

O início da construção da Linha do Sabor e a chegada do comboio a Torre de Moncorvo¹

Carlos d'Abreu²

Dos estudos elaborados em 1878 para as futuras linhas ferroviárias ao Norte do Douro que ligassem o interior das províncias com os caminhos de ferro principais do Minho e Douro e no que à nossa região respeita, foram consideradas uma de Foz Tua a Bragança, outra do Pocinho a Miranda do Douro (MD) -com ligação a Zamora- e uma outra da Régua a Chaves, prevendo ainda várias ramificações mormente na linha de Foz Tua a Bragança (BRANDÃO 1880, 145/160).

A ideia de lançar estas três vias *obedecia à regra tão geralmente seguida e racional de collocar os caminhos ao longo dos rios principaes ou dos seus grandes afluentes* mas, relativamente ao Sabor e passando este rio por Bragança (ou nas suas imediações) e apesar do seu sinuoso percurso, mesmo assim ainda se pensou num trajecto desde *o Pocinho pelo valle da Vilariça, subindo a portella de Bornes, para descer a Castellões [Castelãos], proximo de Macedo de Cavaleiros* e, não obstante se concluir que esta ligação teria a mesma extensão que a de Bragança por Mirandela a partir da Foz do Tua, como esse trajecto obrigaria à abertura de um túnel de 8km de comprimento, considerou-se este obstáculo motivo para inviabilizar a evolução do estudo nesse sentido (BRANDÃO 1880, 155/174).

Optou-se então por propor uma ligação do Pocinho a MD que se dividia em duas secções, sendo que a primeira, de difícil execução, se justificava porque atravessaria o jazigo ferrífero de Torre de Moncorvo (TM) e, a segunda, já no planalto, *recommendada pela facilidade e barateza da sua construção*, acrescentando a esta circunstância o facto de entrar na Província de Zamora, *communicando-a quasi toda, pela linha mais curta, com o Porto, que lhe fica sendo o porto mais proximo e com o qual fará o seu commercio maritimo (...) o unico dos que traçámos a que se possa dar o título de internacional*,

¹ Síntese de um trabalho mais vasto que abarca toda a História da ferrovia e que será apresentado durante o ano de 2008.

² Investigador do GEHVID (Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto / Faculdade de Letras da Universidade do Porto), unidade de I&D da Fundação para a Ciência e Tecnologia (abreu@usal.es).

porque não haverá duvida em ser prolongado além da Senhora da Luz, que forma o limite da fronteira commum (BRANDÃO 1880, 156-157/178).

Contabilizava a distância desta ferrovia, em via reduzida, em 118km (Pocinho – fronteira zamorana) e, em via larga, 172km (Porto – Pocinho) e conseqüentemente 290km no total, cujo trajecto, aplicando-lhe as velocidades respectivas de 16 e 24km/hora, seria de 14 a 15h. Supunha-se ainda que no futuro teria esta linha ligações ao caminho-de-ferro da Beira Alta no entroncamento de Vila Franca das Naves e, ao de Mirandela a Bragança, com entroncamentos em Vale da Porca e num local próximo de Mogadouro. Justificavam-se estas opções por se posicionar esta linha num ângulo superior a 45° relativamente à ligação até Barca d’Alva (BA) – Salamanca, demonstrando assim que cada uma delas tinha a sua própria zona de influência, o mesmo acontecendo com a da Foz do Tua a Bragança por lhe correr paralelamente sem rechar que disputassem competências entre si (BRANDÃO 1880, 157).

Foram estes estudos recepcionados pelo Ministério das Obras Públicas (MOP), propondo o mesmo ministro no ano seguinte (7.II.1879) a construção, entre outras, de uma ferrovia da Foz do Tua a Bragança por Mirandela e Macedo de Cavaleiros (de 1.ª ordem) e de duas outras (estas de 2.ª), ambas a partir de Mirandela, uma para Vinhais por Torre de D. Chama e outra à linha do Pocinho a MD, na zona de Mogadouro (ALVES 1975-1990, IX, 224-225).

Recorde-se que a construção dos caminhos-de-ferro (CF) nesta zona do País, regista ao longo deste ano de 1887, na Linha do Douro, várias inaugurações, como a abertura à exploração pública dos troços sucessivos entre o Tua e o Pocinho, do Pocinho ao Côa, do Côa à BA, de Lumbrales à BA, a conclusão da ponte internacional sobre o Águeda e a própria Linha na sua totalidade, i. é, entre o Porto e Salamanca, chegando ainda o comboio a Mirandela.

Queixa-se em Junho de 1888 a Câmara Municipal de MD, numa exposição ao Parlamento, do abandono a que a região vinha sendo votada porquanto a *viação n’esto concelho está mais descurada do que o esteve ha cem ou duzentos anos*, sobretudo se se considerasse que do outro lado da fronteira *viam a 2 e 3 kilometros de distancia a estrada real hespanhola de Alcaniças a Zamora, e n’esta a menos de 40 kilometros de nós, a linha ferrea, que já bem ha espera a linha portugueza, a que tem de se ligar*, concluindo que se limitavam apenas a *repetir mais uma vez a urgentissima necessidade de se mandar proceder desde já á construção do ramal do caminho de ferro do Douro, por mais de uma vez estudado, que partindo do Pocinho á fronteira, atravessa os riquissimos concelhos de*

Moncorvo, Mogadouro e Miranda, o mais proximo d'esta cidade, indo a final entroncar com Zamora (DG 1888b).

Mas outras edilidades prosseguem nesta senda, clamando desesperadamente junto do poder político de Lisboa no sentido de verem realizado o sonho da viação acelerada na região. Desta feita, Bragança, como capital distrital sobressai, escrevendo amiudadas vezes aos deputados nacionais, repetindo até o teor dos ofícios, onde solicita *a construcção dos caminhos de ferro que fazem parte da rede do norte do Mondego, que dizem respeito e interessam a esta região, como é a linha de Foz-Tua em prolongamento de Mirandella a esta cidade e a do Pocinho a Miranda do Douro, bifurcando-se para esta cidade nas proximidades de Vimioso (DG 1890a; DG 1890c).*

A comissão técnica do Conselho de Obras Públicas em 1898 propõe a bitola de 1,67m para esta linha mas a Comissão Superior de Guerra discordou da criação de novas vias largas transfronteiriças, razão pela qual procurou o Conselho conciliar os interesses nacionais ao nível da segurança e a necessidade futura de exploração mineira em larga escala, considerando que fosse então de via estreita, construindo-se no entanto uma via larga entre o Pocinho e as minas do Reboredo por razão dos minérios a transportar, vindo essa resolução a servir de base ao plano de classificação da ferrovia, aprovado por decreto de 15.II.1900 (DG 1903g; PAÇÔ-VIEIRA 1905, 125).

Naturalmente que para se avançar com uma linha-férrea a partir da estação da Linha do Douro no Pocinho, bem como dar continuidade à Estrada Real (ER) 9 para Norte, era necessário prover à transposição do Rio através de uma ponte a levantar nessa zona. Esse desiderato vinha sendo pensado desde a primeira hora, realizando-se as expropriações para a ER 9 entre 1886 e 1901 (DG 1886c; DG 1887b; DG 1887c; DG 1901p) e iniciando-se a sua construção em 1903 (DG 1903f) com um lanço em direcção ao sítio destinado para a erecção da ponte, ponte esta pensada para ter função mista, i. é, servir o trânsito ferroviário e rodoviário (DG 1901a; DG 1901g).

Após várias delongas e concursos para a sua adjudicação, que ficaram desertos, começou a ponte a levantar-se em 1904, concluindo-se em 1909 (ABREU & RIVAS 2006).

Quando em 24.III.1903 o ministro conde de Paçô-Vieira apresenta o projecto-lei para a construção das linhas complementares e consequentemente do CF do Pocinho a MD, as municipalidades da região não perdem tempo, porquanto no mês seguinte dirigem representações à Câmara dos Deputados no sentido de a pressionarem para que naquela mesma sessão legislativa se discutisse e aprovasse (*quer por conta do Estado quer por*

concessão em concurso com garantia de juro) o referido projecto, comprometendo-se até a concorrer para o referido melhoramento, nomeadamente (entre outras certamente), de Vimioso, MD, Mogadouro e TM; no caso do Concelho de MD, também as Juntas de Paróquia de Vila Chã, Picote, Sendim, Palaçoulo, S. Pedro da Silva e Duas Igrejas (zona S, colectivamente) e de Ifanes, Paradela, Cicouro, S. Martinho, Póvoa, Malhadas e Genízio (zona N, também em grupo), juntaram a sua voz ao apelo (DG 1903d; PEREIRA 1908, 267-272).

Foi o aludido projecto transformado em carta de lei a 1 de Julho desse mesmo ano (DG 1903e), estando assim autorizada a sua construção com subsídio estatal e em lanços sucessivos (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 135).

Todavia, através de decreto de 15 desse mesmo mês de Julho e no qual se discorre sobre a bitola da futura via, porquanto no plano aprovado pelo supracitado decreto de 15.II.1900 se previam duas linhas-férreas a partir do Pocinho, uma métrica até MD e outra de 1,67m com *terminus* nas minas do Reboredo evitando-se assim a baldeação dos minérios, mas como a difícil orografia *tornaria sobremodo dispendioso* esse duplo traçado (até TM) para além de não impedir o problema dos transbordos uma vez que essa via larga não poderia servir todas as explorações mineiras, obrigando a construir linhas de serviço entre ela e as minas, impedia ainda que se avançasse de imediato com a construção da linha até MD *com prejuizo da região que é destinada servir* (DG 1903g).

É verosímil depreender que os homens da governança local confrontados com esta situação e há muito ansiando pelas locomotivas e nas quais alguns haviam apostado as suas carreiras, não tenham hesitado em pressionar os políticos da capital do Reino para que se levasse por diante a construção duma linha, de via reduzida que fosse, sem medir as consequências para o futuro, de tal acto...

Assim, argumentando ainda o Governo que *a linha de 1 metro, com curvas de pequeno raio, pode ramificar-se na zona mineira e servir directamente os diversos jazigos, evitando-se ali baldeações que são transferidas para perto do Douro e realizando-se enorme economia na construcção, o que permite emprehendê-la desde já*, decide “dar luz verde” á construção da linha, de via reduzida, até MD (DG 1903g). No despacho de promulgação do referido diploma legal, o Rei assim o determina, considerando ainda que se devia *proceder sem perda de tempo á construcção da respectiva ponte, nos termos da portaria de 1 de dezembro de 1902* (DG 1903g).

O acto oficial para *inaugurar solememente os trabalhos de construcção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda*, foi protagonizado pelo ministro conde de Paçô-

Vieira que de comboio se deslocou ao local em 15.XI.1903, sendo estusiasticamente saudado ao longo da Linha do Douro e sobretudo no Pocinho, onde simbolicamente procedeu a essa inauguração (JN 1903; LOPES 1903; OLIVEIRA 1964, 14-15; PAÇÕ-VIEIRA 1905, 139). A Câmara Municipal de TM deliberara por unanimidade em sessão de 7 desse mês, assistir à inauguração desses trabalhos *afim de receber condignamente o MOP e nomear uma comissão composta por 7 cavalheiros da Vila, militantes progressistas e regeneradores, a qual organizará os festejos de regosijo publico que mais se ordenarem com tão importante melhoramento para este Concelho e ainda pedir aos habitantes d'esta villa que illuminem as suas casas nas noites de 14 e 15 do corrente mes [e] comparecerem na referida estação no dia da inauguração* (AHMTM 1903).

Dois dias antes desta deslocação ministerial ao Douro (e quatro da sua promulgação), foi publicado no Diário do Governo (DG) a decisão de construir o tabuleiro metálico da ponte do Pocinho *nas condições de resistencia, correspondentes á via larga, sendo embora a linha construida para via reduzida, e que a estação do Pocinho seja projectada em condições de nella ser feito, com rapidez, commmodidade e economia, o transbordo das mercadorias e, especialmente, dos minerios, marmores e alabastros, sem onus suplementar para o trafego* (DG 1903h).

O ante-projecto dessa adaptação da estação ferroviária fora apresentado ao Chefe do Estado a 3 de Outubro desse ano (DG 1903h), achando nós que essa necessidade não dizia respeito ao edifício principal mas sim à construção de outras estruturas arquitectónicas de apoio bem como à instalação dum maior número de carris, de bitola distinta, para receber o futuro tráfego da linha de MD, alguns dos quais paralelos mas desnivelados (ficando os da via estreita no plano mais elevado), por forma a permitir a baldeação da hematite por gravidade, operação essa de nossa lembrança e executada nas vias mais afastadas, em frente ao edifício principal.

Ora, a decisão tomada a 15.VII.1903 em iniciar a construção da Linha em via reduzida e prevendo deslocar a realização da transferência do minério da via estreita para a via larga, para uma zona mais próxima do rio Douro -sem que estivesse contudo definido o local, mas prevendo-o para a margem direita, como se poderá depreender pela leitura do diploma legal-, obrigou a que provisoriamente essa operação se fizesse na estação do Pocinho, com a diferença que o provisório se tornou definitivo, embora essa medida de construir a ponte com capacidade para via larga deixar em aberto a possibilidade de um dia, quer pelo incremento da exploração mineira quer por uma maior abertura dos militares

às questões de desenvolvimento económico, poderem as grandes locomotivas cruzarem o Douro nessa zona.

Foi o projecto e respectivo orçamento do 1.º lanço do CF do Pocinho a MD (Pocinho – TM na extensão de 12,240km), aprovado pela portaria de 20.VI.1904 que determinava ainda que se procedesse *sem demora á sua execução* (DG 1904b).

Um ano após a aprovação do projecto e orçamento do 1.º lanço, eram aprovados os do 2.º, compreendido ente TM e Carviçais, no valor de 151.289\$000 (DG 1905a). Esta porção da via-férrea entre o Pocinho e Carviçais compreendia a 1.ª secção (da Linha do Pocinho a MD), dividida em 2 lanços para efeitos da sua construção.

E as expropriações começaram. Considerando o nome da maioria dos expropriados, quer-nos fazer crer que foram precisamente os grandes proprietários os mais inflexíveis em ceder terreno para essa obra (também os que tinham maior poder negocial), pois a publicação em DG para essas parcelas em concreto (e em vários casos mais que uma vez) indicia nesse sentido, ou seja, a dificuldade na negociação da compra e venda levar ao recurso da figura jurídica da utilidade pública.

Entretanto o CF ia conquistando espaço, dele tomando posse através da mesma fórmula legal, para poder avançar até Carviçais e completar a 1.ª secção entre o Pocinho e MD, constituindo provavelmente a sua passagem pelos arrabaldes da Vila a maior dificuldade nessa aquisição (DG 1906c; DG 1906d; DG 1907a).

A adjudicação da construção da infra-estrutura do 1.º lanço, em três empreitadas, no valor de 96 contos e 300 mil réis, foi levada a efeito já com o novo ministro Eduardo José Coelho que também aprovou o projecto do 2.º lanço (20,240m), importando este em 151,289 contos, com exclusão do material circulante, segundo informação do ex-MOP (PAÇÔ-VIEIRA 1905, 142).

Mas este 1.º lanço foi dividido não em três, mas em *dois troços* iguais, como nos informa o órgão regional dos regeneradores, *encontrando-se em construcção adiantada o primeiro* (a partir do Douro), sendo que *o segundo, que se estende até esta villa, terminando no próprio local em que deve levantar-se a estação, foi arrematado por 40:800\$000 rs. pelos nossos amigos Adelino Meneses [Meneses] e o seu cunhado Flaviano de Souza, que tiveram a coragem de baixar 8 contos ao orçamento. Já iniciaram os trabalhos no dia 26 do mez passado [Abril], contando dar-lhes maior desenvolvimento nesta semana, em que se diz andarem empregados neste serviço mais de 200 homens* (Transmontano 1905).

Durante a construção desta secção e imediatamente após a sua inauguração, várias foram as questões levantadas pela Câmara Municipal (CM) de TM, entre elas:

- o problema do acesso da vila à estação, já recordada ao Estado em Agosto de 1906, a quem pedira auxílio (AHMTM 1908; AHMTM 1914, *Memoria*);

- a proposta ao ministro do Fomento *para que a exploração se iniciasse no dia 12 do corrente* [Agosto], *por ser feira annual e festejos da S.^{ra} da Assumpção* (AHMTM 1911a);

- o diferendo entre a CM de TM e a Direcção dos CF do Minho e Douro a propósito da exploração de água por parte do CF para abastecimento da estação da Vila, pois a captação estivera prevista para Lamelas (termo do Larinho) cedida pela edilidade (*acta da Comissão das Águas d'esta villa* de 28.VI.1909) mas, estamos em crer, a oposição dos larinhatos fizera recuar aquela entidade ferroviária nessa intenção, que se decidira por efectuar a captação no Soito Longo (Serra do Reboredo), de propriedade concelhia, à qual decisão se opôs a CM (AHMTM 1911b);

- assunto este por resolver ainda depois da inauguração desta secção de via-férrea, uma vez que mais de um mês após esse acto, o Eng.º Chefe do CF do Minho e Douro informa a CM de TM que brevemente começaria as obras para captação das águas em Lamelas, solicitando-lhe que colaborasse no sentido dos trabalhos não serem perturbados pelos larinhatos (AHMTM 1911e); temos aqui então indícios claros da oposição da Freguesia do Larinho em ceder parte do seu manancial da serra à Vila, mesmo que para o CF, do qual também beneficiavam, sendo certo que possuíam um apeadeiro próprio;

- o eco da reclamação dos comerciantes da Vila devido aos maus acessos à estação sobretudo para veículos carregados *pelo facto de serem as ruas muito ingremes e o seu calcetamento ser de pedra ferra e por tanto escorregadia*, a falta de capacidade de armazenamento das instalações ferroviárias e a deficiência em recursos humanos *e material circulante a ponto das mercadorias terem de ficar ali retardadas expostas ao tempo* (AHMTM 1911c);

- providenciando, nessa conformidade a autarquia local, o calcetamento de uma das artérias urbanas -Rua Garrett ou Rua da Cal-, para provisoriamente servir de acesso à estação, pedindo ao ministro do Fomento para que ordenasse a abertura da avenida projectada de acesso fácil ao comboio (AHMTM 1911c);

- que a companhia ferroviária convertesse os comboios de mercadorias, em mistos, nos dias de feira em TM e Carviçais (AHMTM 1911f), para facilitar a mobilidade dos tendeiros e feirantes em geral.

O referido “acesso fácil à estação”, deveria ligar a chamada Avenida de S. João à ER 9. Esta avenida resultou do arranjo, alargamento, rectificação, ampliação e “macadamização” do traçado existente que fazia a união entre o cimo da Vila (sítio do chafariz de Santo António / solar dos viscondes do Marmeleiro) e o belo edifício da ermida de S. João, bifurcando agora após a “passagem de nível” para a estação ferroviária.

Esse acesso à ER 9 fora projectado pelos Serviços de Construção da Direcção do Minho e Douro dos CF do Estado em meados de 1908 e *novamente apresentado com importantes modificações para atenuar o seu custo* (AHMTM 1914, *Memoria*) nos inícios de 1910, prevendo-se na “planta parcelar” da zona em causa, o desvio da metade superior da Canelha da S.^{ra} da Eirinha (que aí havia sido atravessada pela via-férrea), passando agora a correr paralela à linha, do lado esquerdo no sentido Pocinho-TM (AHMTM 1910).

E entre os carris de ferro e este novo traçado da Canelha corria o projectado elo à ER 9 (AHMTM 1910), mas somente em meados da década de 1970 (setenta anos depois, se considerarmos a sua conclusão) pôde o tráfego rodoviário proveniente de Sul (Pocinho), com a abertura dessa via, aceder à estação sem que tivesse de dar a volta pelo centro da urbe; foi posteriormente denominada R. dos Combatentes da Grande Guerra.

E começaram os comboios oficialmente a silvar na vila de TM com a abertura à circulação da 1.^a secção da Linha do Pocinho a MD, ou seja, entre a estação do Pocinho na Linha do Douro e Carviçais, em 17.IX.1911 (CP 2007).

BIBLIOGRAFIA

ABREU 2006 - ABREU, Carlos d' & RIVAS CALVO, Emilio, *A Ponte ferroviária do Pocinho – um monumento da Arqueologia Industrial que urge preservar*, in: *Côavisão*, n.º 8, Vila Nova de Foz Côa, 2006, 90-111.

AHMTM 1903 - Arquivo Histórico Municipal de Torre de Moncorvo, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, 7.XI.1903, 18-18v.

AHMTM 1908 – idem, *Acta da sessão da Comissão Municipal*, Livros de actas, 22.I.1908, 175-175v.

AHMTM 1910 - idem, *Caminho de Ferro do Pocinho a Miranda, 1.^a Secção – Pocinho-Carviçais, Estrada de Serviço ligando a E.R. N.º 9 com a avenida de S. João, em Moncorvo, Planta parcelar, perfis longitudinal e transversal*, Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Minho e Douro - Construção, Porto, 10.II.1910.

AHMTM 1911a – idem, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, 5.VIII.1911, 23-23v.

AHMTM 1911b - idem, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, 19. VIII.1911, 23-23v.

AHMTM 1911c - idem, *Acta da sessão ordinaria da Camara*, Livros de actas, 30. IX.1911.

AHMTM 1911e - idem, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, 21. X.1911, 34v-35.

AHMTM 1911f - idem, *Acta da sessão da Camara*, Livros de actas, 11.XI.1911, 37v-40.

AHMTM 1914 - idem, *Caminho de Ferro do Pocinho a Miranda*, 1.^a Secção – Pocinho-Carviçais, Estrada de Serviço ligando a E.R. N.º 9 com a avenida de S. João em Moncorvo, Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Minho e Douro, Serviço de Construção N.º 3 (Peças escritas), Porto, 30.VII.1914, 18 pp.

ALVES 1975-1990 - ALVES, Francisco Manuel, *Memórias Arqueológico-Históricas do Distrito de Bragança*, 11 vol.s, Bragança, reedições *fac-similadas* do Museu do Abade de Baçal, 1975 a 1990.

BRANDÃO 1880 - BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa, *Estudos de Caminhos de Ferro de Via Reduzida ao Norte do Douro*, in: ROPM, n.ºs 125 e 126, t. XI, Lisboa, Maio-Jun1880, 145-183.

CP 2007 - CP, *Os Caminhos de Ferro, Cronologia*, in: <http://www.cp.pt/displayPage.do?vgnextoid=d5433cddefcb7010VgnVCM1000007b01a8c0RCR> (8.I.2007).

DG 1886c - Diario do Governo, *Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos*, nº 261, Lisboa, 16.XI.1886, 3302.

DG 1887b - idem, *Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos* (decretos [2] de 11.VII.1887), n.º 181, Lisboa, 17.VIII.1887, 1807.

DG 1887c - idem, *Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos*, n.º 213, Lisboa, 23.IX.1887, 2130.

DG 1888b - idem, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados – E. N.º 58*, n.º 146, Lisboa, 30.VI.1888, 1411.

DG 1890a - idem, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados – E. N.º 57*, n.º 152, Lisboa, 9.VII.1890, 1586.

DG 1890c - idem, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados – E. N.º 74*, n.º 158, Lisboa, 16.VII.1890, 1654.

DG 1901a - idem, *MOPCI - DGOPM - 1.ª Repartição*, N.º 45, Lisboa, 26.II.1901, 502.

DG 1901g - idem, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de administração*, n.º 84, Lisboa, 17.IV.1901, 1011-1013.

DG 1901p - idem, *Juizo de Direito da Comarca de Moncorvo*, n.º 247, Lisboa, 2.XI.1901, 3049.

DG 1903d - idem, *Secretaria da Camara dos Senhores Deputados – E. N.ºs 57, 58, 59, 60 e 153*, n.º 108, Lisboa, 14.V.1903, 1597.

DG 1903e - idem, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração*, n.º 155, Lisboa, 17.VII.1903, 2421.

DG 1903f - idem, *MOPCI - DGOPM- Repartição de Obras Publicas*, n.º 156, Lisboa, 18.VII.1903, 2432.

DG 1903g - idem, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração*, n.º 256, Lisboa, 18.VII.1903, 2432.

DG 1903h - idem, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração*, n.º 156, Lisboa, 13.XI.1903, 3854.

DG 1904b - idem, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração*, n.º 88, Lisboa, 22.IV.1904, 1446.

DG 1905a - idem, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração*, n.º 38, Lisboa, 18.IV.1905, 1311.

DG 1906c - idem, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração*, n.º 182, Lisboa, 16.VIII.1906, 2844.

DG 1906d - idem, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração*, n.º 185, Lisboa, 20.VIII.1906, 2907.

DG 1907a - idem, *Caminhos de Ferro do Estado - Conselho de Administração*, n.º 37, Lisboa, 16.II.1907, 500.

JN 1903 - *Jornal de Notícias, Inauguração da ponte do Pocinho*, Porto, 17.XI.1903.

LOPES 1903 - LOPES, Acácio, *Conde de Paçô Vieira*, in: *O Transmontano*, II Ano, n.º 15, Moncorvo, 15.XI.1903.

OLIVEIRA 1964 - OLIVEIRA, Águedo de, *Alguns Quadros Histórico-Sociais de Moncorvo*, in: *Mensageiro de Bragança* (ed. especial), Bragança, 22.VIII.1964, 4-17.

PAÇÔ-VIEIRA 1905 - PAÇÔ-VIEIRA, Conde de, *Caminhos de Ferro Portuguezes. Subsídios para a sua história*, Lisboa, 1905.

PEREIRA 1908 – PEREIRA, José Manuel Martins, *As Terras de Entre-Sabor-e-Douro*, Setúbal, 1908.

Transmontano 1905 – Transmontano (O), *A Ponte do Pocinho e o Caminho de Ferro*, Anno III, n.º 142, Moncorvo, 11.V.1905, 1, c. 1-2.

Salamanca, Dezembro de 2007