6

# ESEG
## investigação

Homenagem a Júlio Pinheiro

# ESEG
# INVESTIGAÇÃO

Revista Científica
da
Escola Superior de Educação da Guarda

N.º 6 | Julho | 2008

**Título:** ESEG Investigação

Revista Científica da Escola Superior de Educação da Guarda

Edição Especial Homenagem a Júlio Pinheiro

**Coordenação Editorial:** Joaquim Manuel Fernandes Brigas

**Coordenador Científico:** Joaquim Manuel Fernandes Brigas

**Comissão Científica:** Professores Coordenadores e Doutores da ESEG

**Coordenação Gráfica:** Maria de Fátima Bartolomeu da Cruz Gonçalves

**Edição:** Escola Superior de Educação da Guarda

**Capa:** Humberto Pinto

**Nota Biográfica:** Isabel Augusto

**Tipografia:** Marques & Pereira (Guarda)

**Depósito Legal:** 220917/04

**ISSN:** 1646-1193

**Tiragem:** 2000 exemplares

**1ª Edição:** Julho | 2008

Escola Superior de Educação da Guarda

Av. Dr. Francisco Sá Carneiro, nº 50 * 6300-559 Guarda * Telefone: 271 220 135 * Fax: 271 222 325 * www.ese.ipg.pt

Os artigos são da responsabilidade dos respectivos autores e são apresentados exactamente como foram entregues na redacção.

Reservados todos os direitos. Esta publicação, não pode ser reproduzida ou transmitida, no todo ou em parte, por qualquer processo, electrónico, mecânico, fotocópia, gravação ou outros, sem autorização do Editor.

# Caro Leitor,

Em Março de 2004, quando a *ESEG-Investigação* foi lançada, formulámos um voto: que a sua existência fosse longa. Quatro anos depois, é para nós muito gratificante apresentarmos os números 6 e 7 desta publicação, revestindo-se as páginas deste volume de um significado muito particular: a homenagem da ESEG ao Professor Doutor José Júlio Pinheiro, pelo seu notável contributo para o prestígio desta instituição.

O Professor Júlio Pinheiro desenvolveu, ao longo da sua vida, uma intensa carreira académica, reconhecida tanto em Portugal, como no estrangeiro, sobretudo em França.

Distinto professor, ilustre pedagogo, afirmou-se, quer nos cargos que ocupou quer nas actividades em que esteve e ainda está envolvido, como uma personalidade respeitada e admirada, a que não é alheio o profundo humanismo que coloca nas suas relações pessoais. O Professor Pinheiro é um exemplo na maneira de ser e de dizer, no modo de dar a ver e pensar aquilo que cada um nota e sente.

Homem de incomensurável cultura e conhecimento ímpar, o Prof. Júlio Pinheiro trouxe à ESEG uma preciosa mais-valia cultural, que se verificou não só na transmissão do saber, mas também nas obras e artigos científicos que publicou.

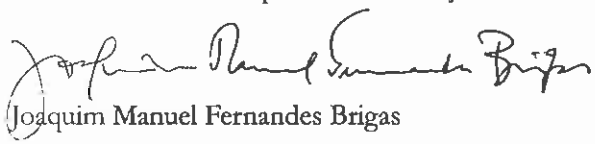
Prova disso é a *ESEG-Investigação*, que ajudou a tornar viva, à qual continua a dar colaboração, com a exigência e rigor, que lhe são distintivos.

Porém, não podemos apenas distinguir o mestre. Realçamos também o sacerdote, compromisso que sempre assumiu como aventura da inteligência para

tornar a fé presente em todos os âmbitos. A diocese da Guarda sai prestigiada com o seu trabalho.

Esta homenagem é portanto um agradecimento da ESEG ao Professor Pinheiro; uma sincera manifestação do muito que a Escola lhe deve e de um reconhecimento que não se esgota nas páginas desta publicação.

Director da Escola Superior de Educação



Joaquim Manuel Fernandes Brigas

# Significado de uma homenagem

A Escola Superior de Educação da Guarda toma a iniciativa de prestar esta homenagem ao Professor Doutor José Júlio Pinheiro pelos relevantes serviços prestados à Instituição enquanto qualificado académico. É com muito agrado que me associo a ela, deixando aqui o meu testemunho sobre o Homem, o Académico e o Padre que convergem, de forma singular, na sua pessoa.

Está de parabéns o Ensino Superior Universitário que ele, com elevada competência, sempre soube servir, tanto em Portugal como no Estrangeiro. Está particularmente de parabéns a Escola Superior de Educação da Guarda, os alunos de quem ele foi professor, assim como os colegas que tiveram a dita de o acompanhar na aventura do ensino, mas sobretudo no trabalho aturado da investigação, a que o Professor Júlio Pinheiro se soube entregar sempre de forma exemplarmente dedicada. Disso são provas as muitas obras publicadas, incluindo artigos de carácter científico em revistas da especialidade.

Claro que a vida do Professor José Júlio Pinheiro não se esgotou nem se esgota no seu percurso académico, desde a formação inicial, sobretudo a universitária, com exames e provas públicas prestadas seguida dos concursos inerentes à sua expressiva carreira no Ensino Superior e Universitário, até à comprovada qualidade do ensino ministrado, com suporte na contínua investigação efectuada. Desejo, por isso, nesta hora, prestar também a minha homenagem ao Homem e ao Padre que o Professor Júlio Pinheiro foi e é. São, de facto, conhecidas as suas invulgares qualidades humanas, sempre com a marca da boa relação e da exímia atenção aos outros, assim como a sua revelada capacidade de fazer verdadeiros amigos. Verificamos que ele sabe identificar e reconhecer as qualidades dos seus amigos, mas também não lhe falta capacidade para corrigir atitudes e trajectórias

menos ajustadas no momento próprio e com sentido de oportunidade. Igualmente são do conhecimento geral os relevantes serviços que ele prestou e continua a prestar à Igreja e, por ela, à sociedade, na sua condição de sacerdote, membro de um Presbitério, que tem à sua responsabilidade a condução da vida de uma Diocese. Sabemos que ele procura dar sempre o melhor de si mesmo para, em estreita colaboração com os colegas do mesmo ministério sacerdotal, ajudar a Igreja a cumprir a sua missão de percorrer, com os homens e mulheres do nosso tempo, os caminhos do futuro. Sendo assim, no Professor Júlio Pinheiro, o Homem de singulares qualidades humanas encontrou dois importantes caminhos para se projectar em relevantes serviços à sociedade, os quais foram e continuam a ser o Académico e o Padre.

Aqui fica este nosso singelo testemunho sobre a figura do Homem, do Académico e do Padre que se concretizam, de forma singular, na pessoa do Professor Doutor José Júlio Pinheiro.

Guarda e Paço Episcopal, 2 de Junho de 2008

+Manuel R. Felício, Bispo da Guarda.

# A construção da Linha da Beira Alta no seu 125º aniversário

*Carlos d' Abreu*

À Professora Alcina Monteiro
pela camaradagem e lealdade nos
(ex-)Serviços do Acesso ao Ensino Superior

## Proémio

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

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

Em Portugal, a partir de 1840, os comboios passaram a ser tema de conversa e vistos como símbolo do Progresso, desejado por uns e temido por outros.

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

## Os estudos e o projecto definitivo

Estamos em crer que o primeiro estudo preliminar com vista à construção de uma linha ferroviária em direcção à fronteira através da província da Beira Alta, foi realizado em 1858 pelos major Chelmiki e tenente José Anselmo Gromicho Couceiro, trabalho prosseguido pelo capitão Francisco Maria de Sousa Brandão que apresenta dois outros relatórios, cada um com sua proposta de traçado, um a N e outro a S do rio Mondego[1], ambos com início na Linha do Norte, ao km 232,3 em Pampilhosa (CP 2002; EÇA 1876, 383).

Mas dois outros estudos se elaboraram ainda antes da selecção daquele que viria a considerar-se como o projecto definitivo, nomeadamente:

a) - o de Felix Combelles[2] que prevê um traçado a partir de Mogofores na Linha do Norte, ao km 244,540, para evitar o contraforte do Buçaco, seguindo a partir de Carregal do Sal ao longo da estrada real (como acontecia no relatório de Sousa Brandão), com travessia da linha de fronteira em Vale da Mula (Almeida);

b) – e o de Boaventura José Vieira que apresenta uma directriz *inteiramente nova* entre Coimbra e Santa Comba Dão, esbarrando contudo na acidentada orografia do troço inicial (vale de Coselhas), prevendo a construção de 10 túneis que totalizavam 2.300m e 22 viadutos, na extensão de 1.940m (EÇA 1876, 381/386).

Por fim é nomeado através da portaria de 9.IV.1875 o eng.º Bento Fortunato de Moura Coutinho d'Almeida de Eça[3] para elaborar o projecto definitivo (já os

1 - Esta última desconsiderada por se pretender através dela alcançar a fronteira pelo trajecto mais curto, o que a orografia desaconselhava, vindo o próprio autor a admitir a conveniência de se modificar o traçado que deveria seguir pela Guarda e vale do Noeme (EÇA 1876, 433).

2 - Nomeado pela portaria de 20.IX.1873 (CP 2002).

3 - Militar nascido em Esgueira (Aveiro) em 1827 e falecido em 1906 com o posto de general de divisão; prestou as funções de eng.º civil no Ministério das Obras Públicas e foi vogal do conselho superior de Obras Públicas e vogal permanente da Comissão Internacional do Congresso de Caminhos-de-ferro (ZÚQUETE 2003, 2); pelo menos em 1886 era o *engenheiro director* da Direcção Fiscal dos Caminhos-de-ferro da Beira Alta (EÇA 1887, 22).

anteriores assim haviam sido considerados numa primeira fase) para a construção do Caminho-de-ferro da Beira Alta, tarefa que cumpriu, após comparar os projectos elaborados pelos colegas que o antecederam e haver concluído que apenas divergiam entre si na parte inicial e final do traçado, havendo consenso entre Santa Comba Dão e Celorico da Beira (EÇA 1887, 3).

Para o efeito estabeleceu o ponto de partida na Pampilhosa ao km 231,68033 da Linha do Norte (619,670m a S do ponto sugerido por Sousa Brandão), com vantagem segundo o autor sobre Mogofores ou Mealhada, por aí se situar a maior altitude uma vez que o caminho-de-ferro tinha de vencer cotas altimétricas bastante superiores, especialmente as do Buçaco.

Dividiu o traçado em 5 secções -com a extensão total de 200,98710km, compreendendo 3 túneis (1,615km), 6 viadutos com tabuleiros em ferro (1,169km) e 5 em arcos de alvenaria (0,54048km)-, tendo a 1.ª secção o troço entre a Pampilhosa e Santa Comba, a 2.ª o de Santa Comba a Mangualde, a 3.ª de Mangualde a Vila Franca das Naves[4], a 4.ª de Vila Franca das Naves a Vila Fernando e a última daqui à fronteira em Vilar Formoso (EÇA 1876, 391-392).

Mas para a travessia ferroviária da região de Ribacôa, i.é, entre a referida portela de Vila Franca e a fronteira, ponderou este técnico três soluções possíveis para o traçado, nomeadamente:

- seguir *pelo N e proximidades de Pinhel; sair depois para o valle do Côa e passar junto de Almeida e Valle de la Mulla*, com a *possibilidade de passar (depois de atravessar o rio Massoeme) perto das povoações da Granja, Regadinha, Pulla e Valle Bom*, mas com dificuldades acrescidas para transpor as ribeiras da Pega e das Cabras que obrigava à construção de 2 grandes viadutos e de 2 túneis, um de 600m para cortar o contraforte que separa os dois cursos de água e outro de 2 a 3km logo que atravessada a ribeira das Cabras para alcançar o vale do Côa;

4 - À altitude de 545,280m, *A portella de Villa Franca das Naves é um ponto notavel, não só por ser a mais profunda depressão da divisoria das aguas do Mondego e Douro, como pela probabilidade de que em suas immediações venha a ser feita a ligação d'este caminho de ferro com o do Douro* (EÇA 1876, 432).

- atravessar *o Côa depois do ponto de confluencia dos ribeiros da Pega e Cabras, (...) e voltar depois pela margem direita do Côa e ao sul da serra da Maroffa até alcançar a planicie das Cinco Villas e logo em seguida Almeida*, solução que considera pior do que a anterior porque quanto mais para jusante a passagem do Côa mais difícil ela se torna, para além das dificuldades oferecidas pela vertente S da Marofa;

- e por fim sugere *passar o Côa ainda mais a jusante e continuar pelo norte da serra da Maroffa e da povoação de Castello Rodrigo, a fim de alcançar a raia de Hespanha em um ponto fronteiro á Freixeneda*, revelando esta proposta ainda maiores dificuldades do que as antecedentes, uma vez que obrigaria a atravessar o Águeda numa zona onde o seu vale é já muito profundo, não olvidando a ribeira de Aguiar que tinha igualmente se ser transposta.

Como nenhuma das soluções tecnicamente lhe agradaram, virou-se para a proposta de Sousa Brandão e depois acarinhada por Combelles, ou seja, *passar da portella de Villa Franca por aguas do Massoeme até as proximidades da Guarda, e continuar depois pelo valle do rio Noemy*, com a vantagem de no futuro se prestar a uma ligação à Covilhã em via estreita.

Mas examinou ainda uma nova solução a S do Noeme, em direcção a Vila Fernando através das ribeiras de Adão e do Marmeleiro, atravessando o Côa nas proximidades do Seixo e Valongo[5] e seguir por Vilar Maior para Nave de Haver, porém a topografia após o Côa fê-lo desistir da ideia.

Trabalhou então a proposta de Brandão / Combelles introduzindo-lhe uma importante alteração no sentido de alcançar a linha de fronteira em Vilar Formoso, encurtando o projecto em 18,32910km e não agravando a declividade, proporcionando ainda à Espanha *a possibilidade de traçar o caminho de ferro de Salamanca á fronteira portugueza por terreno muito menos accidentado nos ultimos 30 kilometros mais proximos de Portugal, passando alem d'isso em Ciudad-Rodrigo* (EÇA 1876, 433-436).

5 - Em cuja localidade existe a românica e fortificada Ponte de Sequeiros, sendo por isso já um antigo sítio de passagem.

Todavia esta alteração privaria a praça-forte de Almeida de um caminho-de-ferro a passar-lhe junto aos muros mas, segundo o autor do projecto -que era militar como aliás a maioria dos que integravam a *comissão civil*-, a localização da aludida praça já não era propícia à sua defesa face *aos meios modernos de fazer a guerra*, razão pela qual melhor seria fortificar a margem esquerda do Côa[6], com a vantagem em caso de ofensiva na fronteira de se poderem conduzir forças desde a estação da Guarda à de Freineda -a uma légua da raia- em menos de uma hora, para não falar já dos custos de exploração da linha resultante desse alongamento de mais de 18km que *seria um onus constante lançado ao movimento de passageiros e mercadorias* (EÇA 1876, 447-451).

Na directriz do projecto definitivo e no campo das especialidades, previu[7]:

- como grandes obras de arte e edifícios, os túneis do Salgueiral, Frezoi e Monte de Lobos; os viadutos da Várzea, Milijoso, Trezoi, Breda, Criz, Coval, Dão, Abrunhosa, Canharda, Noeme e Côa; e as estações, do entroncamento na Linha do Norte, do Buçaco, Mortágua, Santa Comba Dão, Carregal do Sal, Canas de Senhorim, Nelas, Mangualde, Gouveia, Fornos, Celorico, Vila Franca das Naves, Guarda, Vila Fernando, Cerdeira, Freineda e Vilar Formoso;

- como pequenas obras de arte, 8 pontes, 14 pontões, 7 passagens superiores, 9 passagens inferiores, 1 ponte de ferro e 186 passagens de nível;

- bem como as elevações e depressões mais importantes a corrigir, encontrando-se as superiores a 100m, para o caso das primeiras, à saída do túnel do Salgueiral, estação do Carregal, *adiante* da estação de Nelas, portela de Vila

---

6 - *...o rio Côa, pela profundidade do seu leito, e pelo abrupto e fragoso das suas margens, é um obstaculo natural assás pronunciado; e é certo que pela direcção geral do seu curso póde ser vantajosamente aproveitado para primeira linha de defeza, quando devidamente guarnecido* (EÇA 1876, 448).

7 - Sofrendo alterações várias ao longo da execução do projecto, como se poderá verificar através do relatório do eng.º Bento de Moura, até pelo facto de se ter levado a linha à Figueira da Foz: no final, contava este caminho-de-ferro com 56 casas de guarda, 36 guaritas em algumas passagens de nível, 13 túneis, 9 viadutos metálicos e 3 de pedra, 34 pontes e pontões, 30 passagens superiores e inferiores e várias outras obras acessórias como aquedutos, sifões, muros de sustentação, guardas-balastro, barreiras e vedações (EÇA 1887, 6-7).

Franca das Naves, estação da Guarda (a maior delas, a 269,25m) e no Carril, e para o caso das segundas, nos rios da Gândara (a maior, a 120,79m) e da Breda, na Oliveirinha, Cruz das Almas, S.ta dos Verdes, ribeira da Abrunhosa, Ponte Nova, ribeiras da Muchagata e da Espinhosa, estação de Celorico, paragem de Vila Fernando, rio Côa (a 102,81m) e ribeira de Tourões (ECA 1876, 456-457/459).

Remeteu o eng.º Bento de Moura o seu trabalho ao Governo em 7.11.1876 (ECA 1887, 3), sendo que por carta de lei de 26.1.1876 o rei D. Luís promulgara o decreto das cortes gerais que autorizava o Governo a mandar construir os Caminhos-de-ferro da Beira Alta, da Beira Baixa e do Algarve.

Relativamente ao primeiro deles, prevê que:

i) - parta da estação de Coimbra ou das suas proximidades[8], na Linha do Norte, siga por Santa Comba Dão (ou proximidades) e termine na fronteira para se conectar com o de Salamanca;

ii) - as condições para a construção e exploração dos Caminhos-de-ferro *das duas Beiras* sejam as estipuladas no contrato aprovado pela lei de 5.V.1860;

iii) - após aprovação dos respectivos projectos definitivos sejam adjudicados em hasta pública precedendo concurso de 60 dias;

iv) - a base de licitação prevista no programa do concurso seja *o quantum da subvenção kilométrica que o estado deve pagar*;

v) - nenhum licitante será admitido sem que previamente deposite a quantia de 135.000$000 réis ou o valor correspondente em títulos de 3%, segundo o seu valor no mercado;

vi) - antes da aprovação dos projectos definitivos seja ouvido o Ministério da Guerra, através da Direcção-geral da Engenharia;

8 - Naturalmente que após aprovação do projecto definitivo do eng.º Bento de Moura, o entroncamento foi definido na Pampilhosa.

vii) - os trabalhos de construção devem iniciar-se no prazo de 3 meses após a aprovação do contrato saído da licitação pública e estarem terminados nos 4 anos seguintes;

viii) - o depósito definitivo na adjudicação do Caminho-de-ferro da Beira Alta seria de 270.000$000 réis (ou títulos de 3%);

ix) - os carris empregados não poderiam ter peso inferior a 35kg por metro, sendo de ferro laminado ou de aço[9];

x) - o leito seria construído para uma só via à excepção dos túneis que teriam a largura para duas;

xi) - após realizada a adjudicação daquelas 3 linhas ferroviárias estava o Governo autorizado a contratar a construção e exploração dos ramais de caminho-de-ferro de via estreita de Viseu e da Covilhã, unindo estas cidades às respectivas ferrovias principais;

xii) - a adjudicação destes ramais seria realizada por concurso público separadamente, sendo a subvenção kilométrica paga em dinheiro após a conclusão das obras;

xiii) - tendo preferência a qualquer outro concorrente a empresa adjudicatária que directamente se oferecesse para as construir e explorar *sem nenhuma subvenção ou encargo do estado mais do que a permissão da entrada livre de direitos de materiaes necessarios para a construcção* (Beira 1876, 3-6).

Pelo que, após o Governo haver recebido o parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas e ouvido os militares, aprovou o projecto definitivo datado de 7.II.1876, do Caminho-de-ferro da Beira Alta pelo vale do Mondego, na extensão de 210,317km, procedendo à abertura do concurso para a sua construção e exploração, através do decreto de 20 de Maio desse ano (Beira 1876, 7-23).

9 - O decreto regulamentar das condições do contrato referirá o mínimo de 30kg/m para os carris em aço.

## Os termos do contrato de construção

Mesmo que pareça fastidioso valerá a pena passar em revista (de forma sumária) as condições desse contrato, uma vez que a partir dele compreenderemos melhor as providências legais empregues pelo Estado, à época, na contratualização de terceiros para a construção deste tipo de infra-estruturas, para além de alguns aspectos técnicos igualmente a ter em conta.

É o contrato organizado em 4 capítulos, sendo que o primeiro trata das *Condições relativas à contrucção do caminho de ferro da Beira Alta*[10], *ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante, e aos direitos do estado e da empreza sobre as diversas construcções e material fornecido* e nele se estipula que:

i) - a empresa contratante efectuará à sua custa e por sua conta e risco a construção completa do caminho-de-ferro, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e oficinas e demais edifícios acessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar as vias-férreas das propriedades contíguas e em geral as obras de construção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distinção, que forem necessárias para a completa conclusão da ferrovia;

ii) - fornecerá as locomotivas (e provê à sua conservação e renovação), carruagens de passageiros, vagões de mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas giratórias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes,

10 - No contrato de 3.VIII.1878 (referido mais adiante), aqui se acrescentou: *ramal e estação de Coimbra* (Beira 1878, 8).

sinalética e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não, que for necessário para manter a linha em perfeito estado de conservação[11];

iii) - estabelecerá um telégrafo eléctrico ao longo da via-férrea e procederá à conservação e renovação dos materiais e aparelhos no sentido de o manter operacional;

iv) - colocará os marcos kilométricos depois de terminada a linha e elaborará o cadastro do caminho-de-ferro com a descrição de todas as obras de arte e mais dependências;

v) - as terras para a formação dos aterros seriam extraídas por forma a evitar depressões no terreno susceptíveis de nelas se acumularem águas estagnadas, por razões de saúde pública;

vi) - a largura da via seria de 1,67m entre as arestas interiores dos carris e a entrevia nos túneis de pelo menos 1,80m entre as faces exteriores dos carris internos de cada via;

vii) - estabelecerá para serviço das localidades atravessadas pela via-férrea, portos secos destinados ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias;

viii) - construirá em pedra, ferro ou tijolo os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega, bem como as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do CF e a das estradas ou caminhos a que algumas dessas obras de arte devam dar passagem;

ix) - nas passagens de nível estabelecerá barreiras que abrirão para a parte exterior da via-férrea havendo um guarda em cada uma delas;

---

11 - Aquando da inauguração deste caminho-de-ferro, possuía a companhia concessionária um total de 420 veículos, correspondentes a 16 locomotivas, 80 carruagens das diferentes classes incluindo 2 salões, e *324 wagons de diversas especies como fourgons de bagagens, wagons-cavallariças; wagons fechados; wagons para gado ovelhum; wagons plata-formas; wagons para conducção de madeiras; wagons para condução de carvão e wagons de socorro* (ECA 1887, 8).
E o mapa do *Movimento e Receita dos Passageiros no Periodo Decorrido desde 1 de Julho de 1882 até 31 de Dezembro de 1885*, refere 98.598 passageiros e 57.059$630 em 1882, 177.086 e 102.833$330 em 1883, 176.597 e 103.302$541 em 1884 e 177.434 e 98.211$550 em 1885 (ECA 1887, 43).

x) - os viadutos sobre ou sob estradas de 1.ª classe terão uma abertura de 6,6m, nas de 2.ª cl. de 6m, nas municipais de 5m; a altura seria de 5m (6,4m incluindo os fossos) para o caso de viaduto rodoviário;

xi) - restabelecerá e assegurará a expensas suas o curso das águas que haja sido suspenso ou alterado em consequência das obras ferroviárias, ou indemnizará o proprietário;

xii) - todo o material fixo de qualquer espécie após a sua construção ou colocação ficaria a pertencer ao domínio público do Estado, enquanto que o material circulante e combustíveis seriam do domínio público da empresa.

No capítulo II expõem-se as *Condições relativas às concessões que o estado faz à empreza: modo, fórma, limitações e prasos d'essas concessões*:

xiii) - o Governo compensaria a empresa concedendo-lhe a exploração do caminho-de-ferro pelo período de 99 anos, com toda a conservação a seu cargo, comprometendo-se a entregá-la ao Estado em boas condições de exploração, sem que daí tivesse direito a receber indemnização alguma (pelo material fixo), salvo o justo valor pelo material circulante e carvão em armazém;

xiv) - 15 anos após o início da exploração poderia o Governo resgatar toda a concessão, determinando-se o preço a partir do produto líquido obtido pela empresa durante os 7 últimos anos que precedecem o da remissão, deduzindo-se desta soma o produto líquido que corresponda aos 2 anos menos produtivos e achava-se a média dos restantes anos, a qual constituiria o valor da anuidade que o Governo deveria pagar à empresa durante cada um dos anos que faltassem para o fim da concessão; porém a importância da anuidade nunca seria inferior ao produto líquido dos últimos 7 anos tomados para base destes cálculos;

xv) - o Governo concederia à empresa um subsídio por km, sendo que essa subvenção seria paga após a abertura da linha-férrea à exploração;

xvi) - não poderia o Estado autorizar a construção de nenhuma linha paralela a esta numa distância até 40km;

xvii) - as empresas concessionárias de quaisquer caminhos-de-ferro que

viessem a entroncar com a linha objecto do contrato, teriam a faculdade de nela poder circular pagando para o efeito uma *portagem*, sendo essa faculdade recíproca;

xviii) - concederia mais o Governo à empresa construtora a isenção de quaisquer contribuições (gerais ou municipais) nos primeiros 20 anos após o começo das obras, exceptuando o direito de trânsito lançado sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias que nunca poderia exceder os 5% sobre os preços das tarifas;

xix) - concedendo-lhe ainda todos os terrenos do Estado ocupados pela via, bem como todas as madeiras (igualmente do Estado) que se encontrassem nesses terrenos.

O terceiro capítulo refere as *Condições que regulam o modo como deve ser feita a exploração concedida à empresa pelo artigo 21.º do contrato* (o que concede a exploração à empresa pelo prazo de 99 anos), passando em revista pormenorizada os preços do transporte, resultando como curiosidades:

xx) - o facto de estarem previstas reduções aos indigentes;

xxi) - que todos os objectos com peso inferior a 10kg seriam considerados como de recovagem;

xxii) - que os militares pagariam metade do preço das tarifas;

xxiii) - que a empresa era obrigada a pôr à disposição do Governo por metade dos preços das tarifas todos os meios para conduzir tropas ou material de guerra;

xxiv) - que transportaria gratuitamente as malas do correio;

xxv) - e que o uso do telégrafo eléctrico seria gratuitamente permitido ao Governo para os despachos oficiais.

Dispunha o último capítulo as *Condições relativas ao deposito, às obrigações da empresa, prasos para a construcção, penas convencionadas, legislação applicavel, e outras estipulações tendentes a tornar perfeito este contrato* (Beira 1876, 7-23).

De referir que este regulamento toma sempre como modelo os regulamentos

franceses para os casos em que tal houver necessidade, dum modo geral nas situações susceptíveis de provocarem discordância entre as partes.

Como este concurso ficara deserto, abriu-se um outro através do decreto de 11.IX.1876 *que teve similhante successo*, autorizando a lei de 23.III.1878 a abertura de um terceiro que terá como único concorrente a "Societé Financière de Paris"[12], à qual o Governo adjudicará a construção e exploração por contrato de 3.VIII.1878 (que incluía o ramal de Coimbra), nele se estipulando a subvenção de 23 contos/réis por km e a condição das obras se concluírem no prazo de 4 anos (Beira 1878, 7-28; EÇA 1887, 4).

Criou a aludida firma francesa -que na assinatura do referido contrato foi representada por Eduardo Bartissol- para o efeito, a sociedade anónima Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses da Beira Alta (CCFPBA) -cujos estatutos foram aprovados por alvará de 8.I.1879-, contratando dois empreiteiros gerais também francos (Duparchy e Dauderny) para a realização das obras, obras que iniciarão em Outubro seguinte, sub empreitando em pequenos troços a diversos outros e havendo ainda estes cedido a terceiros a execução dos trabalhos[13]. Duparchy assumira a construção do troço entre a Pampilhosa e Mangualde (e mais tarde da Figueira da Foz à Pampilhosa) e Dauderny o trajecto entre Mangualde e a fronteira em Vilar Formoso (GOMES 2007; EÇA 1887, 10).

12 - Concluiu em 1877 esta Sociedade o caminho-de-ferro entre Medina del Campo e Salamanca, iniciando desse modo a sua aproximação à fronteira com Portugal (RIVAS 2004).

13 - Fixara-lhe o Governo em 5% o direito de importação sobre o material fixo e circulante, em 16.IX.1878 (CP 2002).

Este facto dificultou sobremaneira a acção do pessoal técnico encarregado da fiscalização dos trabalhos de construção por parte do Governo, porquanto essa acção *perdia successivamente força até chegar aos ultimos responsaveis pela execução do serviço* (EÇA 1887, 10).

Emite a CCFPBA 86.117 obrigações a 500 francos de capital nominal ao juro de 3%, em Abril de 1879, emissão que reforça com mais 35.000 acções do mesmo valor e juro, em Setembro do ano seguinte (CP 2002), sendo as aludidas obrigações tabeladas pela Companhia ao preço de 250fr cada uma, mas colocadas ao público por 290fr o que permitiu aos tomadores uma mais valia de 40fr por título, operação com a qual realizou um capital de 30.279.250fr mas assumindo com os empréstimos obrigacionistas encargos com uma anuidade de 351.603$000 para o serviço da dívida, o que à partida se mostrou impossível de executar considerando os resultados das receitas líquidas realizadas. Assim, nos anos de 1881 e 1882 o subsídio do Estado foi a solução para os encargos de capital, sendo suspenso o pagamento dos cupões no 2.º semestre de 1883 (GOMES ET ALII 1999).

Após proposta da CCFPBA -que reconhecia vantagens a este caminho-de-ferro se se iniciasse num porto de mar-, fez o Governo questão que essa linha-férrea se prolongasse até à cidade da Figueira da Foz[14], celebrando então com essa empresa um contrato provisório em 31.III.1879 (passou a definitivo a 3 de Setembro desse mesmo ano) para que a construísse e explorasse a partir da Pampilhosa, sem qualquer subsídio (ECA 1887, 4); para o efeito estabeleceram a CCFPBA e a Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro Portugueses, um contrato relativo ao transporte de materiais e acessórios em 22 de Maio seguinte (CP 2002).

A construção do caminho-de-ferro entre a Figueira da Foz e a fronteira em Vilar Formoso -que decorrera com inusitada rapidez- concluiu-se em inícios de 1882, pois uma portaria de 18 de Fevereiro desse ano nomeia a comissão

14 - Conquanto a CCFPBA somente em 1911 obtivesse autorização para prolongar o caminho-de-ferro até ao interior da então vila (CP 2002).

técnica integrada pelos eng.ros Sousa Brandão, José Joaquim de Matos e Adolfo Ferreira Loureiro para inspeccionar os trabalhos e proceder às provas de pontes[15] e examinar o material fixo e circulante (EÇA 1887, 4).

E a abertura à exploração pública ocorrerá logo no 1.º de Julho seguinte (depois de autorizada pela portaria datada de 30 do mês anterior), contando a inauguração oficial, realizada a 3 de Agosto, com a família real, na Figueira da Foz (EÇA 1887, 4), acto que muito terá contribuído para a elevação desta vila à categoria de cidade no mês seguinte; o certo é que o comboio desde logo ajudou a uma maior concorrência de banhistas, inclusive espanhóis que vinham à raia tomá-lo, custando as passagens em Abril de 1884, 5$030 em 1.ª classe, 3$910 em 2.ª e 2$700 em 3.ª (LEAL 1876-1888, 472/482).

## Falência da Companhia construtora

Refira-se que a CCFPBA se dirigiu em 14.VII.1882 ao Governo português, informando que, antes de usar da autorização que lhe fora concedida para abrir oficialmente a linha ferroviária, reclamava, mais uma vez, uma indemnização de 1.632.415$257 réis pelos trabalhos suplementares que fora obrigada a realizar e não mencionados no contrato.

Considerou entretanto a Procuradoria-geral infundada a reclamação, razão pela qual a companhia ferroviária solicita, ao abrigo do mesmo contrato, que a decisão seja submetida à decisão arbitral, ao que o Governo se tenta esquivar mas sem resultado pois terá que aceitar a constituição dum Tribunal Arbitral, tentando todavia por todos os meios emperrar o processo, que esteve parado cerca de 11 anos, voltando a constituir-se em 1897.

---

15 - Inicialmente foi construída nesta cidade uma ponte-cais provisória, em madeira, estando a Companhia obrigada a construi-la em ferro, o que ainda não acontecera em Dezembro de 1885, pois próximo desta data fora esta estrutura ampliada por se ter considerado *insufficiente a superficie para carga e descarga, attendendo ao trafego maritimo que afflue áquella estação* (EÇA 1887, 7/12).

Alegou agora o Ministério Público que o contrato de construção fora cumprido, que o tribunal fora instalado fora de tempo pelo que não lhe reconhecia competência, pedindo que a acção se julgasse improcedente e não provada por carecer a autora de fundamento legal. Mas o processo prosseguiu com os peritos no terreno.

E o Tribunal concluiu que houvera *effectivamente, divergencias importantes entre a planta parcelar official e a da Companhia auctora* mas que essas diferenças resultaram da execução do próprio projecto e por iniciativa da empresa mesmo que autorizadas pelo Governo pelo que, a 22.II.1904, *julga improcedente e não provado o pedido da Companhia auctora a titulo de erros materiaes e imprevisões do projecto do Governo* (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 565-579).

Pelo exposto e pelo que se lhe seguiu, percebemos que a CCFPBA tivera prejuízos com a construção da ferrovia, o que parece ter sido comum à maioria dos caminhos-de-ferro.

Prejuízos que individaram sobremaneira a CCFPBA relativamente à "Société Financière de Paris" e cujo passivo foi adquirido pela casa bancária Henri Burnay & C.ª (ainda no decurso de 1904) que a submeteu de seguida a pagamento, levando o Tribunal do Comércio de Lisboa em 1905 a declarar a empresa construtora em *estado de cessação de pagamentos*, situação que obrigou à realização de um convénio entre a firma e os seus credores, homologado pelo referido Tribunal em 1906[16]. Manteve-se a empresa na posse do Banco Burnay até 1926 ano em que vende um grande lote de acções aos financeiros espanhóis marquês de Escoriaza e seu irmão, muito influentes na Companhia do Norte, empresa que detinha a ligação ferroviária para França por Irun (GOMES ET ALII 1999).

16 - Os novos estatutos da CCFPBA serão aprovados pelo alvará de 17.I.1907 (CP 2002).

## As ligações da Figueira da Foz com outros caminhos-de-ferro

Refira-se que entretanto passou a cidade da foz do rio Mondego a estar ligada à Linha do Norte através de 2 vias (conectadas entre si), a da Linha da Beira Alta em Pampilhosa (hoje Ramal da Figueira) e a do Ramal de Alfarelos, para além de também se unir a Lisboa via Torres Vedras, pela Linha do Oeste (conectada com o Ramal de Alfarelos).

Porquanto, em:

- 31.I.1882 o Governo aprova a construção do Caminho-de-ferro de Lisboa a Torres Vedras, com um ramal para Merceana e outro de Torres Vedras a Figueira da Foz e ramal de Alfarelos;

- 2.V.1882 uma lei aprova o contrato de 7.V.1881 entre a Companhia Real e o Governo, para a construção do Caminho-de-ferro de Lisboa a Sintra e Torres Vedras (CP 2002);

- 10.VI.1882 é adjudicada a Henri Burnay & C.ª a Linha-férrea de Lisboa a Sintra e a Torres Vedras com um ramal à Merceana[17] a partir das proximidades de Runa (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 523), de via larga, com 64km de extensão e prevendo-se a sua conclusão no prazo de 3 anos, tendo como continuação a Linha de Torres Vedras à Figueira da Foz adjudicada à Companhia Real em 10.VII.1882, com a garantia por parte do Governo de um complemento do rendimento líquido de 5%, igualmente de via larga, que daí avançaria para Alfarelos na Linha do Norte (LEAL 1876-1888, 477);

- 23.X.1883 é aprovada a possibilidade de um novo traçado do ramal da Merceana, por proposta da firma Burnay, desde que fosse apresentado um projecto minucioso nesse sentido; posteriormente foi trespassada a concessão

17 - Aldeia Galega da Merceana, Concelho de Alenquer.

para a Companhia Real que diligenciou junto do Governo no sentido de obter a substituição do ramal de via larga por um de via reduzida, ligando a Merceana com a Linha do Leste por alturas do Carregado (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 523), conexão que não chegou a realizar-se;

- 23.XI.1883 é assinado o contrato de concessão da Linha do Oeste, entre Torres Vedras, Figueira e Alfarelos à Companhia Real (CP 2002);

- 28.VII.1885, por despacho do Governo, é Henri Burnay autorizado a trespassar a construção do Caminho-de-ferro de Lisboa a Torres Vedras, à Companhia Real;

- 15.IX.1885 a Companhia Real assina um contrato com a empresa Duparchy & Dauderny para a construção da linha de Torres Vedras a Figueira da Foz e Alfarelos;

- 17.VII.1888 é aberta à exploração pública o troço de Leiria e Figueira e consequente conclusão da Linha do Oeste;

- 1.VI.1889 uma portaria aprova o projecto de ligação directa do ramal de Alfarelos com a linha da Figueira da Foz, sendo que a 8 desse mesmo mês e ano se inicia a exploração do troço entre a Amieira e Alfarelos, daquele ramal;

- 12.XI.1890 principia a circulação na linha de ligação directa do ramal de Alfarelos com a linha da Figueira da Foz (CP 2002).

## Epílogo

Possuía a Linha da Beira Alta (desde a sua conclusão e até à década de 1990)[18] uma extensão total de 252,251.8km, respeitando 50,426km à distância entre as estações da Pampilhosa e da Figueira da Foz, 201,554.4km daquela estação à

18 - Foi em 1988 criado um gabinete responsável pela modernização do Caminho-de-ferro da Beira Alta, entrando em serviço o Sistema Automático e de Telecomunicações em 1996 ao mesmo tempo que se iniciava o serviço de exploração com tracção eléctrica, data a partir da qual, o troço entre Pampilhosa e Figueira foi separado da Linha da Beira Alta (GOMES ET ALII 1999).

de Vilar Formoso e os restantes 271,4m daí à linha de fronteira, contando em 30.VI.1884 no seu itinerário com as estações e apeadeiros seguintes: Figueira, Maiorca (ap.), Alhadas, Montemor, Arazede, Limede (ap.), Cantanhede, Murtede, Pampilhosa, Luso, Mortágua, Santa Comba Dão, Carregal do Sal, Oliveirinha (ap.), Canas de Senhorim[19], Nelas, Mangualde, Gouveia, Fornos de Algodres, Celorico da Beira, Vila Franca das Naves, Pinhel (ap.), Guarda, Vila Fernando (ap.), Cerdeira, Freineda e Vilar Formoso[20] (SEQUEIRA 1886, 13).

O troço inicial desta linha ferroviária, hoje diferenciado e designado por Ramal Ferroviário da Figueira da Foz, encontra-se bastante degradado, prometendo recentemente (Outubro de 2007) o Governo a sua requalificação e ligação do porto comercial à plataforma multimodal transfronteiriça da Guarda (Plataforma Logística de Iniciativa Empresarial), em 2008, dotando a infra-

19 - Canas é referenciada no relatório do eng.º Bento de Moura de 28.VII.1886 como apeadeiro (EOA 1887, 5).

20 - Entretanto nesse primeiro troço foram criadas várias outras paragens, apeadeiros na sua totalidade e desclassificadas várias estações, a saber: Figueira (est., PK 0,0) < > Maiorca (PK 6,4) < > Alhadas (PK 8,4) < > Costeira (PK 11,6) < > Santana – Ferreira (PK 15,8) < > Luceia (PK 19,6) < > Bebedouro (PK 23,7) < > Arazede (PK 26,7) < > Casal (PK 29,3) < > Limede – Cadima (PK 31,0) < > Cantanhede (est., PK 35,4) < > Cordinhã (PK 39,8) < > Murtede (PK 41,4) < > Enxofães (PK 42,8) < > Silvã – Feiteira (PK 44,6) < > Mala (PK 46,5) < > Pampilhosa (PK 50,4) (Wikipedia...).
O mesmo acontecendo no restante trajecto até à fronteira: Pampilhosa < > Quinta do Valongo-Vacariça (ap., PK 54,1) < > Pego - (PK 56,3) < > Luso-Buçaco (PK 59,2) < > Trezói (ap., PK 63,2) < > Souto (ap., PK 67,4 < > Monte de Lobos (ap., PK 70,8) < > Mortágua (PK 73,5) < > Santa Comba Dão (PK 85,5) < > Castelejo (ap., PK 89,8) < > Papízios (ap., PK 93,6) < > Carregal do Sal (PK 98,0) < > Oliveirinha-Cabanas (PK 102,4) < > Fiais da Telha (ap., PK 103,9) < > Lapa do Lobo (ap., PK 107,1) < > Canas de Senhorim-Felgueiras (PK 109,1) < > Urgeiriça (ap., PK 111,9) < > Folhadal (ap., PK 115,5) < > Nelas (PK 117,2) < > Momenta da Beira-Alcafache (PK 123,9) < > Mangualde (PK 128,5) < > Contenças (PK 133,8) < > Abrunhosa (ap., PK 139,9) < > Gouveia (PK 144,2) < > Fornos de Algodres (PK 152,2) < > Muxagata (PK 157,6) < > Vila Boa do Mondego (PK 160,7) < > Celorico da Beira (PK 167,9) < > Baraçal (ap., PK 173,2) < > Maçal do Chão (ap., PK 176,0) < > Maçal do Ribeiro (ap., PK ??) < > Vila Franca das Naves (PK 181,8) < > Cerejo (PK 184,7) < > Pinhel (PK 187,3) < > Trajinha/Trajadinha (PK 191,7) < > Sobral-Avelãs (ap., PK 199,6) < > Guarda (PK 206,3) < > Gata (ap., PK 210,4) < > Vila Garcia (ap., PK 213,5) < > Vila Fernando (PK 216,9) < > Rochoso (ap., PK 222,0) < > Cerdeira (PK 225,9) < > Miuzela (ap., PK 229,1) < > Noemi (ap., PK 232,7, demolido) < > Castelo Mendo (ap., PK 237,3) < > Malhada Sorda (ap., PK 239,6) < > Freineda (PK 244,3) < > Aldeia (ap., PK 247,9) < > Vilar Formoso (PK 252,9) (Paraferroviário...).

estrutura com condições de operacionalidade adequadas às necessidades do transporte ferroviário de mercadorias (Figueirense 2007).

A referida PLIE da Guarda encontra-se presentemente em execução na zona da Gata, local onde o projecto para a construção da Linha da Beira Baixa, de 1884, previa o entroncamento com a Linha da Beira Alta (PINHEIRO 1884, 96).

A estação de Vilar Formoso na Linha da Beira Alta

(ABREU 2006d)

A travessia da linha (de fronteira) pela Linha (da Beira Alta) entre Vilar Formoso e Fuentes de Oñoro

(ABREU 2006d)

## Bibliografia

ABREU & RIVAS 2006a – ABREU, Carlos d' & RIVAS CALVO, Emilio, *A Ponte ferro-rodoviária do Pocinho – um monumento da Arqueologia Industrial que urge preservar*, Actas do II Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (29.IV – 02.V.2004), in: Côavisão cultura e ciência, n.º 8, Vila Nova de Foz Côa, Câmara Municipal, 2006, 90-111.

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

ABREU 2003 – ABREU, Carlos d', *Em defesa do Caminho de Ferro – "nuestros hermanos" dão o exemplo*, in: Terra Quente, Ano XI, n.º 286, Mirandela, 2003.07.15, 4;

ABREU 2004a – ABREU, Carlos d', *O (mutilado) Caminho-de-Ferro do Douro: subsídios para a sua História, preservação e restruturação*, comunicação apresentada às "I Jornadas Sobre Vías de Desarrollo Transfronteirizo", org. Asociación de Empresarios del Abadengo, Lumbrales (Salamanca), publicado em suporte digital (DVD), 27 y 28 de Noviembre de 2004.

ABREU 2004b – ABREU, Carlos d', *O Património Ferroviário raiano da Linha do Douro – um antigo comboio ibérico entre o Porto e Salamanca*, in: Revista Altitude, Ano LXIII, N.º 9 (3.ª série), Guarda, Assembleia Distrital, 2004, 137-178.

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

ABREU 2006 – ABREU, Carlos d', *O Caminho-de-ferro da Beira Alta na zona da fronteira*, fotografias, Vilar Formoso / Fuentes de Oñoro, 17.IX.2006.

ABREU 2007 – ABREU, Carlos d', *A construção da Linha do Tua: um comboio do Douro a Bragança (1883 – 1906)*, in: Actas das IX Jornadas Culturais de Balsamão (7-10.IX.2006), Centro Cultural de Balsamão (Chacim), Macedo de Cavaleiros, 2007, 171-201.

Beira 1876 – Beira Alta, *Documentos relativos ao Caminho de Ferro da Beira Alta*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1876.

Beira 1878 – Beira Alta, *Lei e Contrato do Caminho de Ferro da Beira Alta*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1878.

CP 2002 – CP, *História - Pequena Cronologia Ferroviária*, in: http://www.cp.pt/sobrenos/p_historia.html (consulta realizada em 18.X.2002).

EÇA 1876 – EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho d'Almeida de, *Caminho de Ferro da Beira Alta. Memoria justificativa*, in: Revista de Obras Públicas e Minas, t. VII, n.ºs 82 (pp. 381-399; Outubro) / 83 (409-437; Novembro) / 84 (447-459; Dezembro), Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, 1876.

EÇA 1887 – EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d', *Direcção da Fiscalisação dos Caminho de Ferro da Beira Alta. Relatorio compilando os dados mais importantes quanto á construcção d'este Caminho de Ferro, e as circumstancias mais dignas de mensão, com respeito à sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de Julho de 1882, até ao fim do anno civil de 1885*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887 [relatório datado de 28.VII.1886].

Figueirense 2007 – Figueirense (O), *Ramal da Figueira da Foz da linha da Beira Alta vai ser requalificado em 2008*, Figueira da Foz, 27.X.2007, in: http://www.ofigueirense/gestor_noticias/noticias.php?id=1105 (acesso em 25.II.2008).

GOMES 2007 - GOMES, Luís M., *Um pouco de História - Os 150 anos do comboio em Portugal*, in: http://www.mangualdconline.com/news/mangualde/index.php/2007/01/25/um-pouco-de-hist-ria-os-150-anos-do-comboio-em-portugal.html (acesso em 19.II.2008).

GOMES ET ALII 1999 – GOMES, Gilberto, NEVES, Paula & CARVALHO, Horácio, *A Linha da Beira Alta. Exposição integrada no VIII Centenário da Cidade da Guarda* [tríptico c/ uma boa síntese], Lisboa, CP & REFER, 1999.

GÓMEZ 1997 – GÓMEZ MENDOZA, Antonio, *Transportes (II – La era de los ferrocarriles 1855-1900)*, in: Historia de España Menéndez Pidal, dir. José María Jover Zamora, t. XXXIII (Los fundamentos de la España liberal 1834-1900, la sociedad, la economia y las formas de vida), coord. e intr. Antonio Fernández García, Madrid, Espasa Calpe, 1997, 478-505.

LEAL 1876-1888 – LEAL, Augusto Soares d'Azevedo Barbosa de Pinho, *Portugal Antigo e Moderno. Diccionario Geographico, Chorographico, Heraldico..., Archeologico, Historico, Biografico y Etymologico de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal e de grande numero de Aldeias...*, 11 vol.s, Lisboa, 1876-1888.

LOZANO 1988 – LOZANO CARBAYO, Pilar, *El Libro del Tren*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Guillomía Comunicación Gráfica, 1988.

PAÇÔ-VIEIRA 1905 - PAÇÔ-VIEIRA, Conde de, *Caminhos de Ferro Portuguezes. Subsídios para a sua história*, Lisboa, Livraria Clássica Editora de A. M. Teixeira, Praça dos Restauradores 20, 1905 (acedemos a este livro através da reprodução fotográfica realizada por Flávia Machado na Biblioteca e Arquivo Histórico do MOPTC, em Dezembro de 2007, expressando aqui o nosso reconhecimento).

Paraferroviário... – Paraferroviário, *Linha da Beira Alta, Fórum para discussão, partilha e reflexão sobre o mundo ferroviário em Portugal e no estrangeiro*, in: http://paraferroviario.7.forumer.com/viewtopic.php?t=653 (acesso em 21.II.2008).

PINHEIRO 1884 – PINHEIRO, António Xavier de Almeida, *Caminho de Ferro da Fronteira. Memoria Descriptiva e Justificativa*, Lisboa, Revista de Obras Públicas e Minas, vol. XV, n.ºs 169-170 (pp. 44-64) / 171-172 (83-140) / 173-174 (161-202), 1884.

RIVAS 2004 – RIVAS CALVO, Emilio, *Las repercusiones del ferrocarril de Beira Alta en la Provincia de Salamanca*, in: Praça Velha revista cultural, Ano VII, N.º 6, 1.ª Série, Guarda, Câmara Municipal, Novembro/2004, 43-59.

SEQUEIRA 1886 – SEQUEIRA, José Victor da Costa (chefe da 4.ª secção da Repartição de Obras Públicas), *Guia Itinerario de Portugal referido a 30 de Junho de 1884 com um Supplemento contendo alguns outros esclarecimentos sobre viação e notas das alterações ocorridas, desde aquella data, em relação aos caminhos de ferro, até 31 de dezembro de 1885, e em relação ás estradas ordinarias, até 30 de junho do mesmo anno*, Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886.

Wikipédia... – Wikipédia, *Ramal da Figueira da Foz*, in: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ramal_da_Figueira_da_Foz (consulta em 25.II.2008).

ZÚQUETE 2003 – ZÚQUETE, Pedro, *Localização e Estudo do Caminho de Ferro da Beira-Alta*, in: www.av.it.pt/aveirocidade, Abr/2003.