simplesmente admiráveis, representando uma montra turística da geografia orográfica e hidrográfica do território português, permitindo o acompanhar de postais ao vivo para mais tarde recordar. Falamos de linhas de bitola larga, ibérica (ligação a Espanha) e estreita: (i) relativamente às de bitola larga destacamos a Linha do Minho, a mais luxuriante e verdejante; do

Douro, que tem no rio mais bonito do mundo, que acompanha a par e passo, e nos socos vinhateiros, a paisagem de excelência; da Beira Baixa, com o Tejo por companhia durante parte do traçado e o castelo templário de Almourol como seu fiel

guardião; do Algarve, que percorre a costa marítima; (ii) quanto às de bitola ibérica não há como ignorar a Linha da Beira Alta, que faz um corte transversal do território



Bilhetes Antigos. Fonte: Museu Ferroviário de Bragança.

português desde a foz do Mondego ao alto Côa e segue um percurso bastante sinuoso, com declives consideráveis, serpenteando pelos limites da serra da Estrela; do Leste, onde a especificidade do interior alentejano mostra o seu encanto; (iii) nas linhas de bitola estreita destacamos a do Tua; do Corgo, uma espécie de concorrente da Linha do Tua, feita entre vinhas e socalcos e com a serra do Marão como pano de fundo; do Tâmega, com o rio que lhe emprestou o nome por companhia e Amarante como cartão-de-visita.

A determinação do conselheiro Abílio Beça



Busto de Abílio Beça. Avenida João da Cruz. Foto Abílio Lousada.

A Linha do Tua obedeceu a duas fases de construção: Tua-Mirandela, inaugurada em 27 de Setembro de 1887 e que contou com a presença do rei D. Luís; Mirandela-Bragança, aberto à circulação em 1 de Dezembro de 1906.

As obras do primeiro traçado iniciaram-se em 1884 e representaram um verdadeiro desafio entre a determinação humana e a robustez da natureza, sobretudo da estação do Tua ao apeadeiro da Brunheda. Foram cerca de 21 km de linha rasgados numa estreita faixa de terreno, que serpenteia pela montanha e que mantém um equilíbrio rectilíneo, acompanhado no fundo do precipício pelo inseparável rio Tua, que funciona como testemunha ocular do desafio das leis da Física. Um arrojo que não pediu meças à arte e determinação dos engenheiros, à coragem suicida dos trabalhadores e à resistência

granítica dos materiais a escavar e a perfurar. Em três anos, a linha estava em

Mirandela, representando à época um dos maiores feitos de engenharia, que causou enorme admiração. Ficou conhecida, então, como a Linha de Mirandela.

No ano seguinte à sua inauguração, aventou-se a necessidade de lhe dar seguimento até Bragança, mobilizando para o efeito a influência dos notáveis da cidade junto do governo de Lisboa. Os argumentos sustentavam que o caminho-de-ferro era a solução adequada para inverter a periferização de Trás-os-Montes e o isolamento de Bragança, capital de distrito e sede episcopal arredada da linha férrea nacional. De facto, Trás-os-Montes era uma região demograficamente definhada e quase vista como terra de degredo. A principal actividade económica era a agricultura (centeio, batata, castanha e vinha), arcaica e de subsistência, onde faltava maquinaria e técnicas de cultivo modernas, a indústria era pouco expressiva, centrada na seda e nas jazidas de minérios, com destaque para o estanho, e a dinâmica comercial regional/local centrava-se no gado bovino e caprino e na acção tipicamente medieval dos almocreves. Mas apesar das intenções politicamente apregoadas em Lisboa e dos esforços dos transmontanos a ideia ficou esquecida no ministério das Obras Públicas até ao final do século XIX. Não só devido à recorrente sucessão de governos e ao não entendimento no Parlamento entre partidos, extensível ao divisionismo político-partidário em Bragança, como principalmente a partir da crise financeira de 1891. A bancarrota em que Portugal caiu inviabilizou o financiamento da construção do troço Mirandela-Bragança.

A 6 de Outubro de 1898, o ministro Elvino de Brito relançou a questão da expansão dos traçados de via-férrea a norte do Mondego, aventando, entre outras, a ligação Mirandela-Bragança. Foi neste contexto que emergiu a figura de Abílio Augusto de Madureira Beça (1856-1910). Oriundo de uma família com notoriedade na região, desde clérigos, militares ou possuidores de títulos nobiliárquicos, nasceu em Vinhais, a 20 de Agosto, mas foi em Bragança que se fez homem e se tornou numa das figuras mais importantes do seu tempo. Advogado formado na Universidade de Coimbra, exerceu advocacia em Bragança, foi professor de História e de Geografia no Liceu, onde chegou a reitor, ensinou Francês no Seminário, foi presidente da Câmara Municipal e governador civil. Desde cedo ligado à política, com realce para o partido Progressista, a visibilidade regional guindou-o a deputado da Nação, onde o seu porte físico, postura assertiva, vestuário cuidado, voz poderosa e o carismático bigode o tornaram notado.

Entre 1894 e 1906, tanto no Parlamento em Lisboa, como no exercício de funções em Bragança, Abílio Beça colocou como prioridade de agenda as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias para a região, contando com o apoio de



Comboio a vapor de Mercadorias.

figuras como o político e ministro Emídio Navarro, o empresário e empreiteiro João Lopes da Cruz e do irmão José Beça, engenheiro e deputado. A sua paciência pouco transmontana com os detractores da terra, as continuadas diligências junto do poder central e a assertividade em mobilizar as pessoas para o que considerava um desígnio público atingiram os objectivos. O contrato foi assinado em 1902 e João da Cruz levou a empreitada avante, a partir do ano seguinte. As obras foram evoluindo por etapas: Mirandela-Romeu-Grijó-Macedo-Sendas-Rossas-Bragança.



1 de Dezembro de 1906 – Ambiente de festa na chegada inaugural do comboio a Bragança.

A 26 de Outubro de 1906, chegou a Bragança o primeiro comboio e, a 1 de Dezembro, efeméride da Restauração de Portugal, o troço Mirandela-Bragança foi oficialmente inaugurado, com pompa e circunstância. A esperar o comboio, pejado de utentes convidados, estavam na gare as «forças vivas da cidade» e, no largo da estação, bandas militares e dos bombeiros voluntários, que tocaram o Hino da Carta



Capela de Santo António na actualidade – Toural

e da Restauração, enquadrados por um aglomerado de cidadãos estimado em 20.000 pessoas. O comboio chegou pouco depois do meio-dia, deram-se vivas, as pessoas gesticulavam bandeirinhas, sucederam-se cumprimentos efusivos entre as várias entidades e o bispo diocesano deu a bênção.

Assinado o auto de inauguração, o cortejo dirigiu-se

para a Sé, onde teve lugar um solene *Te-Deum*. As festividades, das mais impressionantes que Bragança viveu, duraram dois dias. Nessa noite, além de um deslumbrante fogo-de-artifício, levado a efeito no largo de Santo António (Toural), os sinos repicaram incessantemente, as casas iluminaram-se e as muralhas da cidadela e respectivos monumentos encheram-se de milhares de luzinhas. No dia seguinte, Domingo, celebrou-se uma missa campal, com altar improvisado nas escadas da capela de Santo António, a que se associaram milhares de cidadãos.

À época, o traçado da via-férrea tornou-se na cintura que delimitava o perímetro da cidade, envolvendo-a por Poente/Nascente (Estação-trajecto sobranceiro à praça Cavaleiro Ferreiro (actual Avenida Sá Carneiro-Coxa) e o largo da estação passou a funcionar como sala de visitas, local privilegiado de cerimónias públicas e ponto concentração de manifestações. A então rua Conde Ferreira (anteriormente rua de Santo António) foi melhorada e alargada a duas faixas, entre 1929 e 1933, recebendo o topónimo João da Cruz, em homenagem ao empresário da Linha Mirandela-Bragança.

Com o tempo, a linha férrea passou a ser um obstáculo às necessidades de crescimento da cidade em direcção ao forte de São João de Deus, impondo a implantação de um desvio do traçado original. A inauguração da variante decorreu no dia 22 de Agosto de 1968, dia de Nossa Senhora das Graças. No discurso, o Presidente da Câmara, professor Alberto Eugénio Vaz Pires, enfatizou “*é certo que se trata apenas de um troço de 3 km, em substituição da linha existente que, atravessando a cidade, constituía fonte de perigos permanentes para a população*

vizinha, além de entravar, desde há muito, no seu desenvolvimento e expansão, a nossa cidade, que vive anseio de progredir, de caminhar, de igualar, no seu progresso, as cidades portuguesas suas congéneres”. O percurso em direcção à Mosca passou a fazer-se na direcção contrária, envolvendo a área da Mãe de água e a quinta dos Calaias.



Antiga Linha do comboio Bragança-Coxa, limite Ocidental da urbe Brigantina.

Mas a vida tem acasos que a própria razão desconhece. A morte do conselheiro Abílio Beça, atropelado por um comboio no troço Macedo-Bragança, mostra como o destino pode ser tão macabro, quão inaudito. A 27 de Abril de 1910, regressava de Lisboa, onde se tinha deslocado para defender a passagem do Liceu de Bragança a Liceu Central, quando a composição parou na estação de Salsas, cerca das 18h30. Abílio Beça aproveitou para descer e cumprimentar alguns dos presentes. Entretanto, como o comboio retomou a marcha, correu para a carruagem onde tinha lugar, agarrando-se à porta quando o andamento já era considerável. Ao subir, escorregou e caiu no espaço entre a carruagem e um vagão de mercadorias, sendo colhido. Ainda foi transportado para Bragança, unicamente para conformar o óbito.

Abílio Beça morreu, ironicamente, a caminho de Bragança, esmagado pelo comboio e na linha pelos quais tinha devotado tantos anos do seu labor e influência. A sua morte provocou enormes ondas de choque em Bragança e na própria capital. Na cidade e na província as manifestações de pesar sucederam-se. Câmara Municipal, Governo Civil, Comissão Distrital, Seminário, diversas cooperativas civis, familiares e particulares exararam votos de sentimento pelo triste acontecimento. No Parlamento vários deputados mostraram a sua consternação pelo falecimento.



Estação de Salsas e funeral do conselheiro Abílio Beça em Bragança

A memória do conselheiro Abílio Beça ficou gravada num busto altaneiro no topo da avenida João da Cruz (1929), voltado para a estação, e com a alteração da rua da Alfândega para o seu nome (rua de Trás).

Linha do Tua – A jóia dos caminhos-de-ferro portugueses



Três gerações na estação de Bragança: Comboio a vapor, máquina a diesel e automotora

A linha do Tua era única, mítica e ... arrepiante. Para quem fez incontáveis viagens de comboio ao longo da década de 1980, como o autor deste texto, cada viagem de comboio na Linha do Tua era um momento para a vida. Com quase 134 quilómetros de extensão, 38 estações e apeadeiros, uma dezena de túneis, quatro viadutos e inúmeras pontes, não só desafiava a rudeza do terreno que percorria, como a mestria do maquinista e a coragem dos passageiros. Ir de Bragança ao Tua significava quatro horas de viagem, ou seja, a

ESTAÇÕES e APEADEIROS

- **Bragança-Mosca**: 8,2 k
- Mosca-Rebordãos (apeadeiro): 3,5 km
- Rebordãos-Remisquedo (apeadeiro): 2,3 km
- Remisquedo-Sortes: 2,7 km
- Sortes-Rossas: 6,8 km
- Rossas-Salsas: 5,7 km
- Salsas-Fermentãos (apeadeiro): 2,8 km
- Fermentãos-Chãos (apeadeiro): 1 km
- Chãos-Vila Franca (apeadeiro): 1,5 km
- Vila Franca-Sendas: 2,4 km
- Sendas-Valdrez (apeadeiro): 2,3 km
- Valdrez-Salselas (apeadeiro): 2,8 km
- Salselas-Azibo: 2,5 km
- Azibo-Castelãos (apeadeiro): 4 km
- Castelãos-**Macedo de Cavaleiros**: 2, 5 km

primitiva composição vapor, a locomotiva a *diesel* ou a mais recente automotora puxavam duas a três carruagens a uma velocidade média a rondar os 35 km/h. O que não admira por se tratar de uma linha estreita em bitola métrica, o traçado sinuoso feito de curvas e contracurvas, subidas íngremes (a estação de Rossas era a mais alta do país) e descidas inclinadas, os penhascos e sulcados, os infindáveis túneis atravessados e as frequentes paragens para recolher ou largar passageiros. Uma aventura.



ESTAÇÕES e APEADEIROS

- Macedo de Cavaleiros-Grijó: 3,9 km
- Grijó-Cortiços: 4,8 km
- Cortiços-Romeu: 6,9 km
- Romeu-Avantos (apeadeiro): 1,9 km
- Avantos-Vilar de Ledra (apeadeiro): 4,2 km
- Vilar de Ledra-Carvalhais: 2,9 km
- Carvalhais-São Sebastião (apeadeiro): 3 km
- São Sebastião-Mirandela: 1,1 km

Para o viajante assíduo que utilizava o comboio Bragança-Tua para fazer ligação à Linha do Douro, rumo ao Porto, tratava-se de uma estufa, que se agravava no pico do Verão. Era uma viagem relativamente longa, pouco confortável e razoavelmente extenuante, fosse nos bancos de pau de segunda classe ou nos assentos acolchoados de primeira classe que compunham a metade da frente da primeira

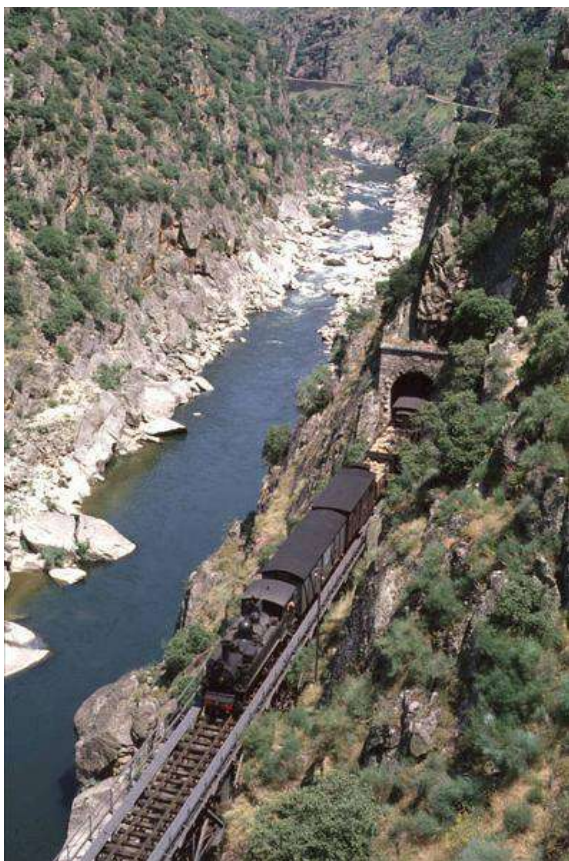
carruagem. Que se agravava à segunda-feira no sentido Bragança-Tua e à sexta-feira em sentido contrário, em que o comboio ficava à cunha com os magalas da tropa e os estudantes, sendo frequente haver passageiros em pé, ou encostado.



Passagem de Nivel da Mosca, primeiro apeadeiro a seguir a Bragança. Com a guarda de bandeirinha.

desabafo final era «deslumbrante». E se a ligação Bragança-Macedo-Mirandela-Cachão era relativamente aprazível e serena, que permitia observar montes e vales,

casas e gentes, vinhas, pomares e vegetação, os derradeiros 20 km da viagem até à foz do Tua eram de sustar a respiração e convidava a um apertar de cinto inexistente. O ambiente exterior tornava-se árido, desumanizado e agreste. Quem olhava à direita sentia-se emparedado pelo talude granítico de onde se temia o rolar de um pedregulho para a linha ou imaginar o momento em que a carruagem, numa curva mais apertada, raspasse a rocha e se desarticulasse.



'Rasgar' a rocha, 'beijar' o rio.



- **Mirandela**-Latadas (apeadeiro)
- Latadas-Frechas
- Frechas-Cachão
- Cachão-Vilarinho (apeadeiro)
- Vilarinho-Ribeirinha (apeadeiro)
- Ribeirinha-Abreiro
- Abreiro-Codeçais (apeadeiro)
- Codeçais-Brunheda (apeadeiro)
- Brunheda-Tralhão (apeadeiro)
- Tralhão-São Lourenço (apeadeiro)
- São Lourenço-Santa Luzia
- Santa Luzia-Castanheiro (apeadeiro)
- Castanheiro-Tralhariz (apeadeiro)
- Tralhariz-**Tua**

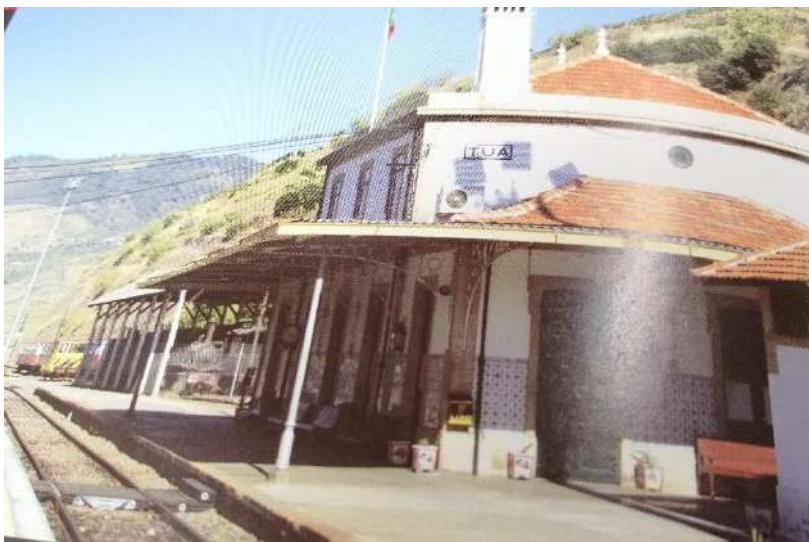
Para os que iam sentados no lado esquerdo, os calafrios aumentavam, o chão era vislumbrado no fundo do penhasco, onde o Tua teimava em serpentear furiosamente por entre fragas, assentando a extremidade da linha em parapeitos à beira do abismo, sustentados por contrafortes. Um descarrilamento para este lado e era um «ver se te avias». O comboio, como o rio, parecia afrontar sem reboços a natureza, seguindo a toque de caixa, e alguns

solavancos à mistura, rochedo adentro, onde uma sucessão de túneis escuros como breu quase dava a ideia de entrada num poço da morte.

Rotina laboral, feira de diversões ou um convite à coragem anímica, eis o comboio do Tua. Um comboio que em 125 anos de actividade (1887-2012) encurtou

o afastamento de Trás-os-Montes ao país, aproximou as gentes da terra e foi espaço de convívio habitual. As pessoas conheciam-se e entre as malas de uns, o farnel de outras ou os sacos de produtos hortícolas e garrações de vinho e azeite de uns quantos, a viagem servia para conversar, jogar cartas, comer e beber ou dormir, quanto tal fosse possível. O próprio «pica», o revisor, era homem do ambiente.

E que dizer quando o comboio parava num qualquer apeadeiro, para recolher ou largar um ou outro passageiro, e os mais afoitos desciam para desentorpecer as pernas ou deitar a mão a uma peça de fruta nas árvores circundantes, para depois



à sinalética do «bandeirinha» da estação e o apitar pelo maquinista correr para a porta com a máquina a reiniciar andamento! Já a paragem mais prolongada nas estações de Macedo de Cavaleiros e de Mirandela representava um frémio da viagem. Gente que procurava sair do aperto e dar por finda a viagem, ou em passo de corrida para o bar a carregar bebida ou comprar sandes, outra a forçar a entrada para ocupar o lugar de início de viagem, o barulho da máquina, a sinalética do chefe da estação. Só no Tua era possível um aligeirar da adrenalina, enquanto se trincavam umas febras e se bebia uma cerveja no *Calça Curta*, à espera de apanhar o comboio para o Porto.

Linha descravada

A entrada de Portugal para a então Comunidade Económica Europeia (CEE), em 1986, os fundos estruturais injectados no país, o frenesim de construção de auto-estradas e vias rápidas, o acesso das pessoas a viatura pessoal e a preferência pela celeridade e comodismo emprestado pelos autocarros ditaram, ao longo dos anos 1990, a diminuição da utilização do comboio a nível nacional. Daí até ao encerramento de vias financeiramente tidas como pouco rentáveis, sobretudo as de bitola estreita, foi um passo. A do Tua foi uma das primeiras. Inicialmente, cingiu-se a circulação aos fins-de-semana e feriados, depois, em finais de 1991, encerrou-se o troço Mirandela-Macedo, alegando-se faltas de segurança decorrentes da ocorrência de um

descarrilamento. Logo no início do ano seguinte, a ligação Macedo-Bragança conheceu o mesmo destino, que nem os protestos das populações foram capazes de aplacar. É certo que o troço Mirandela-Tua se manteve em funcionamento, mas o destino a prazo parecia também traçado. Tanto mais que deixou de se investir no melhoramento e segurança da linha e no conforto dos passageiros. A 12 de Fevereiro de 2007, a composição descarrilou a 500 metros da estação de Castanheiro, fruto de um desabamento de terra e pedras para a linha, caindo para o rio e provocando a morte do maquinista, do revisor e de um funcionário da CP. No ano seguinte, a 22 de Agosto, a 800 metros do apeadeiro da Brunheda, ocorreu novo acidente grave, devido a um empeno da via, que originou um morto, quatro feridos graves e 39 feridos ligeiros.

Até que em 2008, surgem os planos de construção da barragem do Tua. Em 2012, apesar das promessas, sem consequência, dos governos, a Linha do Tua foi definitivamente encerrada, originando um impacto negativo nas localidades que servia, causando graves danos na economia local, desemprego, despovoamento e, sobretudo, não se acautelou a modernização e requalificação daquela que podia ser a linha turística mais fantástica à face da terra.

Em termos de acessibilidades, o projecto «Bragança no mapa» passou a assentar no Itinerário Principal 4 (IP4), obra iniciada em 1982 e que demorou quase duas décadas a concluir a ligação Amarante-Vila Real-Mirandela-Macedo de Cavaleiros-Bragança-fronteira de Quintanilha. Se, na década de 1980, ir de Bragança ao Porto de comboio equivalia a cerca de oito horas de viagem, reduzidas em cerca de um terço se o trajecto fosse feito de carro, com a abertura do IP4 a demora passou para menos de metade. Como é bom de ver, o IP4 anulou as demoras na circulação pelo interior das localidades (isolando-as), reduziu curvas e contracurvas, como as malfadadas Macedo-Mirandela e as de Murça, e garantiu um outro desafogo no escoamento do tráfego. Conforto e rapidez que atingiram o seu ponto máximo quando recentemente o IP4 foi requalificada na Auto-Estrada 4. Contas feitas, presentemente é possível fazer a viagem Bragança-Porto em pouco mais de duas horas.

Mas repetimos, a modernização dos equipamentos e acessibilidades, o aumento de conforto das pessoas e a rapidez de circulação não deviam significar necessariamente a anulação pura e simples de linhas férreas, menos ainda quando se trata da do Tua, que só não foi requalificada num empreendimento turístico de alto nível porque aos agentes públicos em Portugal sobra em interesses mesquinhos

centrados no cifrão do presente, o que lhes falta em sensibilidade e visão estratégica de futuro.



Museu Ferroviário de Bragança.

