



Contributos para a história do comboio no concelho de Lousada

LUÍS SOUSA¹

¹ Arqueólogo. Câmara Municipal de Lousada.

RESUMO

Sob o título *À tabela: o comboio no concelho de Lousada*, o Gabinete de Património e Arqueologia da Câmara Municipal de Lousada projetou uma exposição pública para a Biblioteca Municipal, espaço no qual se manteve patente de 1 a 30 de junho de 2018. Com o presente texto pretende-se fixar os dados coligidos para a exposição, pois alguns tiveram origem na recolha de informações orais locais, bem como traçar uma história geral da ferrovia em Lousada entre o último quartel do século XIX e as décadas iniciais do século XXI.

PALAVRAS-CHAVE

Lousada; Penafiel; Felgueiras; caminho-de-ferro; comboio; Douro.

ABSTRACT

Under the title *On schedule: the train in the municipality of Lousada*, the Heritage and Archeology Office designed a public exhibition for the Municipal Library, a space in which it remained open from June 1st to June 30th, 2018. With this text it is intended to fix the data compiled for the exhibition, as some originated in the collection of local oral information, as well as tracing a general history of the railroad in Lousada between the last quarter of the 19th century and the initial decades of the 21st century.

KEYWORDS

Lousada; Penafiel; Felgueiras; railway; train; Douro.

1. Introdução

A partir da idealização da exposição *À tabela: o comboio no concelho de Lousada*, que esteve patente ao público na Biblioteca Municipal de Lousada, entre 1 e 30 de junho de 2018, foi possível perceber o interesse da comunidade pela temática dos comboios, a necessidade de divulgar a história da ferrovia na região e um infindável número de objetos associados para os quais se chama a atenção para a sua premente recolha e preservação. A simples elaboração de elencos de ferroviários afetos à estação de Caíde e ao apeadeiro de Meinedo tem contornos de grande dificuldade. Por um lado, devido à memória localmente muito fragmentada; por outro, o facto de ser impraticável, por agora, a consulta pública dos registos biográficos dos arquivos da CP – Comboios de Portugal e do IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes. Constituídos por milhares de processos de funcionários, estes organismos não possuem estruturados os seus respetivos acervos numa perspetiva de investigação local ou regional, o que torna, no imediato, qualquer pesquisa extremamente morosa. Neste sentido, aproveitando os dados coligidos, com origem em informações orais, de fotografias de família e de fontes arquivísticas locais e nacionais diversas, esboça-se no presente trabalho uma história geral da ferrovia em Lousada e fixam-se algumas informações para que constituam memória futura.

Sem quaisquer pretensões de refletir uma exaustiva investigação sobre o assunto, este texto pretende ainda apresentar o lugar do concelho de Lousada na expressa riqueza histórica que o caminho-de-ferro representa no território em que se insere, bem como o relevante papel do comboio no desenvolvimento socioeconómico da região desde finais do século XIX até ao tempo presente.

2. De Inglaterra a Portugal: breve história e curiosidades do mundo dos comboios

O sistema de transporte de vagões sobre carris começou por ser empregue na exploração de minério, achando-se a sua prática difundida especialmente a partir do século XVI. Os primeiros carris eram de madeira, sendo os mesmos mais tarde forrados de ferro. Em 1789, surgem os carris de ferro fundido e, em 1810, os de ferro forjado.

A partir do século XVII vemos aparecer o caminho-de-ferro em Inglaterra, especialmente destinado ao transporte de carvão e de outros bens essenciais. Nesta altura os vagões eram puxados por cavalos, acontecendo a sua substituição por uma locomotiva somente por finais do século XVIII.

A Richard Trevithick (13/04/1771 – 22/04/1833) é atribuída a construção da primeira locomotiva empregue na tração de vagões. Antes havia experienciado invenções sem efeitos práticos de monta, mas que lhe possibilitaram o aprofundamento de conhecimentos que o foram conduzindo à descoberta de máquinas a vapor mais eficientes.



Figura 1. Richard Trevithick (Science Museum / Science & Society Picture Library, [s.d.]).

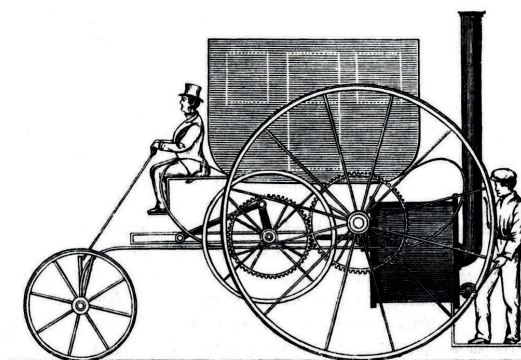


Figura 2. London Steam Carriage, de Richard Trevithick (caruagem a vapor de Londres), construída em 1803 (Wikipédia, 2021c).

Apesar da grande capacidade inventiva, o seu génio nunca foi verdadeiramente reconhecido, tendo morrido na pobreza.

Igualmente importantes para o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro foram as novidades para o motor a vapor introduzidas pelo inventor escocês William Murdoch (21/08/1754 – 15/11/1839), devendo-se a ele a primeira locomotiva datada de 1784.

O progresso técnico que as máquinas a vapor foram evidenciando ao longo da segunda metade do século XVIII e princípios da centúria seguinte conduziram ao natural advento do caminho-de-ferro em Inglaterra, estando o seu aparecimento estreitamente associado à Revolução Industrial. A primeira linha a ser instalada em Inglaterra, com 61 quilómetros de extensão, foi inaugurada no dia 25 de setembro de 1825, estabelecendo a ligação entre Stockton e Darlington, uma região mineira entre York e Newcastle.

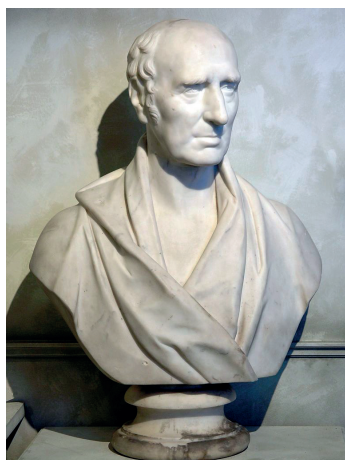


Figura 3. William Murdoch. Busto de mármore da autoria de Edgar George Papworth Jr. (Wikipédia, 2021b).

As reações ao primeiro transporte ferroviário de passageiros não poderiam ser de total espanto. Muitas foram as manifestações contra a instalação dos comboios, alegando, por exemplo, que o fumo das locomotivas tornaria improdutivos os campos agrícolas, reduzindo deste modo as áreas de pastagem dos animais. Era ainda relevada a questão das galinhas criadas nas proximidades das linhas, argumentando que certamente deixariam de por ovos.

Em Portugal, colocar um comboio sobre carris não foi igualmente uma ação propriamente facilitada, pois ferozes foram as muitas críticas que se opunham à sua implantação.



Figura 4. Mapa da rota original projetada para o caminho-de-ferro entre Stockton e Darlington. De cartógrafo desconhecido, este mapa é datado de 1821. O mapa original, inserido num pequeno panfleto com mapas desdobráveis, encontra-se em depósito no Instituto de Mineração e Engenheiros Mecânicos do Norte de Inglaterra (Wikipédia, 2021a).



Figura 5. Abertura do caminho-de-ferro entre Stockton e Darlington, em 1825, por JR Brown (Committee of the Stockton and Darlington Railway, 1825).

3. O primeiro comboio em Portugal

No tocante em particular às vias terrestres, Portugal era, por meados do século XIX, um país sem estradas e os caminhos eram fracos, resultando em deslocações lentas e onerosas. Para se ter uma ideia desta realidade, atente-se que uma viagem entre Lisboa e Porto, em liteira, demorava uns penosos cinco ou seis dias.

A economia revelava-se estagnada, era premente encontrar uma solução para os transportes no país, especialmente terrestres, que permitisse a rápida deslocação de passageiros e de mercadorias. É neste urgente impulso da economia nacional que veremos, por finais do ano de 1844, no reinado de D. Maria II, ser fundada a Companhia das Obras Públicas de Portugal, visando a mesma os primeiros estudos tendo em vista a construção do caminho-de-ferro no país. Estava dado um importante passo para a construção da ferrovia nacional. Porém, seria de facto da maior relevância a criação, em agosto de 1852, do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Sob o governo do ministro Fontes Pereira de Melo, durante o período político que ficou conhecido por Regeneração, a construção do comboio em Portugal ganha o devido fôlego, sendo aquele estadista considerado o seu verdadeiro impulsionador e dinamizador. Volvidos poucos anos começavam a ser assentes os primeiros carris sobre os quais

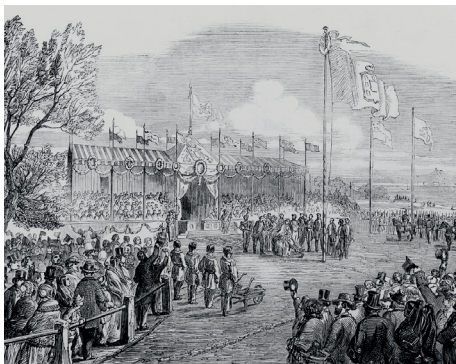


Figura 6. Cerimónia de inauguração do caminho-de-ferro em Portugal pela rainha D. Maria II, em 1853, no *The Illustrated London News* (Wikimedia Commons, 2021).

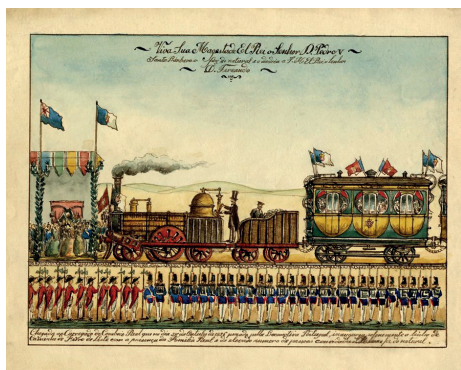


Figura 7. Chegada do primeiro comboio a circular em Portugal à estação do Carregado, em 28 de outubro de 1856, por António Joaquim de Santa Bárbara (Bárbara, 1856).

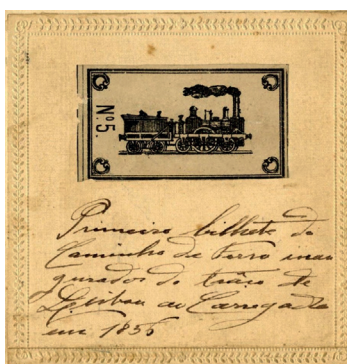


Figura 8. Bilhete n.º 5 da viagem inaugural de caminho-de-ferro do troço de Lisboa ao Carregado, em 1856. No verso, inscrito "Da coleção de Simões Margiochi" e selo da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (col. MNF) (Europeana, 1856).



Figura 9. Rei D. Pedro V (col. Palácio Nacional da Ajuda) (Casa do Príncipe, [s.d.]).

viria a realizar-se, a 28 de outubro de 1856, a primeira viagem de comboio em Portugal. A composição, formada por 14 carruagens, levou 40 minutos a cumprir a distância de 37 quilómetros entre Lisboa e o Carregado, na chamada Linha do Leste, numa bitola de 1,44 metros.

Segundo relatos da época, a viagem teve alguns percalços. Devido à pouca potência da máquina, algumas das carruagens tiveram de ser desatreladas e com elas os convidados, que se deslocaram por outros meios até ao local de chegada da composição. Contando com a presença de diversos convidados, este troço foi inaugurado pelo então rei de Portugal, D. Pedro V (16/09/1837 – 11/11/1861).

Figura 10. Mapa dos caminhos-de-ferro de Espanha e Portugal (Biblioteca Nacional de Portugal, 1859).

Mapa do Caminho de ferro internacional de comunicação directa de Portugal e de Lisboa com as outras capitais da Europa. Projectado pela linha do Leste e a junção com o resto da Europa e caminhos de ferro franceses (em amarelo) completos.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

Esta linha de comunicação directa de Portugal com as outras capitais da Europa, pelo Leste, tem a vantagem de ser a mais directa e a mais segura para a comunicação com as outras capitais da Europa.

MAPA DOS CAMINHOS DE FERRO DE HESPANHA E PORTUGAL.

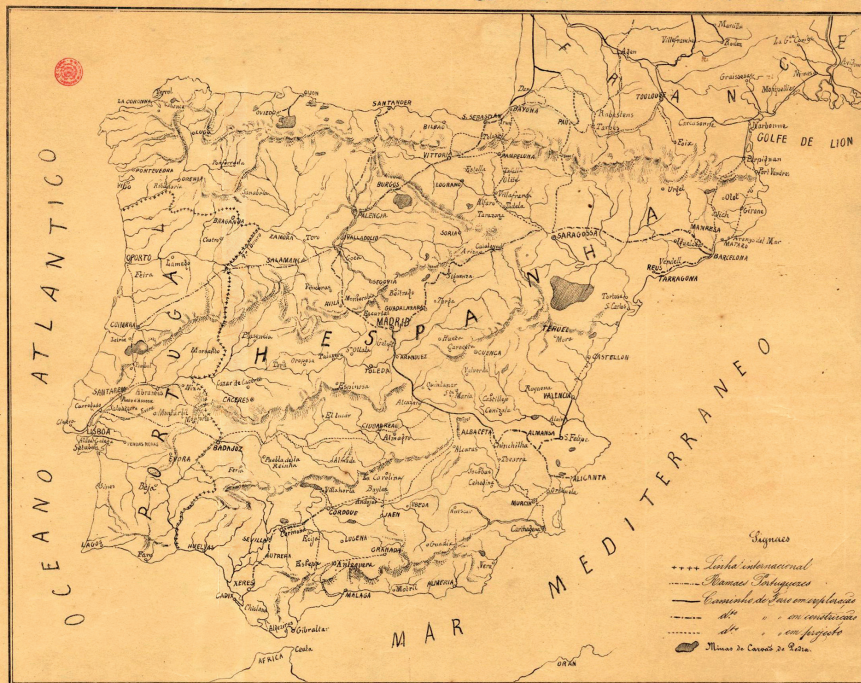




Figura 11. Mapa dos caminhos-de-ferro de Espanha e Portugal (Biblioteca Nacional de Portugal, 1898).



Figura 12. Thomas Edmondson (Wikimedia Commons, 2015).

Com exceção, sensivelmente, das últimas duas décadas, quem frequentemente viajava de comboio em Portugal ter-se-á cruzado certamente com o mais emblemático dos bilhetes ferroviários – o Edmondson. O nome deste tipo de bilhete advém de Thomas Edmondson, um inventor inglês que chegou a ser chefe de estação na sua terra natal, em Lancaster (Inglaterra), onde nasceu a 30 de junho de 1792.



Figura 13. Bilhetes Edmondson.

O bilhete Edmondson era, em Portugal, impresso num tipo de papel cuja textura era uma espécie de impressão digital, o que o tornava único entre os bilhetes. Igualmente era distinto pelo formato retangular (3 cm x 5,7 cm) e pela espessura em redor de um milímetro. Ainda muito recentemente, Portugal era na Europa um dos raros países a emitir este bilhete.

Cronologia abreviada da construção da rede de caminhos-de-ferro em Portugal

Ano	Denominação da linha
1856	Lisboa – Carregado (Linha do Leste)
1861	Linha do Sul (Barreiro – Vendas Novas e Setúbal)
1863	Linha do Leste (Lisboa – Badajoz)
	Vendas Novas – Évora e Beja (Linha do Sueste)
1864	Lisboa – Gaia (Linha do Norte)
1873	Évora – Estremoz (Linha do Sueste)
1877	Gaia – Porto (Linha do Norte)
1880	Ramal de Cáceres (de Torre das Vargens, na Linha do Leste, a Cáceres)
1881	Linha do Porto à Póvoa e Famalicão
1882	Linha do Minho (Porto – Valença)
	Linha da Beira Alta (Figueira da Foz – Vilar Formoso)
1884	Linha de Guimarães (de Bougado, na Linha do Minho, a Guimarães)
1885	Ramal de Coimbra (da Linha do Norte a Coimbra)
1875-1887	Linha do Douro (Porto – Barca d'Alva)
	30/07/1875 – Ermesinde – Penafiel
	20/12/1875 – Penafiel – Caíde de Rei
	15/09/1878 – Caíde de Rei – Juncal
	Beja – Pias (Linha do Sueste)
	Linha do Tua (de Foz Tua, na Linha do Douro, a Mirandela)
1888	Ramal da Alfândega (Campanhã – Alfândega)
1889	Beja – Faro (Linha do Sueste)
1890	Linha do Oeste e Ramal de Sintra (Lisboa – Torres Vedras e Sintra – Figueira)
	Ramal de Viseu (de Santa Comba Dão, na Linha da Beira Alta, a Viseu)
1891	Linha Urbana de Lisboa (Rossio – Campolide)
1893	Linha da Beira Baixa (ligando as Linhas do Leste e da Beira Alta)
	Linha de Cintura de Lisboa (Santa Apolónia – Benfica)
1895	Ramal de Cascais (Cais do Sodré – Cascais)
1896	Linha Urbana do Porto (Campanhã – São Bento)

4. Caminho-de-ferro do Douro

Os primeiros intentos com vista à construção da Linha do Douro remontam a 1867 (Albano Moreira da Costa – Associação Cultural, 2015, p. 10), quando o Estado Português apresenta a proposta às Câmaras, e de cuja proposição haveria de resultar a lei de 2 de julho do mesmo ano. Apesar de os estudos serem encomendados por força e segundo as condições desta norma, devido a contingências orçamentais, o projeto não teve seguimento e apenas seria retomado em 1872, resultante de um decreto saído a 14 de junho (Macedo, 2009, p. 198).

A via férrea do Douro foi, porventura, das mais difíceis de implementar em Portugal. O projeto mostrou-se desde logo penoso de concretizar, devido ao grande número de obras de arte a construir para fazer face às adversidades topográficas que o terreno oferecia, particularmente a variante do Sousa e Tâmega. Tais dificuldades resultaram em atrasos nas obras, bem como oneraram sobremaneira o projeto, pois houve necessidade de construir os “maiores túneis, pontes e viadutos de todo o percurso, num claro desafio à natureza e ao orçamento geral” (Macedo, 2009, p. 197). Para se ter uma mais clara ideia desta realidade com que os técnicos se deparavam no terreno, atente-se que o início da construção da Linha do Douro data de 8 de julho de 1873, mas apenas haveria de dar-se por concluída daí a 14 anos, em dezembro de 1887.

A Linha do Douro, entre o Porto e Barca d’Alva, ficou concluída até Penafiel em 1875, sendo inaugurada a 30 de julho. A chegada a Caíde de Rei (Lousada) ocorre passados cerca de seis meses, a 20 de dezembro. Para que o Marco de Canaveses fosse servido pela mesma linha de caminho-de-ferro teve de se esperar até 15 de setembro de 1878, data em que o comboio podia cumprir o percurso até à estação do Marco (Rio de Galinhas) e daí ao Juncal (Soalhães, Marco de Canaveses).

As obras prosseguem, inaugurando-se a estação da Régua, a 15 de julho de 1879, seguindo-se a do Ferrão, a 4 de abril de 1880, e, a 1 de junho do mesmo ano, a do Pinhão. O assentamento dos carris da Linha do Douro foi posteriormente levado até ao Tua, em 1 de setembro de 1883, ao Pocinho, a 10 de janeiro de 1887, e, por último, a Barca d’Alva, cuja chegada do comboio foi celebrada a 9 de dezembro de 1887.

A razão da morosidade na construção da linha deveu-se à complexidade de concretização de algumas obras de arte, tais como o túnel da Tapada de D. Luís, logo à saída da estação de Caíde, com pouco mais que 1 km de extensão, e a ponte férrea sobre o Tâmega, de ligação entre Santo Isidoro e Fornos. Na revista *Occidente*, de 1 de fevereiro de 1884, Manuel M. Rodrigues (1884, p. 30) realçou, num artigo a propósito do referido túnel, que era “uma das obras mais importantes e difíceis da linha”. Para a abertura dos seus 1086 metros de extensão foi necessário desbravar a rocha dura por meio de dinamite. Além desta dificuldade, houve ainda que contornar a grande abundância de água, cujo esgoto se fez através do recurso a bombas, uma delas a vapor. A inclinação das camadas de rocha obrigou a que as paredes do túnel fossem na totalidade revestidas de “alvenaria de paramento na extensão de 225 metros e de alvenaria ordinária nos 861 metros restantes”. Por todas estas contingências, a obra orçou em 396223\$144 réis (Rodrigues, 1884, p. 30).

Para se ter uma ideia do quão penosa era a tarefa colocada na abertura da linha de caminho-de-ferro do Douro, atente-se que, para abrir trincheira, o meio mais expedito era a pólvora ou a dinamite, e o transporte de terra não era mecanizado: “dos 3.9000.000m³ de terraplanagens, uma média de cerca de 30.000m³ por quilómetro, mais de 65% transportava-se à pá, em carros de mão ou em carros de bois. Os restantes 35% rolam sobre carris, mas no início, na ausência de locomotivas, todos os vagões dependiam da força dos cavalos” (Macedo, 2009, p. 213).

A chamada Linha do Douro corresponde atualmente ao troço entre Ermesinde e Pocinho, com uma extensão de 160 quilómetros, mas inicialmente compreendia a ligação até Barca d’Alva, totalizando aproximadamente 200 quilómetros.

Ao longo de cerca de dois anos e meio, entre março de 2000 e setembro de 2002, decorrente de profundas obras de modernização do troço ferroviário compreendido entre Penafiel e Caíde de Rei (Lousada), os edifícios da estação de Caíde e do apeadeiro de Meinedo foram sujeitos a uma intervenção que lhes alterou significativamente a face e os dotou de importantes melhorias das condições de mobilidade para os passageiros, e viu igualmente beneficiada a circulação de comboios.

A eletrificação da linha entre Caíde e Marco de Canaveses levou ao fecho do túnel da Tapada de D. Luís, no dia 26 de novembro de 2018. Para além das obras de eletrificação, houve necessidade de ajustar o túnel ao material circulante elétrico, o que acarretou o rebaixamento do leito em cerca de 30 centímetros. Esteve fechado durante três meses, fazendo-se o transbordo dos utentes entre Caíde e Marco em autocarro.

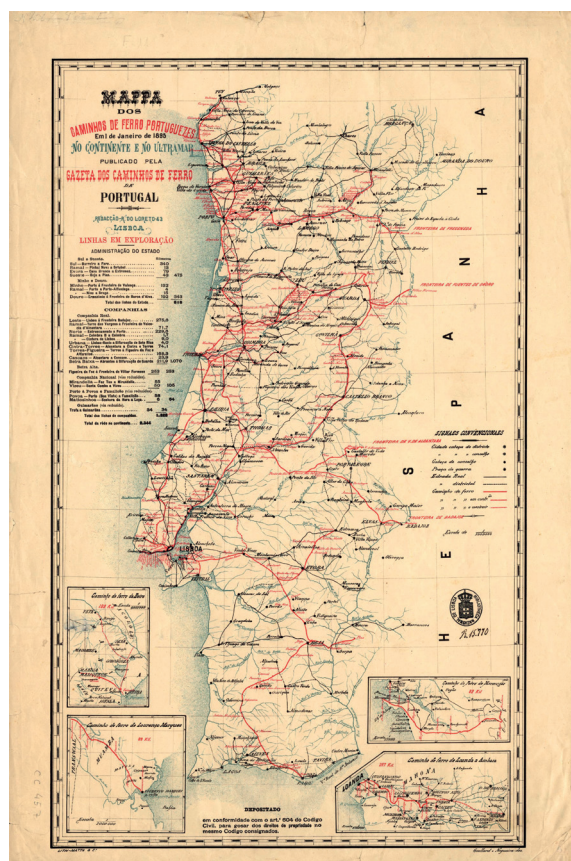


Figura 14. Mapa dos caminhos-de-ferro portugueses em 1 de janeiro de 1895, no Continente e no Ultramar (Biblioteca Nacional de Portugal, 1895).



Figura 15. Estação de Caíde ca. 1882-1883 (Biel, ca. 1882-1883).



Figura 16. Estação de Caíde ca. 1883 (Gray, Pessoa e Pessoa, 2013, p. 38).

5. Estação de Caíde de Rei

Esta estação foi inaugurada aquando da abertura do troço da Linha do Douro entre Novelas (Penafiel) e Caíde (Lousada), que aconteceu a 20 de dezembro de 1875. A expectativa há muito vinha a aumentar entre a população local, pelo que a afluência à estação foi expressiva neste dia. Numa notícia no jornal *O Primeiro de Janeiro* (1875, p. 2), editada do dia seguinte à abertura do troço, lê-se que:

À hora anunciada inaugurou-se hontem o lanço da estrada do caminho de ferro do Douro, de Novellas a Cahide. A festa correu com entusiasmo sincero e espontaneo, como acontece todas as veses que o povo comprehende as vantagens que resultam dos melhoramentos materiaes que pouco a pouco vamos obtendo [...]. Na estação de Cahide, que se achava embandeirada, havia igualmente grande concurso de cavalheiros e damas da localidade e circumvisinhanças, e duas philarmonicas. A' chegada do comboio, subiram ao ar innumeros foguetes, tocaram as musicas e no rosto de todos os presentes notava-se verdadeira alegria. Em um pavilhão, o snr. visconde de Alentem offereceu um opiparo lunch de 60 talheres. O serviço foi profuso e esmerado e fiseram-se varios brindes, no meio sempre de sincero entusiasmo (Pereira, 2021, p. 41).

Caíde não tem presentemente a dimensão do movimento de pessoas e mercadorias de outros tempos, mas foi, sem dúvida, uma das mais importantes estações para o concelho de Lousada e para os concelhos vizinhos, designadamente Celorico de Basto, Felgueiras e Amarante. A este propósito atente-se ao contido na *Monografia das Estações e Esboço Corográfico da zona atravessada pelos Caminhos de Ferro do Minho e Douro*:

Estação de Caíde

Está situada na freguesia de Cahide de Rei, no concelho de Louzada, com uma população de 21:000 habitantes, que serve, e dista 9 quilómetros da sede do concelho e a 5 da Senhora Aparecida, para onde tem estrada de macadame. Serve também o concelho de Felgueiras com 32:000 habitantes, parte do de Celorico de Basto com 21:000 e de Fafe com 30:147.

Em Cahide existe uma fábrica de fundição de ferro e em Felgueiras uma fábrica de serração e outra de moagem movidas a vapor.

O seu movimento de passageiros regula por 28 000, especialmente para o Porto. Expede anualmente em média 400 toneladas em g. v. e 7200 em p. v., sobretudo vinho, madeiras, cereais e lenha, e recebe 200 toneladas em g. v. e 9500 em p. v. de mercadoria de praça, sal, telha, carvão, etc.

Da estação partem diariamente carreiras de automóveis para Felgueiras e Lixa e três vezes por semana para Celorico de Basto.

Em 7 e 19 de cada mês realizam-se mercados importantes na Aparecida, em Louzada a 9 e 25, na Lixa às terças feiras, e em Felgueiras às segundas feiras. São importantes as romarias da Aparecida em 15 de Agosto, e no primeiro domingo de Setembro a de Nossa Senhora da Victória, na Lixa (Caminhos de Ferro do Estado, 1926, p. 16).

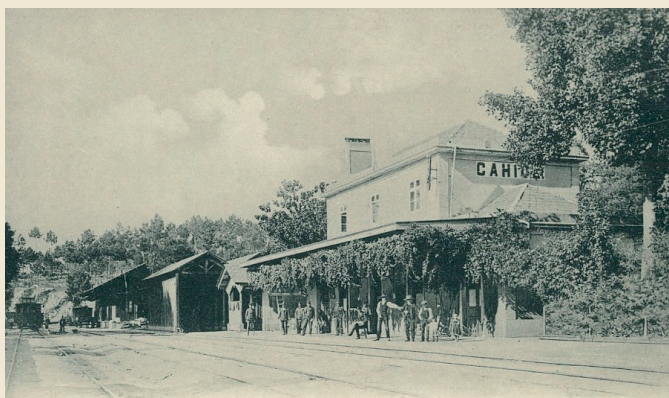


Figura 17. Estação de Caide. Bilhete-postal de princípios do século XX (Ferreira, [s.d.]).

Figura 18. Estação de Caide nos anos 1950 ([S.a.], ca. 1950).



6. Chefes de estação e outros ferroviários

Numa estação ferroviária, a função que se encontra mais carregada de simbolismo e fascínio é a de chefe de estação. Todavia, como é destacado no *Boletim da CP* n.º 404, de fevereiro de 1963, “se há lugares ingratos, nesta vida do caminho-de-ferro, o de chefe de estação é um deles. Ser chefe é fácil; ser um bom chefe é difícil” (CP, 1963, p. 17).

São seguidamente listados alguns chefes de estação e guardas de passagem, quer de Caíde de Rei quer do apeadeiro de Meinedo, mas está longe de concluir-se o elenco destes e de todos os outros ferroviários lousadenses que, em ambos os locais, desempenharam as mais diversas funções para que foram contratados. Se tem conhecimento de algum familiar ou amigo que tenha desempenhado uma qualquer atividade dentro do universo dos caminhos-de-ferro no concelho de Lousada, ajude-nos a preservar a sua memória.

Chefes de estação, guardas de passagem de nível e outros funcionários da estação de Caíde¹

Data	Nome	Observações
Meados do século XX	Aniceto Monteiro Bonifácio	Chefe de estação.
Meados do século XX	Aníbal Tavares Teles	Chefe de estação.
Meados do século XX	José Ferreira de Sousa	Chefe de estação.
Meados do século XX	José Ferreira	Chefe de estação.
Meados do século XX	José Teixeira Alves de Moura	Chefe de estação.
... – 1977	Albino Ribeiro de Araújo	Chefe de estação. Natural de Santa Marinha do Zêzere, Baião.
De 1977 a 1989	António Teixeira de Matos	Chefe de estação. Natural de Meinedo, Lousada.
De 1989 a 2002	Cristóvão Barbosa Machado da Silva	Chefe de estação.
De maio de 2002 à atualidade	José Cunha de Sousa	Chefe de estação. Natural de Caíde de Rei, Lousada.
De 1967 a 2001	Lurdes do Céu Matias	Guarda de passagem de nível.
De 1972 a 1991	Maria Vitória Carvalho	Guarda de passagem de nível.
De 09/01/1975 a 1990	Rosa Maria Soares Rodrigues	Guarda de passagem de nível.
De 1979 a 1988	Maria Margarida Pereira	Guarda de passagem de nível.
De 1988 a 1992	Emília dos Santos	Guarda de passagem de nível.

¹ Dados essencialmente colhidos em Albano Moreira da Costa – Associação Cultural (2015).

7. Apeadeiro de Meinedo

Ainda que o apeadeiro de Meinedo se encontre associado à linha de caminho-de-ferro do Douro, a sua construção é de data posterior à abertura do troço entre Novelas (Penafiel) e Caíde de Rei (Lousada), efetuada em 20 de dezembro de 1875. A sua existência deveu-se à tenacidade da Junta de Freguesia, que, a partir de 1883, enceta os necessários esforços tendo em vista a construção de uma paragem de comboios nas proximidades da igreja de Meinedo. O primeiro requerimento, endereçado ao Governo de Sua Majestade, data de 18 de fevereiro de 1883, e foi assinado pelo então regedor da freguesia – António Moreira Duarte Bessa –, e pelo pároco da freguesia – Agostinho Lopes Coelho Ferraz –, justificando aí ser um apeadeiro em Meinedo “obra sem a qual soffre muito prejuízo esta freguesia, bem como a vila de Louzada”. Esta tentativa junto do Governo é gorada, sendo declinado o pedido. Todavia, não esmorece a Junta e engrossa o processo com novo requerimento, remetido a 20 de janeiro de 1884. O argumento passa agora por solicitar uma obra de dimensão mais comedida e que não oferecesse um completo serviço. Mas mais que a redução da obra, como destacado por Hugo Silveira Pereira, em “Quando o comboio chegou a Lousada”, foi o facto de o officio ser “acompanhado de duas representações das câmaras municipais de Lousada e Penafiel”. Quer tenha pesado a questão da redução da globalidade da obra quer a das representações das câmaras de Penafiel e de Lousada, certo é que a proposta acabaria por ser aceite, tendo a solução passado pela demolição de uma casa de



Figura 19. Comboio no apeadeiro de Caíde, em 4 de agosto de 1965. Na fotografia o então chefe de estação António Teixeira de Matos ([S.a.], 1965).



Figura 20. Apeadeiro de Meinedo por volta de 1967. Na fotografia o então chefe de estação António Teixeira de Matos ([S.a.], ca. 1967).



Figura 21. Apeadeiro de Meinedo na atualidade (Sousa, 2018a).

Chefes de estação, guardas de passagem de nível e outros funcionários do apeadeiro de Meinedo

Data	Nome	Observações
Meados do século XX	Sousa	Chefe de estação.
Meados do século XX	Albino Ribeiro de Araújo	Chefe de estação. Natural de Santa Marinha do Zêzere, Baião.
De 1964 a 1970	António Teixeira de Matos	Chefe de estação. Natural de Meinedo, Lousada.
De finais dos anos 60 a princípios dos anos 70 do século XX	Joaquim Ferreira Vieira	Como fiel terá cumulativamente exercido as funções de chefe de estação.
De ... a 2001	Fernando Fernandes	Último chefe de estação.
Anos 50 e 60 do século XX	Aurora Ferreira	Guarda de passagem de nível.
Segunda metade do século XX	Albertina Augusta da Cunha	Guarda de passagem de nível. Filha de Aurora Ferreira.
Segunda metade do século XX	Maria Teresa Mendes	Guarda de passagem de nível. Filha de Albertina Augusta da Cunha.
Segunda metade do século XX	Maria da Graça Pereira Moreira	Guarda de passagem de nível.
Segunda metade do século XX	Maria da Glória Couto	Guarda de passagem de nível.
Anos 80 do século XX	Nair Coelho	Guarda de passagem de nível.
Anos 80 do século XX	Josefina Neto	Guarda de passagem de nível.
Anos 80 do século XX	Lucinda	Guarda de passagem de nível.
De 1973 a 1987	Maria da Glória Castro Neves Mendes	Guarda de passagem de nível.

guarda em Bustelo e a reconstrução da mesma em Meinedo. Em 21 de junho de 1884, é aberto o concurso da construção do apeadeiro, que foi ganho por um empreiteiro de Santo Tirso, com uma oferta inferior de 500 réis relativamente a um outro concorrente, de nome Joaquim Ferreira da Silva.

Em 2001, decorrente da duplicação da linha férrea do Douro até Caíde, foi o apeadeiro de Meinedo alvo de profundas obras, tendo sido demolidos os primitivos edifícios da gare, do cais, da casa do chefe de estação, bem como a supressão da passagem de nível com guarda, dando lugar a um mais amplo e moderno apeadeiro (Sousa, 2019, p. 13).

8. Caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa

De um desejo do Dr. Cerqueira Magro nasceu o «Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa». Este apresentou o seu projeto a diversos proprietários de Penafiel, Lousada, Felgueiras e Lixa, que prontamente o apoiaram na concretização de tão corajosa empreitada. Em Lousada contou, concretamente, com o apoio de Visconde de Lousada, Alfredo José de Barros, Gaspar Lobo d'Arrochela, Pe. Paulino Netto da Silva Freitas e José Teixeira da Motta. Neste concelho realizou-se a primeira reunião para apresentação do projeto e para captar financiamento junto de subscritores de ações, em 13 de dezembro de 1908, tendo a mesma sido realizada na Sala das Sessões dos Paços do Concelho.

Em fevereiro de 1909, têm início os trabalhos para a realização da planta dos terrenos onde haveria de assentar a linha. Em 1912, é inaugurado o troço entre a cidade de Penafiel e Novelas, seguindo-se o de Novelas a Lousada, em 1913.

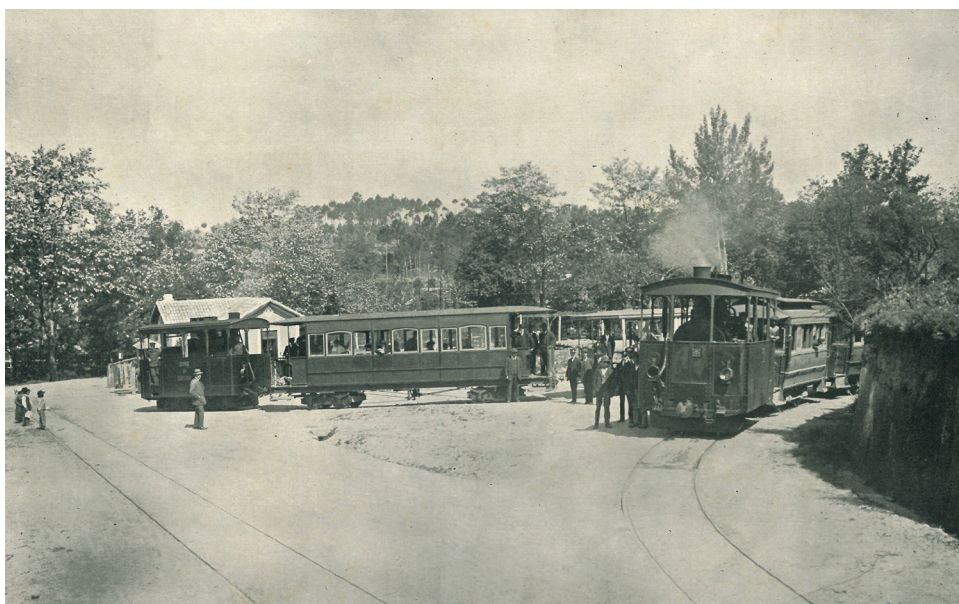


Figura 22. Dois comboios partindo de Novelas, um para Penafiel, outro para Lousada (Companhia Auxiliar de Construções Ferro-Viárias, 1914).

Foram muitas as contrariedades que tiveram de ser contornadas para que o desejo de um punhado de personalidades lousadenses verem o comboio chegar a Lousada fosse uma realidade, a maior das quais deveu-se ao enorme investimento do projeto, onde, por certo, a construção de algumas obras de arte terá absorvido uma parte significativa do financiamento captado desde dezembro de 1908. Mas o sonho tornou-se uma efetiva realidade no dia 8 de novembro de 1913, com a inauguração do troço de Penafiel a Lousada, percorrido por uma composição em 22 minutos. As ruas vestiram-se a rigor, principalmente a Visconde d'Alentém, que relatos da época dizem estar toda embandeirada para, pelas 11h00, ver chegar à vila a máquina LOUSADA.

À Direcção da Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa foi oferecido um almoço, no Hotel Aleixo, com o seguinte menu:

Filetes de pescada com molho de tomate

Lobo de boi à jardineira

Costeletas de vitela com cogumelos

Maionese de galinha

Lombo de porco com salada

Espinafres

Sobremesa:

Pudim,

Ovos em fio,

Queijos: Papel,

Suisso,

Serra, etc,

Vinhos: Verde de Louzada,

Champagne

e Porto ([S.a.], 1913).

Deste que certamente terá sido um grande motivo de festa e de enorme regozijo para as gentes de Lousada não são conhecidos registos fotográficos. A mais antiga imagem da passagem do comboio na vila data de 1914, e retrata as manobras de comboios, uma das mais emblemáticas imagens da memória ferroviária no centro da Vila de Lousada, que haveria de desaparecer em 1931, com o fim do caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa.

Volvidos cerca de dois anos, em 1915, chegava esta ferrovia ao seu extremo oriental: a Lixa.

A construção desta linha entre Penafiel e a Lixa desenrolou-se em cinco etapas, temporalmente distribuídas do seguinte modo:

- Penafiel a Novelas: troço inaugurado em 11 de novembro de 1912.
- Novelas a Lousada: troço inaugurado em 8 de novembro de 1913.
- Lousada à Longra: troço inaugurado em 10 de maio de 1914.
- Longra a Felgueiras: troço inaugurado em 27 de junho de 1914.
- Felgueiras à Lixa: troço inaugurado em 5 de setembro de 1914.

Apesar do entusiasmo e da celeridade da construção, cedo começou a definhar, ao ponto de paralisar em 1921. No *Jornal de Lousada*, de 11 de maio de 1924, dava-se notícia de que iria ser publicada no *Diário do Governo* o término da concessão dada à Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa e abertura de novo concurso

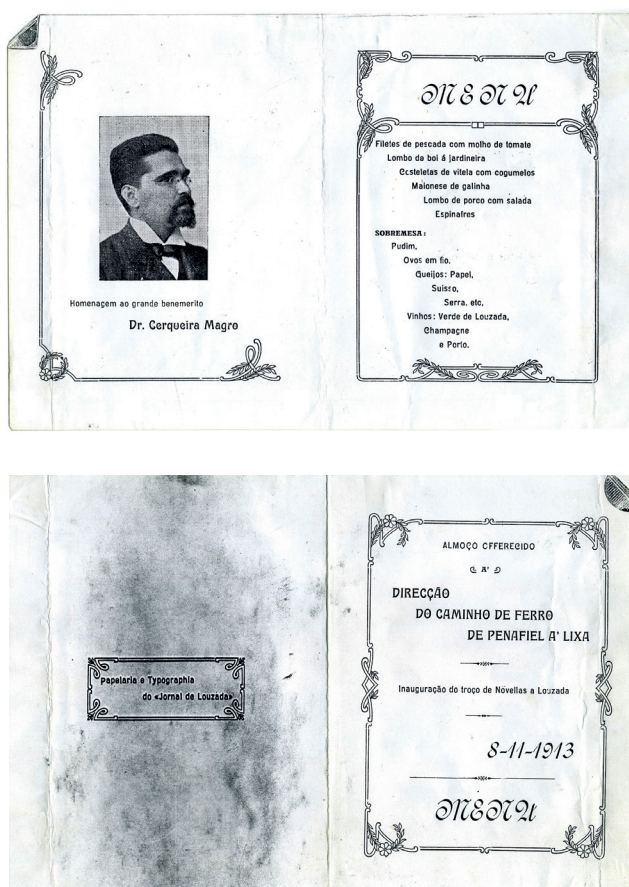


Figura 23. Folhetim do menu do almoço oferecido à Direcção do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa ([S.a.], 1913).

para a mesma concessão (Motta, 1924, p. 1), o que é demonstrativo do desinteresse da Companhia, que não via vantagens em manter a exploração. A 27 de janeiro do ano seguinte, eram movidos esforços para revitalizar a linha, sendo o assunto bastante tratado na imprensa local.

Em 1922, na *Revista de Turismo* n.º 120, era noticiado o adiantado das negociações para que a via-férrea de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios fosse incorporada na rede de caminhos-de-ferro do Minho e Douro (Villas, 1922, p. 181). Esta inclusão não aconteceu, mas, se fosse concretizada, seguramente teria permitido, pelo menos, adiar as circunstâncias que daí a cerca de uma década ditaram o seu fim.

Para além da cómoda e mais rápida circulação de pessoas e mercadorias, o comboio de Penafiel à Lixa terá sido, pese embora a sua curta vida, um importante motor para a economia local. Contudo, está por fazer o estudo que mostre de que modo a circulação ferroviária entre aquelas localidades impulsionou o aparecimento de novas construções e que comércio surgiu ao longo do seu traçado.

O único elemento remanescente da linha de comboio de Penafiel à Lixa em todo o concelho de Lousada é o apeadeiro de Nespereira. Trata-se de uma interessante

estrutura, de pequena dimensão, levantada à época por iniciativa privada do Visconde de Lousada, da Casa do Cáscere. Atualmente, continua a ser propriedade de familiares herdeiros (Nunes, Sousa e Gonçalves, 2008, pp. 164-165). No sentido Penafiel – Lousada, encontra-se à face da EN106-1. Construído em boa alvenaria de granito, possui uma alta porta central, de duas folhas, ladeada por dois vãos de janelas igualmente bem dimensionados, resultando numa fachada equilibrada do ponto de vista arquitetónico. Sob as janelas mantêm-se dois bancos originais de granito, para descanso dos passageiros.

Em fins dos anos 1990, com apoio da Câmara Municipal de Lousada, foi alvo de um restauro pela AEJAVAS, uma associação de escritores e jornalistas do Vale do Sousa, sendo-lhe removido um alpendre metálico. O edifício serviu então de sede à associação e nele foi instalado um minimuseu.



Figura 24. Manobras de comboios na Vila de Lousada (Companhia Auxiliar de Construções Ferro-Viárias, 1914).



Figura 25. Apeadeiro de Nespereira (Sousa, 2021).

9. De Penafiel à Lixa: um caminho-de-ferro de via estreita

Os registos fotográficos do caminho-de-ferro que ligou, entre 1912 e 1931, Penafiel à Lixa permitem observar que o traçado e as obras de arte revelam certas particularidades que têm que ver com o facto de a bitola empregue na sua construção ser do tipo via estreita. Esta bitola, também chamada de métrica, cifra-se numa distância que ronda os 1000 mm. Portanto, mais apertada que outras linhas em utilização na generalidade do país. O recurso a esta linha em Portugal, não sendo hoje muito frequente, é apanágio de traçados ferroviários com carácter secundário, onde se inseria a linha do caminho-de-ferro que atravessou o concelho de Lousada nas primeiras décadas do século XX ou mesmo a também desativada ferrovia que, na região do vale do Tâmega, outrora permitia a ligação entre a estação da Livração e Amarante e daqui a Arco de Baúlhe (Cabeceiras de Basto).



Figura 26. Grande reta de Lagoas com 1800 metros de extensão (Companhia Auxiliar de Construções Ferro-Viarias, 1914).

A utilização da bitola estreita tinha diversas vantagens, designadamente o de permitir uma significativa redução dos custos associados ao assentamento da linha, pois admitia aterros menos amplos que se refletiam nos custos tidos com terraplenagens e inertes, de que a reta de Lagoas é um bom exemplo. Ao possibilitar a execução de curvas apertadas, a bitola estreita era, sem dúvida, a que do ponto de vista técnico oferecia as melhores condições para vencer a morfologia e a topografia do território atravessado, que muitas vezes exigia a concretização de acentuadas curvaturas, como se constata junto da ponte sobre a ribeira de Barrosas, em Santa Margarida, e em São Miguel de Lousada.



Figura 27. Perspetiva do troço do caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa em Lagoas (Sequeiros), Lousada (Companhia Auxiliar de Construções Ferro-Viarias, 1914).



Figura 28. Comboio a passar em Santa Margarida, Lousada (Companhia Auxiliar de Construções Ferro-Viarias, 1914).



Figura 29. Passagem de comboio sobre a ponte de São Miguel de Lousada (Companhia Auxiliar de Construções Ferro-Viarias, 1914).

Nesta via-férrea, para a correspondente circulação das composições foram empregues os comunmente chamados carris à americana, de gola ou de colarinho. Destinado a ser embebido no solo, este tipo de carril revela-se propriamente adequado para núcleos citadinos, mas não tanto para áreas rurais, cujo contexto obriga a uma redobrada atenção à manutenção, devido à maior presença de inertes na linha, detritos que, se não forem removidos, resultam numa frequente obstrução da respetiva gola dos carris. A Implantação da República, a Primeira Guerra Mundial, o agudizar da crise económica, em especial nos anos 1920, são fatores que terão paulatinamente empurrado o caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa para o seu encerramento, mas o carril de gola não terá sido a melhor opção, e prova disto são os vários descarrilamentos relatados.

Pela figura 27, obtida em Santa Margarida de Lousada, em 1914, é bem perceptível o uso do carril de gola enterrado no solo. Todavia, foram recentemente identificados dois tramos de carril de perfil em I ou H reaproveitados num alpendre nesta mesma freguesia do concelho de Lousada, e que a tradição local considera serem provenientes do caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa. Apesar de não estar documentado este tipo de perfil de carril, deverá equacionar-se a sua introdução ao longo do tempo em que esteve ativa a circulação do comboio nesta via férrea, talvez como tentativa de resolver um dos problemas com que eram confrontados os responsáveis pela sua manutenção.

10. Os promotores do comboio na vila de Lousada

Como anteriormente exposto, o comboio chegou à vila de Lousada em 1913, a 8 de novembro. Todavia, até aqui foram muitas as contrariedades que tiveram de ser contornadas para que o desejo de um punhado de personalidades lousadenses fosse uma realidade. O maior dos obstáculos deveu-se, em certa medida, ao enorme investimento do projeto, nomeadamente em razão da construção de algumas obras de arte que terão absorvido uma significativa parte do financiamento captado desde dezembro de 1908. Perante tão arrojada obra, no concelho de Lousada ocorreu serem chamados a participar obstinados impulsionadores que souberam conduzir todo o processo. Foram eles o Visconde de Lousada, Alfredo José de Barros, José Teixeira da Motta, Pe. Paulino Netto da Silva Freitas e Gaspar Lobo d'Arrochela.



Figura 30. Promotores do comboio na vila de Lousada: n.º 8 – Alfredo José de Barros; n.º 9 – Visconde de Lousada; n.º 10 – José Teixeira da Motta; n.º 11 – Pe. Paulino Netto da Silva Freitas; n.º 12 – Gaspar Lobo d'Arrochela (Companhia Auxiliar de Construções Ferro-Viarias, 1914).

O Visconde de Lousada, de nome Afonso Pinto Coelho Soares de Moura Quintela, era filho do Dr. Luís Pinto Coelho Soares de Moura, Visconde de Lousada, e de D. Maria da Conceição Meireles.

Afonso Quintela nasceu a 2 de janeiro de 1879, tendo-se formando em Direito pela Universidade de Coimbra, onde se matriculou em 1897. Em 1910, foi eleito deputado pelo círculo de Viana do Castelo nas últimas eleições da monarquia, não chegando a ser confirmado por se ter proclamado a República (Motta, 1910a, p.1)².

Tornou-se irmão da Misericórdia a 1 de março de 1914. Em 1926, Afonso Quintela, conjuntamente com outros irmãos, protagonizou uma renovação no seio da Mesa, que, apesar da continuidade de alguns mesários com tradição na instituição, viu-se significativamente alterada – seriam os ventos oriundos do 28 de maio que se faziam sentir. As mudanças acabaram por marcar a estrutura da Mesa nas três décadas seguintes.

Entre 1918 e 1919, foi vereador da Câmara Municipal de Lousada, então presidida por Miguel Sá e Melo. A 23 de abril de 1927, fez parte de uma Comissão Administrativa nomeada pelo Governador Civil para o Município de Lousada. Na tomada de posse, a presidência ficou entregue a Gaspar António Pereira Guimarães e a vice-presidência ao Dr. Afonso Quintela. Com o falecimento de Gaspar Guimarães, a 28 de setembro de 1927, o Dr. Afonso Quintela assumiu a presidência, que manteve até julho de 1931, sendo demitido pelo Governador para que tomasse posse uma nova Comissão, presidida pelo 3.º Conde de Alentém, fruto do jogo político que se sentia nesta altura. Com o falecimento do Conde, vagou o lugar de Presidente da Câmara, e, após muitas diligências da autoridade civil do Porto, o Dr. Afonso Quintela aceitou a gerência dos destinos de Lousada, até ao seu falecimento, a 4 de agosto de 1939, após complicações relativas a uma cirurgia que fez na Venerável Ordem do Carmo (Motta, 1939a, p. 2). Não casou nem deixou descendência.

Alfredo José de Barros nasceu em 1872, em Macieira, sendo filho natural de Maria Pereira da Conceição. Foi casado com D. Laura da Cunha Barros. Desempenhou a atividade de solicitador na vila de Lousada, onde faleceu em 25 de maio de 1918. Era tido como um homem de bem, hábil e inteligente.

José Teixeira da Motta nasceu no dia 2 de março de 1871, na freguesia lousadense de São Fins do Torno. Era filho natural de Justina Rosa Teixeira, criada de servir, natural de Travanca, mas residente no Torno. Seu pai terá sido Manuel Luís da Motta, emigrante no Brasil, que morreu cerca de 1887. Frequentou o seminário dos Carvalhos durante dois anos e regressou a Lousada, onde começou a trabalhar como escrevente num cartório e para várias Juntas de Paróquia, até que se tornou Secretário da Câmara em 1895, cargo que desempenhou durante 33 anos. Casou a 28 de abril de 1893, na igreja de Silves, com Maria das Dores Pinto Nogueira Pires, filha de Manuel Pinto Nogueira Pires, solicitador, natural de São Julião, na Baía, e de Umbelina de Sousa, de Meinedo, com quem teve três filhos. Após o falecimento da mulher, em 1898, na sequência de complicações de parto, casou com a sua cunhada Leopoldina Pinto Nogueira Pires, de 20 anos, a 3 de abril de 1899, com quem teve quatro filhos.

² Casa do Cárcere, [s.d.]. *Casa do Cárcere, Família de José Maria Coelho Soares de Moura e Carolina Cândida Pinto de Meireles, 1810 – 1961*. Lousada: Arquivo da Casa do Cárcere.

Instalado no centro da vila de Lousada, Teixeira da Motta traçou um percurso que o tornou num dos homens mais influentes do concelho. Em 1907, juntamente com o farmacêutico Mário Pinto da Fonseca e Antero da Silva Moreira, fundou o *Jornal de Louzada*, do qual, em novembro desse ano, se tornou o único proprietário e diretor. Este jornal tornou-se, na época, um importante motor de defesa dos interesses do concelho. Teixeira da Motta foi um indivíduo muito ativo nas instituições locais. Participou na fundação da Misericórdia, onde serviu diversas vezes como mesário, e ocupou várias vezes o cargo de Administrador do Concelho. Faleceu a 8 de dezembro de 1939.

Natural de Santa Cristina de Figueiró (Amarante), o padre Paulino Netto da Silva Freitas era filho de José da Silva Neto e de Maria Josefa. Foi ordenado presbítero a 5 de julho de 1898 e nomeado pároco de Silvaes em 1928, cargo que ocupou até 1940.

Gaspar Lobo d'Arrochela nasceu a 12 de agosto de 1817, na Casa do Outeiro (Aião, Felgueiras). Oriundo de uma prestigiada família de Felgueiras, viveu em Lousada desde muito novo, exercendo aqui funções de Secretário da Administração do Concelho e de Subdelegado do Procurador da República. Fixou-se na freguesia de Nogueira, concretamente na Casa de Recemonde, onde faleceu, a 3 de junho de 1939, com 83 anos. São Boaventura, Administrador do Concelho de Lousada em 1899, referiu-se a ele dizendo que “era clamo, sereno, possuía um generoso coração, uma alma nobre, era adorado por toda a gente, todos lhe queriam bem” e que “foi um dos homens mais honestos e mais leais que me foi dado encontrar na minha vida” (Boaventura, 1997, pp. 10, 25).

Entre 1908 e 1910, foi vereador da Câmara Municipal sob a presidência de José Freire da Silva Neto. Com a implantação da República foi o único elemento da vereação monárquica a integrar o elenco da Comissão Administrativa Republicana, presidida por Eduardo Vieira de Melo da Cunha Osório, que tomou posse dos destinos municipais a 13 de outubro de 1910 (Magalhães, 2011, pp. 173-183). Foi um dos fundadores da Misericórdia e integrou a primeira Mesa Administrativa, exercendo as funções de Secretário. Os coevos reconheciam que era um dos homens mais ativos do seu tempo, prestando valiosos serviços ao concelho, destacando-se o seu papel no ajardinamento do Monte do Senhor dos Aflitos, no abastecimento de água para a vila e na construção do edifício da Assembleia Recreativa Lousadense (Motta, 1939b, p. 2; Pacheco, 1939, p. 1).

11. Alberto de Sousa Mendes, um trabalhador do caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa

São raras as ocorrências de nomes de trabalhadores associados a certas obras, sejam elas de carácter público ou privado. No cemitério paroquial de Lodares (Lousada) encontra-se uma estela funerária que um grupo de companheiros levantou para recordar a memória de Alberto de Sousa Mendes, um trabalhador da linha de caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa, ali sepultado em 15 julho de 1915.

Segundo consta de um livro de registos de batismos da freguesia de Lodares, Alberto



Figura 31. Estela funerária da sepultura de Alberto de Sousa Mendes (Sousa, 2018b).

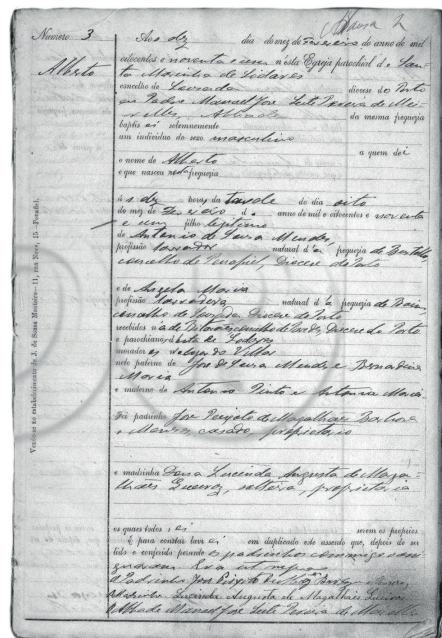


Figura 32. Registo de batismo de Alberto de Sousa Mendes (ADP, 1891-1892).

de Sousa Mendes nasceu a 8 de fevereiro de 1891 e foi batizado na freguesia de Lodares, a 10 do mesmo mês e ano, pelo então pároco Manoel José Leite Pereira de Meireles. Era filho de António de Sousa Mendes, lavrador, natural de Bustelo, e de Ângela Maria, lavradeira, natural de Boim, moradores no lugar de Vilar. Neto paterno de José de Sousa Mendes e de Bernardina Maria e materno de António Pinto e de Antónia Maria. Foram padrinhos José Peixoto de Magalhães Barbosa e Mendes, casado, proprietário, e Lucinda Augusta de Magalhães Queirós, solteira, proprietária.

12. Linha ferroviária do Vale do Sousa: um sonho surgido às portas do século XXI

Está em estudo uma nova linha de caminho-de-ferro para o Vale do Sousa, desta feita destinada a servir os territórios compreendidos pelos concelhos de Lousada, Paços de Ferreira, Paredes, Felgueiras e Valongo. O primeiro importante passo foi dado numa reunião em Lisboa, no dia 18 de dezembro de 2019, com o então Ministro das Infraestruturas e da Habitação, Pedro Nuno Santos, e os autarcas dos municípios elencados (Magalhães, 2019). Neste encontro teve lugar a assinatura de um protocolo

que congrega esforços de colaboração para a preparação de um estudo técnico sobre a Linha do Vale do Sousa. O investimento para a construção desta nova linha ferroviária está estimado em cerca de 181 milhões de euros, acrescido de aproximadamente 27 milhões destinado à aquisição de material circulante (Pinto, 2020). Os objetivos do projeto visam contribuir para a coesão do território, para a fixação de população e atração de mão-de-obra para as empresas da região. De igual modo, pretende tornar mais competitivos os concelhos envolvidos e melhorar a mobilidade, nomeadamente ao proporcionar uma mais rápida ligação ao Porto. A tornar-se uma realidade, este encurtamento permite que o percurso a partir de Felgueiras ao Porto se faça em 51 minutos, de Lousada em 43 minutos e de Paços de Ferreira em apenas 35 minutos, sendo apontado que sensivelmente 7,2 milhões de passageiros possam fazer uso da linha férrea do Vale do Sousa (Pinto, 2021, p. 31). O estudo para a construção desta ferrovia encontra-se contemplado no Programa Nacional de Investimento 2030.



Figura 33. Autarcas dos municípios de Paredes, Lousada, Paços de Ferreira, Valongo e Felgueiras numa reunião em Lisboa, no dia 18 de dezembro de 2019, com o então Ministro das Infraestruturas e da Habitação, Pedro Nuno Santos, para a assinatura do protocolo para elaboração de um estudo técnico sobre a linha férrea do Vale do Sousa (Vinha, 2019).

Tabela de acontecimentos e curiosidades ocorridos na Linha do Douro¹

Data	Acontecimento	Referências bibliográficas
20 de dezembro de 1875	Inaugurada a Linha do Douro entre Penafiel e Caíde: “Na estação de Cahide, que se achava embandeirada, havia igualmente grande concurso de cavalheiros e damas da localidade e circumvisinhanças, e duas philarmonicas. À chegada do comboio, subiram ao ar innumeros foguetes, tocaram as musicas e no rosto de todos os presentes notava-se verdadeira alegria. Em um pavilhão, o snr. visconde de Alentem offereceu um opiparo lunch de 60 talheres.” Em 1926, o movimento anual da estação era de 28 mil passageiros, sobretudo para o Porto. Dali partiam diariamente carreiras para Felgueiras e Lixa e, três vezes por semana, para Celorico de Basto.	Moura (s.d., p. 268); O Primeiro de Janeiro (1875, p. 2); Caminhos de Ferro do Estado (1926, p. 16).



¹ Agradecemos a prestimosa colaboração do professor Luís Ângelo Fernandes na elaboração da tabela de acontecimentos e curiosidades relativas ao caminho-de-ferro no concelho de Lousada. Para não tornar longa e fastidiosa a leitura, foram compilados apenas alguns dos mais relevantes acontecimentos e curiosidades. Sem descartar a consulta de outros jornais locais, remete-se o leitor para o *Jornal de Lousada*, onde encontrará centenas de outras referências, disponível em: <https://arquivo.cm-lousada.pt/>.

Data	Acontecimento	Referências bibliográficas
25 de novembro de 1876	Quatro operários morrem afogados na construção do túnel de Caíde, às seis horas da tarde: Bernardo Baptista, 30 anos, casado, um filho, residente em Oliveira (Amarante); César Augusto, 18 anos, solteiro, de Cova de Alba (Arganil); Joaquim Vieira, 35 anos, casado, seis filhos, de Raiva (Sobrado de Paiva); e Manuel Martins Gonçalves, 50 anos, casado, uma filha, de Golães (Tui). Foram sepultados no adro da igreja de Caíde. A chuva copiosa que caía, não cabendo no aqueduto, entrou pela boca do túnel em cerca de 400 metros perfurados, surpreendendo os trabalhadores, apenas se salvando um, trazendo agarrado a si uma rapariga. Depois da tragédia, o empreiteiro, de nome Rolet, sentiu muita dificuldade na contratação de mão-de-obra, apesar dos salários convidativos. A intempérie também provocou prejuízos avaliados em 400 mil réis. na estrada entre Covas e Novelas, em fase de construção, principalmente no lugar de Sequeiros, e na propriedade de Augusto Soares de Moura, de Romariz, derrubando os muros do quintal e arrombando as cortes, convertendo o pátio interno em lago, onde nadavam bois, porcos e galinhas, e invadindo o celeiro e a adega.	Commercio de Penafiel (1876b, p. 3.; 1876c, p. 3); ADP (1891-1892); TVS (2000, p. 9).
1 de agosto de 1877	Numa viagem com destino a Vidago, o Rei D. Luís I ficou-se por breves momentos na estação de Caíde. Chegou no comboio real, às 11 horas e 40 minutos, tendo sido recebido ao som de girândolas e do hino, que foi executado por três bandas marciais. Foi recebido, assim como a rainha, os príncipes e demais membros da família real, pelo Visconde de Alentém e pelo então Presidente da municipalidade, Dr. António Barreto de Almeida Soares de Lencastre. Foram entusiasticamente correspondidos pelo grande número de cavalheiros e senhoras que agitavam os seus chapéus e os seus lenços. Quando o rei apeou, foi recebido pelas autoridades camarárias, administrativas, judiciárias e eclesiásticas e por muitos outros cavalheiros ali presentes. Dirigiu-se, depois, para a sala da receção, tendo sido coberto de flores à sua passagem, e recolheu-se por uns momentos nos aposentos particulares que lhe foram preparados no chalet. Ao meio dia e um quarto foi servido um almoço oferecido pelo visconde Alentém. À direita do rei sentou-se o ministro das obras públicas e à esquerda o governador civil do distrito. Em frente ficaram o marquês d'Alvito, que tinha à sua direita o visconde de Alentém e à sua esquerda o conde de Torres Novas. Participaram no almoço a comitiva real e muitas individualidades lousadenses. Às 15 horas, o rei partiu para Amarante, com destino à casa da baronesa do Ribeirinho, onde iria jantar.	Commercio de Penafiel (1877); O Louzadense (2019).
23 de junho de 1878	O Ministro das Obras Públicas, Conselheiro António Cardoso Avelino, visita o túnel de Caíde, na Linha do Douro.	Commercio de Penafiel (1878a, p. 3).
10 de julho de 1878	Sebastião Neves, de Viana do Castelo, proprietário das carreiras de diligências e mala-posta do Porto para o Minho e Galiza, desloca-se a Caíde para estabelecer o serviço entre esta estação e Chaves, em dias alternados. As diligências deveriam partir quando da chegada dos comboios da tarde com passageiros de Lisboa e Porto, e de Chaves para Caíde, às 18h00, para os passageiros com destino àquelas cidades no dia imediato, às 14h00. As diligências têm berlinda, interior e coupé em cima resguardado do tempo.	Commercio de Penafiel (1878b, p. 3).



Data	Acontecimento	Referências bibliográficas
5 de outubro de 1878	“Na quarta feira de manhã descarrilou o comboyo descendente do caminho de ferro do Douro, quando passava no extenso túnel da Tapada de D. Luiz. Felizmente não houveram desgraças, porém os passageiros apanharam um bom susto, e o comboyo chegou ao Porto com mais de duas horas de atraso”.	Commercio de Penafiel (1878c, p. 3).
10 de janeiro de 1887	Nascimento, em Recarei (Paredes), de Albano Moreira da Costa, filho de João Moreira e de Maria da Costa. Ferroviário e inspetor dos caminhos-de-ferro, distinguido pelo desempenho heroico quando do choque no túnel, a 19 de setembro de 1924. Vereador da Câmara Municipal nos executivos do Dr. Afonso Quintela, do Dr. Álvaro Rebelo de Carvalho e de Henrique Leite, sendo autor da proposta de eletrificação da Av. do Senhor dos Aflitos e do Largo da Estação de Caíde, em sessão do executivo de 16 de janeiro de 1940, projeto já iniciado, em finais de 1939, pelo então vereador José da Costa Sampaio. Também foi regedor e integrou a Junta de Paróquia. Casou com Maria da Glória Vieira da Costa, a 2 de outubro de 1912. Faleceu a 19 de maio de 1967, em Caíde.	ADP (1891-1892).
30 de maio de 1887	Um comboio, proveniente do Porto, descarrila na estação de Caíde sem causar vítimas. Chegou ao Pocinho com 3h17m de atraso. A máquina descarrilada ficou montada às 16h00, regressando ao Porto.	A União (1887, p. 2).
7 de outubro de 1900	Acidente na linha do Douro. Num comboio que seguia para o Porto partiu-se o engate de uma das carruagens, sem que o maquinista se apercebesse, provavelmente devido à perturbação do pessoal pela forte trovoadas. A composição, que ficou dividida em duas, parou no apeadeiro de Meinedo, sendo embatida pelo trem desengatado. Apesar do aparato e do pânico, houve apenas ferimentos leves em passageiros de ambas as carruagens e estragos de pouca monta. Só o guarda-freio, que terá saltado para a linha, ficou mais contundido.	Commercio de Penafiel (1900, p. 2).
4 de abril de 1902	Falava-se, por estes dias, de uma linha de caminho-de-ferro que sairia da estação de Caíde, pela estrada de Alentém, Sra. Aparecida, Lixa e Sanatório do Seixoso, seguindo para Basto.	Anais de Penafiel (1902, p. 103).
28 de agosto de 1910	Homem colhido por comboio foi encontrado morto na linha férrea, na freguesia de Meinedo.	Motta (1910b, p. 2).
18 de outubro de 1912	Choque entre dois comboios de mercadorias na estação de Caíde provoca 5 feridos.	Motta (1912b, p. 2).
16 de abril de 1923	Câmara reclama ao Diretor dos Caminhos-de-Ferro do Minho e Douro a paragem de mais comboios em Meinedo. O <i>Jornal de Louzada</i> defende a transformação do apeadeiro em estação, devido ao elevado n.º de passageiros. Em 8 de novembro de 1936, é inaugurado o serviço de despachos completos em pequena velocidade.	Motta (1923a, p. 2; 1936a, p. 2; 1936b, p. 2).
29 de setembro de 1923	Um passageiro de 23 anos morre em plena viagem no comboio entre Penafiel e Caíde. Chamava-se Joaquim Tapado e residia em Mondim de Basto. O corpo ficou na carruagem, entretanto selada na estação de Caíde para averiguações.	Motta (1923c, p. 1).
25 de novembro de 1923	“Entre Cahide e Vila Meã caíu, segunda-feira de um comboio uma mulher, cujo nome se ignora e que recolheu em estado grave no hospital do Marco”.	Motta (1923b, p. 2).



Data	Acontecimento	Referências bibliográficas
19 de setembro de 1924	Choque de comboios no túnel de Caide entre um comboio de passageiros e outro de mercadorias. A GNR veio a prender três empregados da estação, que após o desastre se puseram em fuga. Albano Moreira da Costa revelou elevada prontidão no socorro e restabelecimento do serviço, sendo louvado pela administração dos Caminhos-de-Ferro.	O Primeiro de Janeiro (1924); TVS (2011, p. 9).
3 de janeiro de 1953	O <i>Jornal de Louzada</i> anuncia a criação de carreira de camioneta entre Lousada e Paredes, com ligação ao comboio, pretensão há muito defendida.	Pinho (1953, p. 3).
25 de outubro de 1990	São apresentados os responsáveis pela construção do caminho-de-ferro em toda a ligação entre Penafiel e Lixa, com especial referência àqueles que foram os dinamizadores em Lousada. A personalidade do Dr. Cerqueira Magro é a imagem da tenacidade e do espírito empreendedor para que a linha de Penafiel à Lixa fosse uma realidade. Todavia, coube em Lousada a particular ação do Visconde de Lousada, de Alfredo José de Barros, de Gaspar Lobo d'Arrochela, do Pe. Paulino Neto da Silva Freitas e de José Teixeira da Mota.	Moreira (1990, p. 14).

Tabela de acontecimentos e curiosidades ocorridos na Linha de Caminho-de-Ferro de Penafiel à Lixa

Data	Acontecimento	Referências bibliográficas
03 de março de 1912	"Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa. Na Associação Commercial e Industrial de Penafiel, acha-se exposta a photographia da machina encomendada para este caminho de ferro, que deverá principiar a funcionar nos meados do corrente anno, para o que se congregam todos os esforços, tendo também sido encomendados os rails para o seu assentamento".	Motta (1912a, p. 2).
10 de novembro de 1912	Circulação do primeiro comboio entre a cidade de Penafiel e Novelas.	Ferreira (2012, p. 39).
18 de outubro de 1913	Grave acidente com Gaspar Lobo d'Arrochela. Viajando no caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa, e partindo-se um vidro, saltou do comboio pensando que a máquina iria explodir. Foi arrastado pela composição, sofrendo múltiplos ferimentos, dos quais veio a sofrer para o resto da vida.	Motta (1913, p. 2); Pacheco (1913, p. 1); Commercio de Penafiel (1914a, p. 3).
24 de abril de 1914	Comboio procedente de Novelas descarrila ao chocar com um carro de bois no lugar das Bichas, Lodares, resultando na morte de um animal e ferimentos no outro. O condutor vinha nele deitado. Não houve pessoas feridas. No dia seguinte outro boi esteve a ser atropelado no lugar da Costilha.	Commercio de Penafiel (1914b, p. 2).
19 de julho de 1914	Notícia da edição do horário do caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa e de um álbum ilustrado da «Companhia de Construções Ferro-Viarias».	Motta (1914a, p. 3).



Data	Acontecimento	Referências bibliográficas
27 de setembro 1914	Ato de vandalismo faz descarrilar composição junto à Quinta do Barreiro, na vila de Lousada, não provocando vítimas. Se o comboio viesse no sentido descendente ou as pedras tivessem sido colocadas poucos metros atrás, as consequências seriam trágicas, pois lançaria a carruagem numa ravina de 20 metros. O Ministro do Interior pediu informações ao Governador Civil, mas a guarda judiciária nada concluiu sobre a autoria do atentado. Nota: Na obra <i>Anais de Penafiel</i>, editada em 2008, é mencionado um acidente em frente ao Hospital de Lousada, no dia 27 de setembro de 1914, pelas 9h00, provocado por uma cavilha e rolos de ferro colocados nos rails. Não houve consequências: apenas as duas carruagens bateram contra o muro. Devido ao sinistro, ficou anulado o concerto da Banda do Regimento de Infantaria 32 (Ferreira, 2008, p. 404).	Commercio de Penafiel (1914c, p. 2; 1914d, p. 3); Motta (1914b, p. 3); Pacheco (1914a, pp. 2-3).
25 de julho de 1915	Falecimento de Alberto de Sousa Mendes, revisor no caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa. Ao saltar para uma carruagem, cerca das 20h30, em frente ao Grande Hotel da Torre (Entre-os-Rios), caiu à linha, sendo esmagado pelo comboio. Nasceu no lugar de Vilar, Lodares, a 28 de fevereiro de 1891, filho de António de Sousa Mendes e de Ângela Maria. Foi sepultado em Lodares, onde existe lápide de homenagem dos seus companheiros.	O Penafidelense (1915a, p. 2; 1915b, p. 2).
16 de janeiro de 1917	Descarrilamento, no lugar da Bouça, do comboio de mercadorias da linha de Penafiel à Lixa, devido a excesso de velocidade. A máquina voltou-se totalmente e os vagões também descarrilaram numa ribanceira. Ficaram feridos com gravidade o guarda-freio Manuel Moreira e o fogueiro José Neto, que veio a falecer a 28 de janeiro, após prolongada agonia.	O Penafidelense (1917a, p. 3; 1917b, p. 3).
5 de fevereiro de 1920	Iminente choque frontal de comboios no lugar das Bichas (Lodares). O passageiro José Bacelar saltou da carruagem em andamento, correndo em direção do comboio de mercadorias, que vinha em sentido oposto, avisando o maquinista da iminência do embate.	Motta (1920b, p. 3).
13 de maio de 1920	Greve dos trabalhadores do caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa paralisa a circulação de comboios, por razões salariais. O <i>Jornal de Louzada</i> concorda com o protesto: "só por escárnio poderão viver com o mísero ordenado de 500 réis por dia". Nova paralisação iria ocorrer no final do ano, com a duração de 70 dias.	Motta (1920a, p. 1; 1920c, p.1).
20 de março de 1928	O jornal <i>O Penafidelense</i> propõe para a recuperação do serviço de caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa a constituição de um sindicato entre as Câmaras de Penafiel, Lousada e Felgueiras, mais as de Guimarães, Castelo de Paiva, Espinho, Arouca, Vale de Cambra, Feira e Oliveira de Azeméis, na expectativa de a ligação se estender também a estes concelhos.	O Penafidelense (1928, p. 1).
25 de março de 1928	O Dr. Augusto Soares de Moura inicia críticas ásperas ao <i>Jornal de Louzada</i> por este defender a suspensão do caminho-de-ferro de Penafiel à Lixa devido à má qualidade do serviço.	O Povo de Penafiel (1928a, p. 2; 1928b, p. 3; 1928c, p. 3; 1928d, p. 3).

Referências bibliográficas

- [S.a.], 1913. *Almoço oferecido à Direcção do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa: inauguração do troço de Novellas a Louzada: 8-11-1913: Menu*. [folhetim] (Lousada, Arquivo pessoal de José Moreira).
- [S.a.], 1965. *[Comboio no apeadeiro de Caíde]*. [fotografia] (Lousada, Arquivo pessoal de António Teixeira de Matos).
- [S.a.], ca. 1950. *[Estação de Caíde nos anos 1950]*. [fotografia] (Lousada, Arquivo pessoal de António Teixeira de Matos).
- [S.a.], ca. 1967. *[Apeadeiro de Meinedo]*. [fotografia] (Lousada, Arquivo pessoal de António Teixeira de Matos).
- A União, 1887. Descarrilamento. *A União*, 2 de junho, p. 2.
- ADP – Arquivo Distrital do Porto, 1891-1892. *Registos de Baptismos*. [manuscrito] Paróquia de Lodares. Fundo Paroquial. Porto: Arquivo Distrital do Porto.
- Albano Moreira da Costa – Associação Cultural, 2015. *O tempo é marca comboio. Caíde e os seus ferroviários*. Caíde de Rei: Albano Moreira da Costa – Associação Cultural.
- Anais de Penafiel, 1902. *Anais de Penafiel*, 4 de abril, p. 103.
- Bárbara, A. J. S., 1856. *Viva Sua Majestade El Rei o Senhor D. Pedro V*. [imagem em linha] Disponível em: <<https://www.mundoportugues.pt/2018/10/28/faz-hoje-162-anos-que-nascia-o-caminho-de-ferro-em-portugal-na-viagem-inaugural-el-rei-d-pedro-v-comecou-logo-por-perder-o-comboio/>> [Consult. 26 de novembro de 2021].
- Biblioteca Nacional de Portugal, 1859. *Mappa dos caminhos de ferro de Hespanha e Portugal*. [imagem em linha] Disponível em: <<https://purl.pt/1964>> [Consult. 26 de novembro de 2021].
- Biblioteca Nacional de Portugal, 1895. *Mappa dos caminhos de ferro portugueses em 1 de Janeiro de 1895 no Continente e no Ultramar / des. Goullard e Nogueira*. [imagem em linha] Disponível em: <<http://purl.pt/3367>> [Consult. 26 de novembro de 2021].
- Biblioteca Nacional de Portugal, 1898. *Mappa dos caminhos de ferro de Portugal e Hespanha: Brinde da “Gazeta dos caminhos de ferro”: extrahida a parte espanhola do annuario de Ferrocarriles do Sr. E. de la Torre*. [imagem em linha] Disponível em: <<https://purl.pt/1930>> [Consult. 26 de novembro de 2021].
- Biel, E., ca. 1882-1883. *[Estação de Caíde]*. [fotografia] (Lousada, Arquivo do Cais Cultural de Caíde).
- Boaventura, São, [1997]. *Saudades! Saudades!* Lousada: Câmara Municipal de Lousada.
- Caminhos de Ferro do Estado, 1926. *Monografia das Estações e Esboço Corográfico da zona atravessada pelos Caminhos de Ferro do Minho e Douro*. Lisboa: Imprensa dos Caminhos de Ferro do Estado.
- Casa do Cárcere, [s.d.]. *Casa do Cárcere, Família de José Maria Coelho Soares de Moura e Carolina Cândida Pinto de Meireles, 1810 – 1961*. Lousada: Arquivo da Casa do Cárcere.
- Casa do Príncipe, [s.d.]. *[Príncipe Real]*. [imagem em linha] Disponível em: <<http://casadoprincipe.com/pt/history>> [Consult. 26 de novembro de 2021].
- Commercio de Penafiel, 1877. *Commercio de Penafiel*, 135.
- Commercio de Penafiel, 1878a. *Commercio de Penafiel*, 24 de junho, p. 3.
- Commercio de Penafiel, 1878b. *Commercio de Penafiel*, 13 de julho, p. 3.
- Commercio de Penafiel, 1878c. *Commercio de Penafiel*, 5 de outubro, p. 3.
- Commercio de Penafiel, 1900. *Commercio de Penafiel*, 10 de novembro, p. 2.
- Commercio de Penafiel, 1914a. *Commercio de Penafiel*, 7 de janeiro, p. 3.
- Commercio de Penafiel, 1914b. *Commercio de Penafiel*, 29 de abril, p. 2.
- Commercio de Penafiel, 1914c. *Commercio de Penafiel*, 30 de setembro, p. 2.
- Commercio de Penafiel, 1914d. *Commercio de Penafiel*, 3 de outubro, p. 3.
- Committee of the Stockton and Darlington Railway, 1825. *[Stockton & Darlington Railway]*. [imagem em linha] Disponível em: <<http://www.engineering-timelines.com/scripts/engineeringItem.asp?id=1136>> [Consult. 26 de novembro de 2021].
- Companhia Auxiliar de Construcções Ferro-Viarias, 1914. *Companhia Auxiliar de Construcções Ferro-Viarias*. Porto: Empresa Gráfica A Universal.
- CP – Comboios de Portugal, 1963. O Chefe da Estação. *Boletim da CP*, 404, pp. 17-18.
- Europeana, 1856. *Bilhete N° 5 da viagem inaugural de Caminho de Ferro do troço de Lisboa ao Carregado*. [imagem em linha] Disponível em: <https://www.europeana.eu/cs/item/2058624/FMNF_ENT_001057> [Consult. 26 de novembro de 2021].

- Ferreira, A., [s.d.]. *[Estação de Caíde de princípios do século XX]*. [bilhete-postal] (Lousada).
- Ferreira, J. F. C., 2008. *Anais de Penafiel*. Penafiel: Livrofiel.
- Ferreira, J. F. C., 2012. *O caminho de ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios (Edição Comemorativa do Centenário 1912-2012)*. 4.ª edição. Penafiel: Livrofiel.
- Gray, M., Pessoa, J. e Pessoa, A., 2013. *Caminhos do ferro e da prata: linhas do Douro e do Minho: fototipias de Emílio Biel 1887*. Lamego: Museu de Lamego.
- Macedo, M. C., 2009. *Projectar e construir a Nação: engenheiros e território em Portugal (1837-1893)*. Tese de doutoramento. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- Magalhães, A., 2019. Assinatura de protocolo para elaboração de um estudo técnico sobre a Linha do Vale do Sousa será feita em janeiro. *A Verdade*, [em linha] 19 de dezembro. Disponível em: <<https://averdade.com/ta-mega-e-sousa/2019-12-19-Assinatura-de-protocolo-para-elaboracao-de-um-estudo-tecnico-sobre-a-Linha-do-Vale-do-Sousa-sera-feita-em-janeiro>> [Consult. 27 de outubro de 2021].
- Magalhães, P., 2011. A Proclamação da República em Lousada: controvérsia na tomada de posse da primeira comissão administrativa. *Oppidum – Revista de Arqueologia, História e Património*, 5, pp. 173-183.
- Moreira, J. P., 1990. *Jornal de Lousada*. 25 de outubro, p. 14.
- Motta, J. T., dir., 1910a. Dr. Affonso Quintella. *Jornal de Louzada*. 4 de setembro, p. 1.
- Motta, J. T., dir., 1910b. Homem colhido por comboio. *Jornal de Louzada*. 28 de agosto, p. 2.
- Motta, J. T., dir., 1912a. Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa. *Jornal de Louzada*. 3 de março, p. 2.
- Motta, J. T., dir., 1912b. Choque de comboios. *Jornal de Louzada*. 18 de outubro, p. 2.
- Motta, J. T., dir., 1913. Grande desastre. *Jornal de Louzada*. 26 de outubro, p. 2.
- Motta, J. T., dir., 1914a. Horário do Caminho de Ferro. *Jornal de Louzada*. 19 de julho, p. 3.
- Motta, J. T., dir., 1914b. Scena de vandalismo: descarrilamento. *Jornal de Louzada*. 4 de outubro, p. 3.
- Motta, J. T., dir., 1920a. A grêve ferro-viaria. *Jornal de Louzada*. 12 de dezembro, p. 1.
- Motta, J. T., dir., 1920b. Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa. *Jornal de Louzada*. 8 de fevereiro, p. 3.
- Motta, J. T., dir., 1920c. Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa. *Jornal de Louzada*. 16 de maio, p. 1.
- Motta, J. T., dir., 1923a. Apeadeiro de Meinedo. *Jornal de Louzada*. 22 de abril, p. 1.
- Motta, J. T., dir., 1923b. Do comboio à linha. *Jornal de Louzada*. 25 de novembro, p. 2.
- Motta, J. T., dir., 1923c. Falecimento no comboio. *Jornal de Louzada*. 30 de setembro, p. 1.
- Motta, J. T., dir., 1924. Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa. *Jornal de Louzada*. 11 de maio, p. 1.
- Motta, J. T., dir., 1936a. Apiadeiro de Meinedo. *Jornal de Lousada*. 7 de novembro, p. 2.
- Motta, J. T., dir., 1936b. Apiadeiro de Meinedo. *Jornal de Lousada*. 14 de novembro, p. 2.
- Motta, J. T., dir., 1939a. Dr. Afonso Quintela. *Jornal de Lousada*. 12 de agosto, p. 2.
- Motta, J. T., dir., 1939b. Gaspar Lobo d'Arrochela. *Jornal de Lousada*. 10 de junho, p. 2.
- Moura, A. S., [s.d.]. *Lousada Antiga. Volume I*. Lousada: Edição de autor.
- Nunes, M., Sousa, L. e Gonçalves, C., 2008. *Carta Arqueológica do Concelho de Lousada*. Lousada: Gabinete de Arqueologia/Câmara Municipal de Lousada.
- O Louzadense, 2019. Almoço real em Caíde de Rei... *O Louzadense*, 10 de setembro. Disponível em: <<https://olouzadense.pt/2019/09/10/almoco-real-em-caide-de-rei/>> [Consult. 17 de novembro de 2021].
- O Penafidelense, 1915a. *O Penafidelense*, 27 de julho, p. 2.
- O Penafidelense, 1915b. *O Penafidelense*, 30 de julho, p. 2.
- O Penafidelense, 1917a. *O Penafidelense*, 19 de janeiro, p. 3.
- O Penafidelense, 1917b. *O Penafidelense*, 30 de janeiro, p. 3.
- O Penafidelense, 1928. *O Penafidelense*, 20 de março, p. 1.
- O Povo de Penafiel, 1928a. *O Povo de Penafiel*, 25 de março, p. 2.
- O Povo de Penafiel, 1928b. *O Povo de Penafiel*, 8 de abril, p. 3.
- O Povo de Penafiel, 1928c. *O Povo de Penafiel*, 22 de abril, p. 3.
- O Povo de Penafiel, 1928d. *O Povo de Penafiel*, 13 de maio, p. 3.
- O Primeiro de Janeiro, 1875. *O Primeiro de Janeiro*. 21 de dezembro, p. 2.

O Primeiro de Janeiro, 1924. *O Primeiro de Janeiro*. 20 de setembro.

Pacheco, A. S., dir., 1913. Gaspar Lobo de Arrochela: Desastre. *O Radical*. 19 de outubro, p. 1.

Pacheco, A. S., dir., 1914. Conta-se. *O Radical*. 4 de outubro, pp. 2-3.

Pacheco, A. S., dir., 1939. Gaspar Lobo de Arrochela. *Heraldo*. 10 de junho, p. 1.

Pereira, H. S., 2012. Quando o comboio chegou a Lousada. *Oppidum – Revista de Arqueologia, História e Património*, 7, pp. 37-48.

Pinho, J. A., dir., 1953. Carreira de camionete entre Lixa e Paredes. *Jornal de Lousada*. 3 de janeiro, p. 3.

Pinto, F., 2020. Investimento na Linha do Vale do Sousa estimado em 181 milhões de euros. *Verdadeiro Olhar*, [em linha] 27 de maio. Disponível em: <<https://www.verdadeiroolhar.pt/2020/05/27/investimento-na-linha-do-vale-do-sousa-estimado-em-181-milhoes-de-euros/>> [Consult. 27 de outubro de 2021].

Pinto, F., 2021. Avançam novos estudos sobre a Linha do Vale do Sousa. *Jornal de Notícias*. 10 de janeiro, p. 31.

Rodrigues, M. M., 1884. Caminho de Ferro do Douro. *Occidente: Revista Ilustrada de Portugal e do Estrangeiro*, VII, 184, pp. 28-30.

Science Museum / Science & Society Picture Library, [s.d.]. *Richard Trevithick, Cornish engineer and inventor, 1816*. [imagem em linha] Disponível em: <<https://www.scienceandsociety.co.uk/results.asp?image=10241982&itemw=4&itemf=0001&itemstep=1&itemx=3>> [Consult. 27 de outubro de 2021].

Sousa, L. 2018a. *[Apeadeiro de Meinedo]*. [fotografia] (Lousada, Arquivo pessoal de Luís Sousa).

Sousa, L. 2018b. *[Estela funerária da sepultura de Alberto de Sousa Mendes]*. [fotografia] (Lousada, Arquivo pessoal de Luís Sousa).

Sousa, L. 2021. *[Apeadeiro de Nespereira]*. [fotografia] (Lousada, Arquivo pessoal de Luís Sousa).

Sousa, L., 2019. Reviver Lousada: O apeadeiro de Meinedo na linha de caminho-de-ferro do Douro. *O Louzadense*, 14, p. 13.

TVS – Terras Vale do Sousa, 2000. Obras entre Cete e Caide começam em Abril: nove milhões de contos para modernização da via férrea. *TVS – Terras Vale do Sousa*. 10 de fevereiro, p. 9.

TVS – Terras Vale do Sousa, 2011. Associação faz da cultura uma referência. *TVS – Terras Vale do Sousa*. 1 de julho, p. 9.

Villas, F. F., 1922. Caminhos de Ferro: De Penafiel a Lixa. *Revista de Turismo*, 2.ª série, 120, p. 181.

Vinha, J., 2019. *Assinatura de protocolo para elaboração de um estudo técnico sobre a Linha do Vale do Sousa será feita em janeiro*. [imagem em linha] Disponível em: <<https://averdade.com/tamega-e-sousa/2019-12-19-Assinatura-de-protocolo-para-elaboracao-de-um-estudo-tecnico-sobre-a-Linha-do-Vale-do-Sousa-sera-feita-em-janeiro>> [Consult. 27 de outubro de 2021].

Wikimedia Commons, the free media repository, 2015. *Thomas Edmondson*. [imagem em linha] Disponível em: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Thomas_Edmondson.jpg> [Consult. 27 de outubro de 2021].

Wikimedia Commons, the free media repository, 2021. *Cerimónia de inauguração da obra dos Caminhos de Ferro de Lisboa. Lisboa 7 de Maio de 1853*. [imagem em linha] Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cerim%C3%B3nia_de_inaugura%C3%A7%C3%A3o_da_obra_dos_Caminhos_de_Ferro_de_Lisboa_Lisboa_7_de_Maio_de_1853.jpg> [Consult. 27 de outubro de 2021].

Wikipédia, a enciclopédia livre, 2020. Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios. [em linha] [s.l.]: *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Caminho_de_Ferro_de_Penafiel_%C3%A0_Lixa_e_Entre-os-Rios> [Consult. 25 de outubro de 2021].

Wikipédia, a enciclopédia livre, 2021a. *Map of the original planned route of the railway, taken from the prospectus of 1821*. [imagem em linha] Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Stockton_and_Darlington_Railway> [Consult. 27 de outubro de 2021].

Wikipédia, a enciclopédia livre, 2021b. *Marble Bust of Murdock by E. G. Papworth*. [imagem em linha] Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/William_Murdoch> [Consult. 27 de outubro de 2021].

Wikipédia, a enciclopédia livre, 2021c. *The London Steam Carriage, by Trevithick and Vivian, demonstrated in London in 1803*. [imagem em linha] Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Richard_Trevithick> [Consult. 27 de outubro de 2021].