

A CONSTRUÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA DO MINHO (1845-1892)

HUGO SILVEIRA PEREIRA*

Resumo: Na segunda metade do século XIX, reuniram-se em Portugal condições de estabilidade para se iniciar uma política de obras públicas. Os primeiros carris começaram a ser assentes em 1852, mas só em 1867 se decreta a construção na província do Minho, apesar de as propostas neste sentido datarem do início do fontismo. Porém só em 1872 se iniciaria a construção. Recorrendo aos debates em ambas as câmaras do parlamento português, ao Dicionário Biográfico Parlamentar para caracterizar os tribunos e aos pareceres dos engenheiros portugueses e submetendo-os à técnica da análise de conteúdo, pretende-se com este texto explicar o desenvolvimento da rede minhota entre 1850 e os inícios da década de 1890 (o período dos grandes investimentos em obras públicas) e como esta ficou aquém do desejado pelos governantes nacionais.

Palavras-chave: Caminhos-de-ferro; transportes; Minho; Fontismo.

Abstract: In the second half of the nineteenth century, after 30 years of political turmoil, Portugal was finally able to build transport infrastructures on a large scale. The first rails were deployed in 1852, but it was not until 1867 that railways in Minho were decreed, even though this idea had been proposed to the government since the 1850s. However, only in the 1870s did construction actually begin. Based on the debates that took place in both houses of the Portuguese parliament (as well as the Dicionário Biográfico Parlamentar to identify the congressmen) and on the reports of the Portuguese engineers, to which content analysis was applied, this study aims to explain the development of the Minho railway network between the 1850s and the 1890s, a period of great investments in public works.

Keywords: Railways; transports; Minho; «Fontismo» (period of the government of Fontes Pereira de Melo).

INTRODUÇÃO

Na primeira metade de Oitocentos, a instabilidade foi a característica que marcou a política portuguesa. Se «as principais reformas institucionais foram implementadas em meados da década de 1830, as obras públicas tiveram de esperar quase uma década pelas primeiras realizações práticas»¹. A subida de Costa Cabral ao poder conseguiu trazer alguma estabilidade ao sistema ao ponto de possibilitar a assinatura do primeiro contrato para a construção de uma linha férrea em Portugal (1845)². Apesar de nada ter resultado desse acordo e o reino ter permanecido sem caminhos-de-ferro, é com o cabralismo que se entra no campo do fomento e que se entende que «não basta que o espírito da mais severa economia presida aos actos do Governo (...). Não é menos essencialmente preciso que estes recursos procedam do mais pleno desenvolvimento das faculdades productivas»³.

* Investigador do Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória» da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Bolseiro de doutoramento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Áreas de especialização: História ferroviária e dos transportes, história empresarial, história parlamentar.

¹ MATA & VALÉRIO, 1993: 142.

² FINO, 1883-1903, vol. 1: 3-5.

O golpe de 1-5-1851 deu início ao período da Regeneração, marcado não só por um espírito conciliador entre as diversas facções políticas, mas também pela colocação do progresso material como objectivo a atingir⁴. O grande propósito do programa de melhoramentos materiais era aproximar Portugal da Europa desenvolvida, em termos de tempo e distância e em termos económicos⁵. Em meados da década de 1850, o comércio mundial conhecia um grande desenvolvimento. Em países como Inglaterra, França, Bélgica, Alemanha ou Estados Unidos da América, esse progresso era também acompanhado de um grande crescimento da rede ferroviária e era muito tentador ligar ambos os factores, muito embora outras condições estruturantes justificassem o adiamento daquelas nações⁶.

Ao mesmo tempo que avizinhava Portugal do estrangeiro, esperava-se também que o caminho-de-ferro estimulasse a actividade económica, fornecendo-lhe meios para escoar os produtos, e unificasse um país caracterizado por meios e vias de transportes e comunicações arcaicos e onde 30 a 40% do território continental não tinha acesso a vias fluviais navegáveis⁷. Nestes moldes, o Minho era decerto uma das províncias a servir de caminhos-de-ferro, tida que era como uma zona povoada, activa e com muitos interesses a explorar.

Nas páginas seguintes, procurar-se-á descrever e explicar o processo de construção de uma rede férrea no Minho (incluindo-se também a sua base no Porto) desde o início da aventura ferroviária nas décadas de 1840-1850 até à paralisação da construção após a bancarrota de 1892: que linhas foram construídas, quando (com que atraso em relação a outras linhas noutras partes do reino) e porquê; quais foram propostas, mas não realizadas; que planos foram idealizados para aquela província; em que medida as realizações coincidiram com o planeado. Para tal, recorrer-se-á aos testemunhos dos homens directamente responsáveis pelo assunto: os engenheiros (do COPM, da JCOPM e da AECP) que traçavam as directrizes e os políticos (no parlamento e no governo) que as discutiam e as decretavam.

PRIMEIROS PROJECTOS E IDEIAS (1845-1866)

As primeiras ideias para dotar o Minho de caminhos-de-ferro datam do tempo de Costa Cabral, num período marcado por uma intensa especulação ferroviária, com muitas propostas e poucas realizações. Nesta altura, Hardy Hislop propõe-se construir uma linha entre o Porto e Valença, mas, como tantos outros empresários destes anos, nada realizaria⁸.

No início da década de 1850, o engenheiro Albino de Figueiredo idealizava várias ligações, uma delas atravessando o Minho pelo interior da província (por Braga e Guima-

3 SANTOS, 1884, n.º 174: 1.

4 BONIFÁCIO, 1992: 96-98. PINHEIRO, 1983: 53.

5 PINHEIRO, 1986.

6 BAIROCH, 1976: 33-36. CIPOLLA, 1976: 789-790. PEREIRA, 2010: 5.

7 GUILLEMOIS, 1995. JUSTINO, 1988-1989: 189-190.

8 VIEIRA, 1983: 84-88. VIEIRA, 1985.

rões) como continuação da via-férrea entre Porto e Lisboa⁹. No governo, Fontes antecipava a mesma via-férrea, ordenando em 1852 aos engenheiros encarregados do estudo do caminho-de-ferro do norte que o fizessem no sentido de essa ferrovia poder ser prolongada pelo Minho¹⁰. Anos depois, John Rennie, ao estudar um porto em Leixões, propõe a sua ligação ao Porto e o seu prolongamento pela costa até ao rio Minho, com ramais até Guimarães, Braga, Barcelos, Ponte de Lima e Valença¹¹. Watier, no seu exame sobre o caminho-de-ferro do norte, concordava com Rennie quanto ao traçado da linha para norte do Porto, embora se revelasse pessimista quanto a uma rede baseada na Invicta¹².

Apesar de todos estes alvitreiros, propostas concretas só surgiriam no segundo lustro da década de 1850. Em 1857, o conde de Reus requer autorização ao governo para estudar um caminho-de-ferro desde o Porto através do Minho até à fronteira. O governo aceita na condição de ser Nunes de Aguiar o chefe da comissão e de os estudos estarem prontos em seis meses¹³. Contudo, o COPM mostrava-se contrário à intenção do conde de levar o caminho-de-ferro pelo litoral e de pedir subvenção quilométrica numa linha que se esperava de alto rendimento, que, portanto, deveria ser subsidiada com uma garantia de juro¹⁴. Esta opinião parece ter arrefecido os ânimos dos interessados, já que nada mais se registaria sobre esta proposta. No ano seguinte, é o barão de Lagos que se mostra interessado na ligação entre o Porto e a Galiza (também aconselhada no parlamento pelo engenheiro Belchior Garcês), mas, tal como a anterior, não saíria do papel¹⁵.

Finda a primeira década da Regeneração, o Minho estava ainda muito longe de poder contar com caminhos-de-ferro. A sul, algumas localidades gozavam já deste grande melhoramento¹⁶, pelo que os parlamentares nortenhos pressionavam o governo no sentido de igual benfeitoria ter lugar no norte. Em 1862, a comissão de Obras Públicas da Câmara dos Deputados incluía as linhas do Minho e Douro na lista de caminhos-de-ferro a construir. No entanto, a pressão dos durienses seria mais forte¹⁷, a ponto de convencer o governo a ordenar a realização de estudos para uma via pelo vale do Douro (portaria de 17-7-1862)¹⁸. Em resposta, os adversários políticos Plácido Abreu e Meneses Pita punham as suas diferenças de parte e uniam-se em nome dos seus representantes (ambos eram eleitos por círculos minhotos), para fazer ver ao governo a necessidade de uma ligação através do Minho, que era, segundo os dois oradores, a província mais populosa do reino e uma das mais ricas e que devolveria, por isso, o investimento realizado¹⁹.

⁹ ALMEIDA, 1851: 21-23.

¹⁰ COLP, 1852: 628-630.

¹¹ RENNIE, 1856.

¹² WATIER, 1860: 110 e ss.

¹³ COLP, 1857: 408.

¹⁴ BMOP, 1863, n.º 11: 429-432. A subvenção quilométrica concedida pelo governo a uma empresa era um apoio à construção. O Estado assumia uma parte (normalmente metade) dos custos da construção. A garantia de juro era um apoio à exploração. O governo garantia à companhia um determinado rendimento anual (normalmente 6% sobre o custo total da obra).

¹⁵ DG, 1859, n.º 61: 332-333. PEREIRA, 2008: 127.

¹⁶ PEREIRA, 2008: 86-91 e 138-139.

¹⁷ DL, sessões da Câmara dos Deputados de 17-1-1862, 7-3-1862, 12-6-1862 e 26-6-1862: 182, 727, 1638 e 1775-1776.

¹⁸ COLP, 1862: 217. AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 53-54.

¹⁹ DL, sessão da Câmara dos Deputados de 12-6-1862: 1637 e ss.

Estes homens tinham um poderoso aliado na iniciativa privada, que parecia mais interessada neste caminho-de-ferro: em 13-11-1862, 10-12-1862 e 25-8-1863, são apresentadas propostas por Grouselle & Companhia, José de Salamanca (empreiteiro da CRCFP) e Mare de la Caine. Todos pediam uma subvenção por cada quilómetro construído e por isso todos foram rejeitados pelo COPM, que preferia a aplicação de garantia de rendimento²⁰. Entusiasmado por estas manifestações de vontade, em 1863 e 1864, Sá Nogueira, curiosamente um deputado sem qualquer ligação privilegiada ao Minho, propõe no parlamento a concessão de uma garantia de juro de 6% à companhia que se propusesse construir a linha do Porto a Braga, convicto de que o Estado nada pagaria, pois os lucros seriam superiores àquele valor²¹. Colocada a hipótese na Câmara dos Deputados, inicia-se uma guerra entre o deputado vianense Pereira da Cunha e o bracarense Torres e Almeida a propósito da directriz a tomar, apesar de nenhum deles possuir formação académica para fazer traçados (um era escritor de relevo, o outro, advogado). O primeiro defendia um traçado pelo litoral e pela sua cidade, seguindo depois pela margem do Minho até Valença. O segundo preferia um traçado pelo interior da província, mais rico e produtivo que o litoral, na sua opinião²².

Entretanto, o interesse de vários capitalistas ia reforçando a proposta de Sá Nogueira. Em 28-3-1864, surge uma proposta de G. Roccae e Piombino & Companhia, para estudar uma via entre o Porto e Braga, passando por Vila do Conde, que é desprezada pelo COPM pela sua falta de credibilidade²³. Ainda neste ano, uma nova proposta de José de Salamanca, ligada à passagem da linha do norte sobre o Douro em moldes semelhantes à de 1862, terá sido aceite pelo governo, mas não decretada legalmente²⁴. Depois de várias insistências de Sá Nogueira, o seu projecto de lei é colocado em ordem do dia (9-5-1864). Entre os deputados a ideia é muito elogiada e aprovada, mas nunca transitaria para os Pares, ficando sem qualquer efeito prático²⁵.

Por seu lado os deputados durienses e transmontanos faziam também pressão em prol da *sua* ferrovia²⁶, de modo que o governo acabaria por tomar uma decisão salomónica ordenando a Sousa Brandão o estudo das vias-férreas do Douro até à fronteira e de Porto a Braga (portarias de 30-8-1864 e 21-10-1864)²⁷. Em Abril do ano seguinte, a linha do Minho ainda atraía o interesse da CRCFP, que renovava a proposição do seu empreiteiro. No COPM, só o engenheiro minhoto Plácido Abreu votava a favor, chocando contra a opinião de todos os seus colegas, para quem a subvenção quilométrica solicitada e a falta de estudos no enlaçamento com a rede espanhola eram razões inequívocas para o chumbo da proposta²⁸. O problema era com a proposta e não com a

20 AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 366-370. A CRCFP era a concessionária das linhas de Lisboa ao Porto (norte) e a Badajoz (leste).

21 DL, sessões da Câmara dos Deputados de 30-5-1863 e 8-3-1864: 1698 e 718.

22 DL, sessões da Câmara dos Deputados de 9-3-1864 e 12-3-1864: 734-736 e 778-779.

23 AHMOP. COPM. Liv. 19 (1864): 361-364.

24 TEIXEIRA, 1938.

25 DL, sessões da Câmara dos Deputados de 9-5-1864 e 10-5-1864: 1474-1476 e 1484.

26 DL, sessões da Câmara dos Deputados de 19-4-1864 e 25-4-1864: 1207 e 1295.

27 COLP, 1864: 602-603. BMOP, 1864, n.º 11: 589.

28 AHMOP. COPM. Liv. 21 (1865): 186v-193v.

linha que, tempos depois, seria incluída pelo COPM (e por Sá da Bandeira²⁹) no conjunto de vias internacionais a construir: deveria seguir até à Galiza preferencialmente pelo interior do Minho, onde se encontravam os principais centros industriais. A ligação pelo litoral era possível desde que incluísse um ramal até Braga. Quanto à alegada ameaça de Vigo sobre o Porto não era preocupante, quando se pensava em Leixões (onde se esperava construir um novo porto), na tradição comercial da Invicta ou nos vinhos do Douro³⁰.

De qualquer modo, chegados a 1866, nada estava feito ou previsto e o norte impacientava-se. Neste ano, agremiações portuenses e deputados vimaranenses fazem pressão sobre o governo no sentido de dar andamento à questão³¹.

A LEI DE 2-7-1867 E O DECRETO DE 14-6-1872

Às insistências fora das cortes juntavam-se as instâncias em ambas as câmaras³², até que em 27-3-1867 o governo propõe ao parlamento a imediata construção por conta do Estado (mediante emissão de obrigações do Tesouro) dos caminhos-de-ferro que do Porto seguissem por Braga e Viana até à Galiza e pelo vale do Sousa e proximidades de Penafiel até ao Pinhão. Apesar de a preferência governamental ir para linhas internacionais que ligassem o mais directamente possível o porto de Lisboa com Madrid e com a Europa, a conjuntura não permitia grandes investimentos. No entanto, uma vez que parar o investimento também não era opção, o governo procurou continuar a construção em condições modestas e custos teoricamente mais reduzidos e suportáveis pela Fazenda Pública³³.

A discussão ficaria marcada pelo descontentamento dos deputados da Beira e de Guimarães, que não viam atendidas as suas pretensões de disporem de um caminho-de-ferro. Outros desconfiavam das qualidades de empreiteiro do Estado e da sua capacidade de pagar linhas de rendimento duvidoso. O próprio Sousa Brandão votava contra o projecto por prever uma directriz que fugia aos seus estudos e previa condições de tracção demasiado restritivas, que redundariam no futuro numa fraca exploração e em avultadas despesas de manutenção a troco da poupança de alguns contos de réis no presente³⁴. Contudo, a maioria aprovava o projecto do qual se esperava uma facilitação das relações comerciais na província, um serviço à activa indústria, florescente engorda

²⁹ DL, sessões da Câmara dos Pares de 23-12-1865 e 21-6-1867: 3004-3005 e 2010-2011.

³⁰ AHMOP. COPM. Liv. 22 (1865): 18-29v. Com a construção desta linha, grande parte do Minho ficaria directamente ligada ao porto de Vigo, que dispunha de muito melhores condições que a barra do Douro. Deste modo, temia-se que o Porto fosse sangrado de movimento em proveito daquele ancoradouro espanhol. Por esta altura, a construção de uma nova infra-estrutura em Leixões não passava ainda de um projecto.

³¹ FONSECA, 1975. SILVA, 2004. SILVA & SILVA, 2004.

³² DL, sessões da Câmara dos Pares de 15-3-1865 e 26-1-1866: 731-732 e 278-279; sessão da Câmara dos Deputados de 26-1-1867: 233.

³³ Não se deveriam empregar luxos na construção de estações e a linha deveria adaptar-se aos caprichos do terreno, mesmo que isso implicasse um traçado mais curvilíneo e acidentado (em termos de subidas e descidas). De facto, os raios das curvas poderiam descer aos 250 metros e os declives poderiam ascender aos 20 milímetros por metro. Para se ter uma ideia da modéstia destas condições, em França, na década de 1840, o governo exigia raios de curva de 700 metros e declives até 5 milímetros por metro e mesmo assim alguns engenheiros criticavam a largueza destas condições (CARON, 1997-2005, vol. 1: 133 e 251).

³⁴ DL, sessões da Câmara dos Deputados de 7-5-1867, 10-5-1867 e 15-6-1867: 1426-1428, 1472 e 1951-1952.

do gado e intenso movimento terrestre e portuário (de Porto, Viana, Vila do Conde, Caminha e Esposende) e um desenvolvimento da riqueza em geral³⁵ – esperanças, de resto, comuns às propostas anteriores. O projecto transformar-se-ia na lei de 2-7-1867³⁶ e seis dias depois, Brito Tabora era encarregado do estudo e da construção da linha do Porto (Campo do Cirne) a Braga. Todavia, o período não se propiciava a grandes investimentos, pelo que o caminho-de-ferro ficaria adiado até ao início da década seguinte. A directriz do engenheiro Tabora (desde o Porto até Nine, onde se bifurcava para Braga e Barcelos, seguindo depois desde Viana pelo litoral até à Galiza) seria aprovada pela JCOPM em Junho de 1871. O traçado proposto era o mais barato, de mais fácil construção e o que permitia um maior troço comum com a linha do Douro³⁷. As outras possibilidades de tornar a ferrovia ainda mais litoral (desde a Trofa ou Travagem a Vila do Conde) são rejeitadas³⁸.

O início da década de 1870 foi marcado pelo regresso de um clima favorável ao investimento. Numa altura em que o francês Léonce de Lavergne considerava a província do Minho uma das mais ricas e cultivadas da Europa³⁹, vários empresários mostravam interesse em ali assentar vias-férreas.

Por decreto de 11-7-1871, Simão Gattai obtém autorização para construir um caminho-de-ferro americano (com tracção animal e sobre o leito das estradas) entre o Porto e Braga por Trofa e Guimarães, sem encargos para o Estado⁴⁰. Ainda neste mês, Alberto Meister pede também licença para estabelecer americanos entre o Porto, Vila do Conde, Braga, Viana, Valença e em direcção à Galiza, sem qualquer subsídio a não ser a isenção de direitos alfandegários sobre o material de construção e exploração. A JCOPM só seria ouvida sobre a segunda proposta, mostrando-se contrária a qualquer ferrovia que concorresse com a linha do Minho a ser construída pelo Estado, sugerindo ainda alterações ao regime de isenções, às ligações a construir e à natureza jurídica do construtor, acabando a proposta por cair no esquecimento. Por esta mesma razão seria também recusada a proposta do inglês Charles E. Austin, noticiada em Julho de 1872, para a construção de um caminho-de-ferro de 1 metro de bitola (distância entre faces internas dos carris) entre o Porto e a Póvoa com ramal para Vila do Conde e prolongamento até Famalicão e Guimarães⁴¹.

Receando que se ponderasse construir as linhas a norte do Douro neste sistema de americanos, os vogais da JCOPM Caetano Alberto Maia e João Crisóstomo de Abreu e Sousa alertam contra esse propósito, pelo menos nas que deveriam ir a Espanha⁴². Não era porém essa a intenção do governo, que pretendia mesmo executar a lei de 2-7-1867. A 14-6-1872, saía o decreto que ordenava a construção pelo Estado do caminho-de-ferro

³⁵ DCD, 4-5-1867 a 13-5-1867.

³⁶ COLP, 1867: 441 e ss.

³⁷ AHMOP. JCOPM. Liv. 32 (1871): 198-205v.

³⁸ BRANDÃO, 1878: 154-155.

³⁹ LAINS & SILVA, 2005: 91.

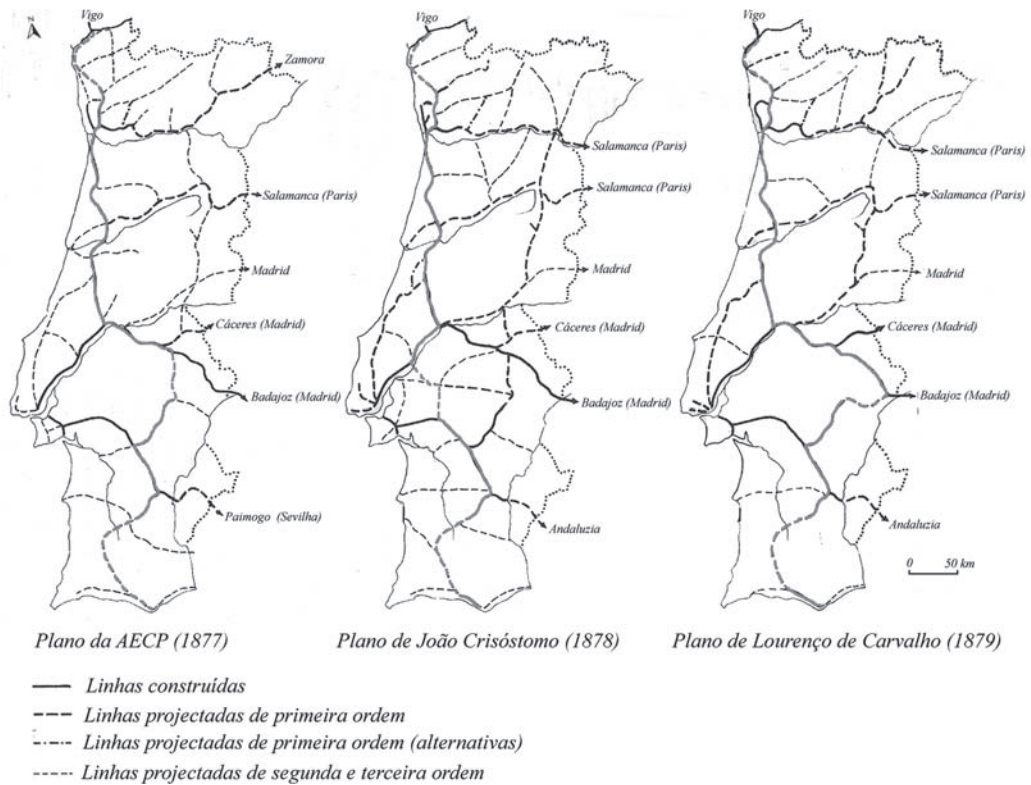
⁴⁰ COLP, 1871: 210.

⁴¹ FONSECA, 1975.

⁴² AHMOP. JCOPM. Liv. 32 (1871): 280-299. Liv. 32-A (1871): 1-8v.

do Minho, depois de se ter garantido o apoio dos bancos do Porto, Braga e Guimarães, que então se formavam⁴³. A construção iniciou-se em Julho seguindo o projecto de Brito Taborda, chegando o comboio a Braga em 1875, a Barcelos em 1877, a Darque e Caminha em 1878 e a São Pedro da Torre em 1879. Por esta altura já o montante previsto de obrigações a emitir se tinha mostrado insuficiente, sendo necessário emitir mais títulos deste género (leis de 7-4-1877 e 3-5-1878)⁴⁴.

Por estes anos (1875-1879) iniciara-se na AACP um debate sobre a definição da rede férrea nacional, na qual a linha do Minho assumia uma enorme importância como parte da grande transversal que deveria cruzar Portugal de sul a norte, de Faro a Valença⁴⁵.



A linha do Minho na rede nacional (algumas propostas de rede em 1877, 1878 e 1879)⁴⁶.

A chegada do caminho-de-ferro a esta cidade ocorreria em 1882, embora a ligação a Espanha só se fizesse quatro anos depois, apesar de as negociações com Espanha já datarem de 11 anos antes e o projecto da ponte ter sido aprovado pela JCOPM em Março

⁴³ COLP, 1872: 150-151. SILVA & SILVA, 2004. VALÉRIO, 2006: 132.

⁴⁴ COLP, 1877: 59; 1878: 62.

⁴⁵ ROPM, 1878, n.º 97: 1-8, 9-35; n.º 99: 148-171; n.ºs 100-101: 181-244; n.ºs 102-103: 256-304; n.ºs 104-105: 317-335. DG, 1878, n.º 210: 2260-2266. DCD, 7-2-1879: 345-353.

⁴⁶ ALEGRIA, 1990: 287.

de 1880⁴⁷. O atraso ficou-se a dever a dificuldades na construção da ponte e a receios de que a ligação a Vigo prejudicasse o Porto, que continuava sem uma infra-estrutura portuária de qualidade e sem ligações a Espanha. Na realidade, os espanhóis, de entre todas as ligações a Portugal, sempre preferiram a do noroeste⁴⁸. No parlamento português, chegou-se ao ponto de pedir a suspensão dos trabalhos no Minho para que a via-férrea não se ligasse à Galiza antes de o Porto ter um caminho-de-ferro até Salamanca pelo vale do Douro⁴⁹.

A linha do Minho seria a espinha dorsal da viação acelerada naquela província, a partir da qual entroncariam outras vias. Nas linhas seguintes, explicitar-se-ão os projectos elaborados nesse sentido, bem como os seus sucessos e fracassos.

O DESENVOLVIMENTO DA REDE MINHOTA: A FALHADA LINHA DE GUIMARÃES (1871-1879)

A expansão da rede minhota começaria meses depois do início das obras da via do Porto a Valença. Já vimos que em 1871 Simão Gattai tinha obtido autorização para assentar americanos entre o Porto e o Minho. Mais tarde, o concessionário pedia autorização para lhes aplicar tracção a vapor. Depois da anuência da JCOPM, o governo e o concessionário assinam novo acordo para uma ferrovia de 1 metro de bitola (via reduzida) entre a linha do Minho junto ao rio Ave, Guimarães e Taipas com ramais para Fafe e Vizela (decreto de 28-12-1872)⁵⁰. Para executar a obra, Gattai endossa a concessão à MDRCL (28-10-1874), uma empresa inglesa dirigida por nomes sonantes do panorama financeiro e ferroviário britânico⁵¹. No entanto, o projecto apresentado era muito diferente da directriz proposta (partia de Bougado, só ia até Guimarães e passava directamente por Vizela, sem necessidade de ramal), se bem que igualmente útil, pelo que a JCOPM e o governo o aceitam por decreto de 18-2-1875, que também alarga a bitola para 1,67 metros, igual à da linha do Minho⁵².

A construção é entregue a Sandiforth Griffin que só consegue assentar 6 quilómetros de carris, retirando-se falido para Londres, apesar de ter recebido 420 contos da companhia e só ter gasto 32. É substituído no cargo por John Dixon, que completa a primeira secção da linha, mas com muito fraca qualidade e com custos excessivos. Tendo exigido o pagamento do seu trabalho e não tendo sido pago, pois a MDRCL não tinha dinheiro, Dixon pede a falência da companhia, que é reconhecida pelo Tribunal do Comércio do Porto em 1-1-1879. Em virtude da liquidação da empresa, o governo revoga todos os decretos que haviam concedido a obra⁵³.

⁴⁷ FINO, 1883-1903, vol. 1: 262, 301, 306, 310, 374, 497. PAGE ALBAREDA, 1877. AHD. Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha. Cx. 28 (1055), mc. 23. AHMOP. JCOPM. Cx. 23 (1880), parecer 8644 (1-3-1880).

⁴⁸ CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 274-287.

⁴⁹ DCD, 2-6-1881: 1194-1195. DDP, 31-5-1881: 337-339.

⁵⁰ AHMOP. JCOPM. Liv. 33 (1872): 120v-122. COLP, 1872: 352-353.

⁵¹ FINO, 1883-1903, vol. 1: 254-255. COLP, 1875: 17. VIEIRA, 1983: 242-252.

⁵² AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 45-48. FINO, 1883-1903, vol. 1: 257.

⁵³ VIEIRA, 1983: 242-252.

ACOMPANHANDO A LINHA DO MINHO: CAMINHO-DE-FERRO DO PORTO À PÓVOA (1873-1875)

Mais a sul, uma outra via acompanhava a construção do caminho-de-ferro do Minho. Em 1873, Temple Ellicot e o barão de Kessler pedem autorização para construir uma linha em bitola de 90 centímetros entre o Porto e a Póvoa de Varzim. A JCOPM louva a proposta, mas sugere que esta se adapte melhor (em termos de bitola) à concedida a Gattai de modo a constituir no futuro um todo uniforme⁵⁴. Por muito acertado que fosse este parecer, de nada valeu, pois o decreto de 19-6-1873 adjudica àqueles empresários a obra tal como a haviam pedido⁵⁵.

As obras começaram a 2-9-1873 (o que não impediu a concessão de uma linha americana entre a Póvoa e Vila do Conde por decreto de 22-1-1874⁵⁶) e, não conhecendo dificuldades de maior, chegaram à Póvoa em 1-10-1875⁵⁷. Entretanto, já a concessão tinha sido trespassada à CPP, após autorização do governo de 9-4-1874⁵⁸.

PROJECTOS DE EXPANSÃO A PARTIR DE BRAGA E VIANA DO CASTELO (1874-1886)

Voltando ao coração do Minho, ainda o caminho-de-ferro não chegara a Braga e já se pedia o seu prolongamento até Trás-os-Montes e à fronteira. A ideia surgira em 1875 pela boca de Luís de Campos (deputado de Viseu) e de Alves Passos (deputado eleito por Vila Verde). Segundo aqueles tribunos, passava pela região do Barroso, aumentava o rendimento da linha do Minho e podia forçar a sua continuação pelo interior e não pelo litoral⁵⁹. Certo é que quando os carris chegaram a Braga a estação ficaria colocada ao lado da via e anos depois, em 1886, as propostas para o seu alargamento mantêm-na à margem e não à cabeceira, prevendo-se pois a sua continuação⁶⁰. O que realmente se fez foi somente prolongar a ferrovia por meio de americanos ao centro da cidade, ao santuário do Bom Jesus e ao lugar de Prado⁶¹, apesar dos esforços do bracarense Penha Fortuna no parlamento⁶².

Antes, em 1874, estando a linha do Minho ainda longe de Viana, Albert Meister volta-se para um caminho-de-ferro de via reduzida entre aquela cidade e o Lindoso, pelo vale do Lima, sem qualquer subvenção (decreto de 18-6-1874). Apesar de ter merecido a aprovação da JCOPM, nunca se realizou⁶³. Caducando a concessão de Meister, é feita

⁵⁴ AHMOP. JCOPM. Liv. 34 (1873): 97v-100v.

⁵⁵ COLP, 1873: 184-185

⁵⁶ COLP, 1874, 269-270.

⁵⁷ FINO, 1883-1903, vol. 1: 266.

⁵⁸ FINO, 1883-1903, vol. 2: 3.

⁵⁹ DCD, 9-3-1875 e 10-3-1875: 826-831 e 772-773.

⁶⁰ CNDP. CFE. Justino Teixeira – *Pedido de obras na estação de Braga. 8-6-1886*. Cx. 22 (1804), proc. 2. GOMES, 2002.

⁶¹ CORDEIRO *et al.*, 2001: 21-22. CNDP. CFE. *Caminho de ferro americano de Braga. Caminhos cuja concessão era sollicitada do Governo*. Cx. 23 (1805), proc. 6, pst. 32; AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), parecer 14546 (28-7-1887). COLP, 1883: 332-333; 1888: 75-77; 1889: 515-516.

⁶² DCD, 28-5-1880: 2358-2359.

⁶³ COLP, 1874: 101-102. AHMOP. JCOPM. Liv. 34-A (1873): 89v-90v.

uma nova adjudicação a Damião António Pereira Pinto (decreto de 27-7-1875) para uma linha com a mesma origem mas com término em Ponte da Barca⁶⁴. Só em 1879 a JCOPM se pronunciaria não reprovando a ideia (que aliás constava também de grande parte dos planos de rede entretanto propostos), mas sim o projecto em si, que era apresentado sem muitos detalhes e com erros de palmatória. Mesmo assim, o apoio de Plácido Abreu na JCOPM mantinha-se firme⁶⁵. Apesar da rejeição da proposta, a ideia de uma linha pelo vale do Lima vingou, de tal modo que a estação de Viana foi construída com tamanho suficiente para receber esse caminho-de-ferro⁶⁶. Em todo o caso, Pereira Pinto não conseguiria realizar aquilo a que se propusera e, em 16-2-1881, a concessão seria trespassada por alvará a George Barchay Bruce Júnior, que conheceria a mesma falta de sucesso⁶⁷.

LIGAÇÃO ENTRE A PÓVOA, A LINHA DO MINHO E TRÁS-OS-MONTES (1875-1889)

Como vimos, a Póvoa de Varzim estava servida de comboios desde 1875. No final do ano seguinte, o governo autoriza o prolongamento do caminho-de-ferro até Famalicão (decreto de 19-12-1876)⁶⁸. Era uma solução aceitável mas não consensual no debate que decorria na AECP. Em todo o caso, tratava-se de uma linha de diminuta importância, pelo que o seu prolongamento não teria grande relevo. À medida que a construção ia avançando, a empresa solicita (12-10-1877) autorização para a prolongar desde Famalicão a Trás-os-Montes, por Guimarães e Chaves, descendo depois pelo Corgo até à Régua. Além de aumentar a rede da companhia, esperava-se desbloquear as riquezas agrícolas, mineiras e termais da região, aumentar o movimento das linhas do Minho e Douro, ligar Chaves ao Douro e desenvolver a actividade balnear da Apúlia e da Póvoa de Varzim. Desta vez, porém, a empresa pedia um subsídio de 7 contos por cada quilómetro construído, dado o escasso povoamento e o acidentado do território⁶⁹.

Por esta altura, a discussão na AECP apontava para uma solução algo diferente: a linha não se devia ligar a Famalicão, mas sim a Darque com ramais para Nine e Bougado, onde começava o caminho-de-ferro adjudicado a Gattai, o qual deveria seguir até Trás-os-Montes⁷⁰. Em todo o caso a JCOPM (onde se contavam engenheiros membros da AECP, como Caetano Alberto Maia, Augusto César de Sousa Teles e Morais, Carlos Ribeiro, o conde de Valbom, Hermenegildo Gomes da Palma, João Crisóstomo de Abreu e Sousa e Plácido António da Cunha Abreu) não apreciava planos de rede, mas apenas os pedidos que lhe iam parar às mãos. O primeiro esboço da CPP não satisfaz este corpo

⁶⁴ COLP, 1875: 401-402.

⁶⁵ AHMOP. JCOPM. Cx. 22 (1879), parecer 8312 (1-8-1879).

⁶⁶ AHMOP. JCOPM. Cx. 21 (1878), parecer 7692 (20-2-1878).

⁶⁷ COLP, 1881: 18-19.

⁶⁸ FINO, 1883-1903, vol. 1: 282-284.

⁶⁹ SILVA & SILVA, 2004. OLIVEIRA, 1979: 7.

⁷⁰ GUERREIRO, 1878.

consultivo, que talvez procurasse ganhar tempo até à definição pelo parlamento do plano de rede geral⁷¹. À segunda tentativa, a CPP propõe um traçado por Guimarães, Fafe, Vila Pouca de Aguiar e Chaves. De Vila Pouca partiria a via até à Régua, numa distância de 235 quilómetros. Em 24-3-1879, quando se percebera que a rede definida por lei não seria uma realidade (a proposta apresentada pelo ministro das Obras Públicas, Lourenço de Carvalho, não seria discutida nem sequer apreciada pelas comissões parlamentares), a JCOPM aprova o projecto na condição de a bitola ser de 1 metro (a CPPF propusera 90 centímetros) e de se reduzir o número de curvas com o raio mínimo de 50 metros⁷². Neste mesmo dia é o projecto apresentado à Câmara dos Deputados, uma vez que se tratava de uma proposta que implicava uma despesa para o Estado. O tipo de subsídio passava a ser uma garantia de juro de 6%. As comissões de Obras Públicas e Fazenda dariam o seu aval positivo, mas o parecer nunca seria discutido⁷³.

Entretanto, a construção ia decorrendo sem dificuldades de maior, chegando a Famalicão em 12-6-1881⁷⁴. A companhia exploradora passava então a designar-se CPPF. Embora o seu rendimento líquido entre 1882 e 1888 tenha oscilado entre os 260 e os 470 mil réis, beneficiando das obras do porto de Leixões e de iluminação da Póvoa de Varzim⁷⁵, nunca foi suficiente para cobrir os custos do capital empregue na construção (nunca ultrapassou 5% do custo total da obra), de modo que em 1889 surgem no parlamento algumas propostas (do vila-condense Júlio Graça e de Mariano de Carvalho) para auxiliar a CPPF, que contudo nunca seriam votadas⁷⁶.

PROPOSTAS DE PLANOS REGIONAIS DE REDE (1880-1881)

No início da década de 1880, surgem duas propostas de rede em via reduzida para o norte do Douro, uma para toda a região, outra limitando-se ao Minho. Tratavam-se de malhas de segunda ordem, ou seja, que não eram de fulcral importância, mas que deveriam complementar e alimentar as linhas principais. Não se destinando a um tráfego muito avultado, poderiam ser construídas em condições mais modestas (daí a via reduzida), que não implicassem um elevado custo.

O primeiro, da autoria de Sousa Brandão a pedido do governo, dava maior importância a Trás-os-Montes que praticamente não contava com nenhum caminho-de-ferro. A ferrovia até Guimarães deveria ser construída pela CPPF, de acordo com o projecto por ela apresentado anteriormente. A linha original de Guimarães, entretanto já trespassada a um novo concessionário, como veremos, estacaria em Santo Tirso, onde aliás já tinha chegado. Uma outra ligação se estabeleceria entre Braga e Ruivães. Para um tempo mais

⁷¹ AHMOP. JCOPM. Cx. 20 (1876-1877), parecer 7635 (24-12-1877).

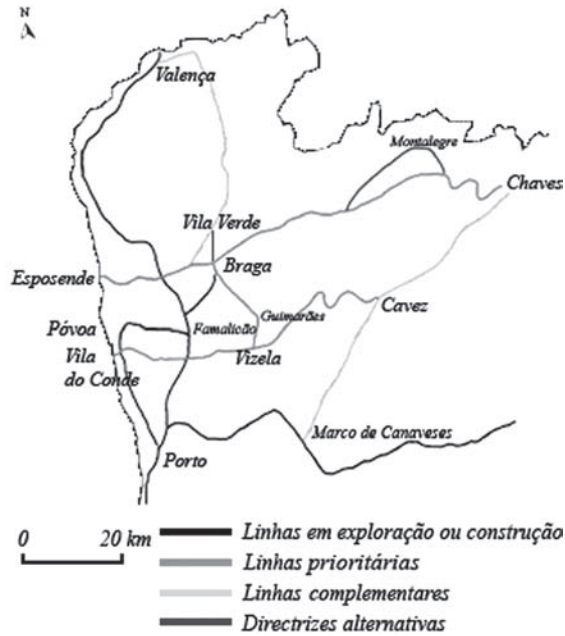
⁷² AHMOP. JCOPM. Cx. 22 (1879), parecer 8156 (24-3-1879).

⁷³ SANTOS, 1884, [Parecer das comissões de Obras Públicas e Fazenda sobre o prolongamento da linha do Porto à Póvoa e Famalicão].

⁷⁴ FINO, 1883-1903, vol. 1: 419.

⁷⁵ ROPM, 1890, est. 3. PIMENTEL, 1890. PIMENTEL, 1892.

⁷⁶ DCD, 4-6-1889 e 10-6-1889: 1022 e 1147-1148.



Os caminhos-de-ferro secundários no distrito de Braga (1881)⁷⁸.

A EXECUÇÃO DA LINHA DE GUIMARÃES (1879-1888)

Como vimos, em 1879, a MDRCL falia e perdia todos os direitos sobre a adjudicação. O governo, considerando que o caminho-de-ferro era de domínio público e que importava continuar a sua construção, transfere a concessão a Soares Veloso e ao visconde da Ermida, na condição de estes se associarem em sociedade anónima, adquirirem em leilão as obras realizadas e responderem em tribunal português por qualquer reclamação sobre os actos da MDRCL (decretos de 16-4-1879)⁷⁹. No parlamento, rapidamente se procurou atribuir aos concessionários as mesmas isenções fiscais que outras companhias usufruíam (proposta de lei de 16-5-1879), mas o processo não avançou, porque o empreiteiro Dixon arrogava-se direitos de propriedade sobre a obra, exigindo nesse sentido uma indemnização.

Na sequência da falência da MDRCL, a concessão foi colocada em hasta pública por quatro vezes, sendo arrematada por 31 contos pela CCFG (companhia entretanto formado pelos novos concessionários), um preço baixo que não cobria o crédito de Dixon sobre a MDRCL⁸⁰.

⁷⁸ DIAS, 1881.

⁷⁹ FINO, 1883-1903, vol. 1: 393-395.

⁸⁰ DIXON, 1882. CCFG, 1882. CCFG, 1883.

Arrematada a linha, a proposta de isenção alfandegária sobre o material de construção e exploração seria renovada em Maio de 1880 (pelo deputado de Santo Tirso, Rodrigues Ferreira), mas continuaria por aprovar na Câmara dos Pares, mais uma vez por causa da questão com Dixon, que acusava os deputados de conluio com a empresa portuguesa⁸¹. Entretanto, a CCFG cumpre as condições do decreto de 16-4-1879 e a concessão torna-se definitiva (18-8-1880), sendo porém alterada na determinação da bitola que passava a ter 1 metro, de forma a apressar a construção e facilitar a exploração (decreto de 5-8-1880)⁸². Ao mesmo tempo, decorriam negociações entre Estado e CCFG tendo em vista a exploração conjunta do troço entre Lousado e a Trofa⁸³, mas sem o privilégio alfandegário, a construção não avança.

Em 6-2-1882 a isenção aduaneira volta à ordem do dia pela mão do banqueiro portuense Pinto Leite, sendo finalmente aprovada pelos deputados (15-4-1882) e Pares (16-5-1882) e transformada em lei a 2-6-1882⁸⁴. A construção iniciava-se finalmente, o que levou Dixon a solicitar auxílio oficial ao seu governo, que lembrou a António de Serpa, ministro dos Estrangeiros, «the bad effect a denial of justice to a British subject who had spent his capital in Portugal would have in England»⁸⁵, sugerindo que a questão fosse resolvida administrativamente pelo executivo. Porém, Hintze Ribeiro, ministro das Obras Públicas, antepunha que só os tribunais podiam fixar o crédito de Dixon⁸⁶. Entretanto, a construção aproximava-se do seu fim, mas a abertura da linha era adiada pela pressão britânica. O governo ficava mal visto perante a sociedade portuguesa, mas os ingleses «could not understand why, because a certain number of persons [sic] was raising a clamour, Mr. Dixon should be deprived of his just rights». Apesar da insistência, o governo preparava-se para a inauguração, descontentando os britânicos que pediam pressão sobre a CCFG no sentido de esta pagar extrajudicialmente, pressão essa que seria «perfectly legitimate»⁸⁷. A mudança de ministro nos Estrangeiros (Barbosa du Bocage rende António de Serpa) nada altera e a inauguração até Vizela ocorre em 31-12-1883⁸⁸. Apesar dos protestos, o embaixador inglês acaba por confessar que nada mais havia a fazer. Só os tribunais poderiam quantificar o direito de Dixon, o que deixa o empreiteiro desiludido, pois estava a par da lentidão dos processos judiciais portugueses. De facto, só sete anos depois veria o empreiteiro o seu crédito pago, mas sem juros⁸⁹.

⁸¹ DCD, 8-5-1880: 1919. CCFG, 1882.

⁸² FINO, 1883-1903, vol. 1: 411. AHMOP. JCOMPM. Cx. 23 (1880), parecer 8736 (14-6-1880).

⁸³ CNDP. *Offício da Companhia de Guimarães ao Director-geral do Ministério das Obras Públicas*, cx. 77 (1859), proc. 3, mç. 143. *Contratos entre a Direcção de Exploração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e a Companhia de Guimarães*, cx. 77 (1859), proc. 3, mç. 143.

⁸⁴ DCD, 6-2-1882: 221. FINO, 1883-1903, vol. 1: 431.

⁸⁵ AHD. *Caminho de Ferro do Bougado a Guimarães. Papeis que dizem respeito à questão com John Dixon 1881-1883. Further correspondence respecting Mr. John Dixon's claim against the Guimarães Railway Company*, cx. 1051, mç. 2: 1.

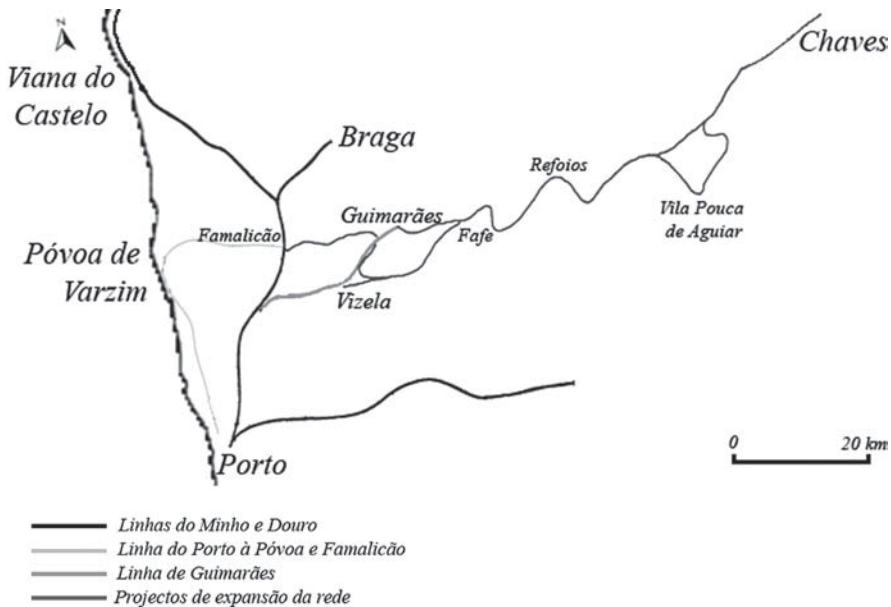
⁸⁶ COLP, 1883: 71.

⁸⁷ AHD. *Caminho de Ferro do Bougado a Guimarães...*: 22-23; cartas de 14-9-1883 e 19-9-1883.

⁸⁸ SILVA, 2004. SILVA & SILVA, 2004.

⁸⁹ AHD. *Caminho de Ferro do Bougado a Guimarães...*, carta de 6-2-1884. VIEIRA, 1983: 256-257.

Resolvida a questão com Dixon e acordada a exploração conjunta com o Estado (portaria de 24-1-1882 e contrato de 20-12-1883)⁹⁰, a linha até Guimarães é aberta a 5-4-1884⁹¹. Cedo a CCFG começou a ponderar o seu prolongamento até Chaves (por Fafe, Ribeira de Pena e Vila Pouca), recuperando o projecto da CPPE.



Proposta da CCFG (década de 1880)⁹².

A proposta da CCFG é reforçada no parlamento em 1886 por um grupo de deputados da região que àquela via juntava o seu prolongamento pelo vale do Corgo até à Régua, numa tentativa de aproximar Trás-os-Montes do Porto e de dar saída às alegadamente abundantes produções da região, mediante a entrega por parte do Estado de uma garantia de juro de 5,5%⁹³.

A ideia manteve-se em suspenso até ser incluída (juntamente com a ligação a Braga) no plano de 1888 do governo progressista de complemento da rede a norte do Mondego, que não se concretizou malgrado as renovações de iniciativa de que foi alvo⁹⁴.

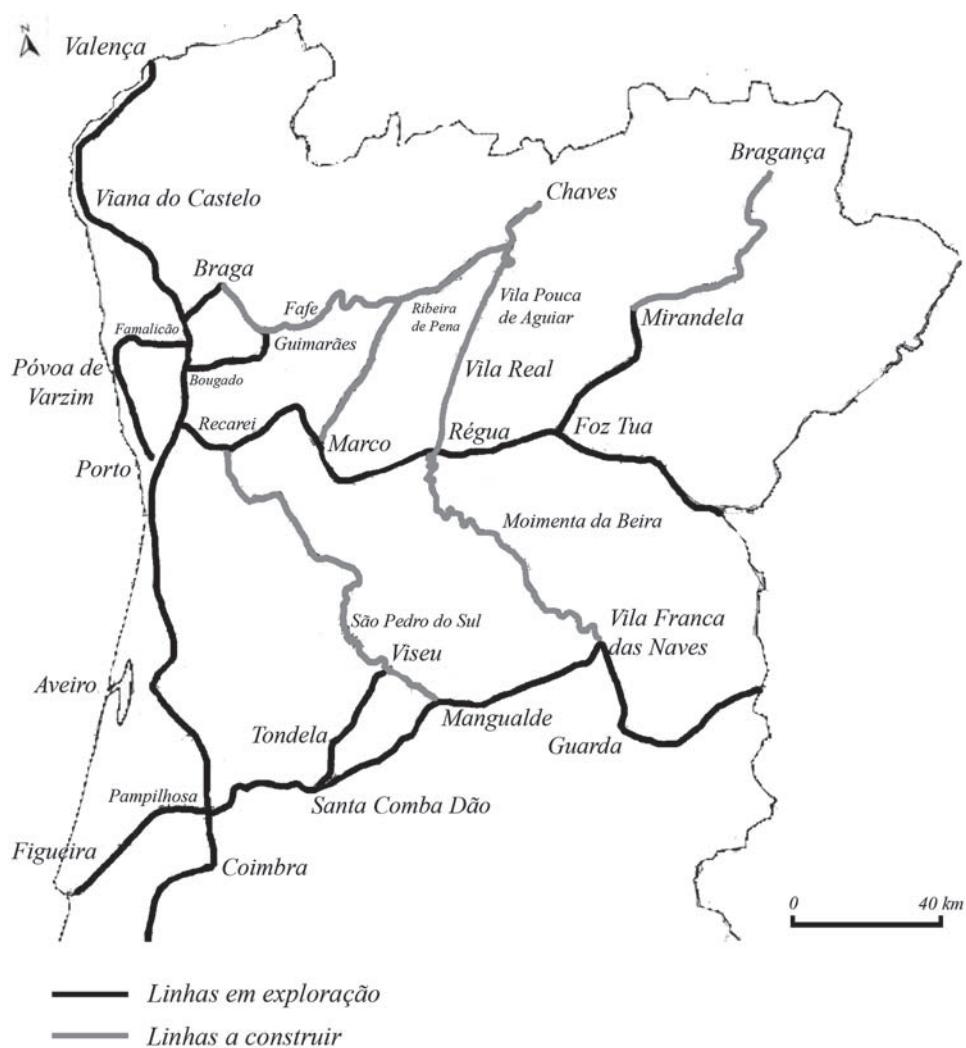
⁹⁰ CNDP. CFE. Lousado. Portaria aprovando o entroncamento da Linha de Guimarães na Linha do Minho em Lousado. Cx. 77 (1859), proc. 3, pst. 30867, doc. 180. Parecer da JCOPM. 16-7-1883, cx. 77 (1859), proc. 3, doc. 75. AHMOP. JCOPM. Cx. 24 (1882), parecer 9707 (9-1-1882). FINO, 1883-1903, vol. 3: 1-10.

⁹¹ FINO, 1883-1903, vol. 2: 62.

⁹² AHD. Caminhos-de-ferro Ligações por intermédio de pontes. Cx. 38, mç. 8, doc. 281 (adaptado).

⁹³ DCD, 20-3-1886: 660-661.

⁹⁴ DCD, 1-6-1888, 26-6-1890 e 21-7-1890: 1813-1819, 883-888 e 1413. DDP, 6-8-1890: 800-801.



Rede a norte do Mondego (1888)⁹⁵.

O governo apenas concederia a extensão até Fafe (alvará de 2-4-1891), após pedido da CCFG três anos antes (28-11-1888), na condição de permitir a mais conveniente ligação com Braga⁹⁶. Contra este prolongamento protestou esta cidade que se pretendia ligar ela própria a Fafe e à projectada linha do Corgo⁹⁷. A CCFG apresentaria o seu projecto, que seria rejeitado precisamente por não prever um entroncamento em boas condições técnicas com o caminho-de-ferro desde Braga⁹⁸. Por iniciativa do governo, um

⁹⁵ AHMOP. Mapas. C-32-7-B.

⁹⁶ COLP, 1891: 113 e ss.

⁹⁷ PIMENTEL, 1891.

⁹⁸ AHMOP. JCOPM. Cx. 37 (1891), parecer 21008 (16-11-1891).

novo projecto é elaborado e aprovado, colocando a via-férrea de Guimarães a entroncar na linha de Fafe a Braga em Campelos (onde se montava uma grande fábrica de fição), a oeste de Guimarães⁹⁹. No entanto, o prolongamento de Guimarães a Fafe seria colocado em espera até inícios do século XX. A ligação da cidade-berço a Braga nunca seria construída¹⁰⁰.

CONCLUSÃO

O assentamento de carris no Minho fez-se com um atraso de vinte anos em relação ao início do fomento fontista, embora os primeiros projectos e vontades datassem também da década de 1850. Contudo, os objectivos principais dos governos passavam por ligar Lisboa à Europa e ao Porto. Só quando o comboio chegasse a esta cidade faria sentido pensar concretamente numa rede a norte do Douro. Esta regra poderia ser quebrada no caso de aparecerem interessados em condições favoráveis ao Estado ou com influência suficiente junto do poder. Foi o que aconteceu a sul com a linha do Barreiro às Vendas Novas, sugerida por dois Pares do Reino, ricos proprietários alentejanos, contratada com uma subvenção quilométrica relativamente reduzida (7,9 contos). Foi também o que sucedeu com o caminho-de-ferro de Sintra concedido a Claranges Lucotte sem qualquer tipo de encargo para o Estado¹⁰¹. A norte, apareceram também interessados, mas o facto de exigirem uma subvenção quilométrica aconselhou a sua rejeição, pois esperava-se um grande rendimento de exploração, o que recomendava a adopção de uma garantia de juro.

Por outro lado, a construção da ferrovia entre Lisboa e Porto sofreu vários atrasos, o que adiou também um projecto de fundo para vias-férreas no Minho. Só em 1864 Lisboa e Gaia ficariam ligadas por caminho-de-ferro e a chegada ao Porto só se faria em 1877¹⁰². No entanto, em 1866 é assinado um acordo com a CRCFP para a construção do troço sobre o Douro, o que permite ao governo no ano seguinte decretar novas linhas desde a estação terminal do caminho-de-ferro do norte (no Campo do Cirne). Todavia, a situação económico-financeira não se propiciava a grandes investimentos, quer do Estado, quer de privados. Ultrapassadas essas dificuldades no início da década de 1870, o governo iniciou a construção da ligação Porto – Valença com ramal para Braga. Ao mesmo tempo, surgiram propostas privadas em condições de serem aceites pelo governo, uma vez que não implicavam nenhuma despesa, tendo-se assim iniciado a expansão das estradas de ferro no Minho.

Todavia, os fracos resultados operacionais (o lucro nunca ultrapassou 3,5%¹⁰³) desincentivaram o investimento privado (a linha do Lima estava concedida mas tardava em realizar-se). Além disso, as propostas de rede regionais que surgiram em 1880-1881

⁹⁹ AHMOP. JCOPM. Cx. 38 (1892), parecer 21770 (15-6-1892).

¹⁰⁰ SILVA, 2004

¹⁰¹ PEREIRA, 2008.

¹⁰² ABAGÃO, 1956.

¹⁰³ ROPM, 1890, est. 3.

sugeriam uma construção financiada pelo Estado com uma garantia de juro, o que desviaria fundos do grande objectivo da política ferroviária nacional, que era a construção de vias internacionais¹⁰⁴. Por outro lado, o Estado estava com o encargo da conclusão do caminho-de-ferro até ao Algarve e tinha de financiar outros em regiões que ainda não estavam servidas de vias-férreas, casos do Douro, de Trás-os-Montes e da Beira Baixa (contratadas desde 1882-1883)¹⁰⁵. Assim, em 1884 a rede minhota atingia a sua extensão máxima no século XIX com as linhas-férreas do Minho, Porto à Póvoa e Famalicão e Guimarães.



A rede construída no Minho no fim do romantismo (1892).

SIGLAS

AECP – Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses

AHD – Arquivo Histórico-Diplomático

AHMOP – Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas

BAR – Biblioteca da Assembleia da República

BMOP – Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

CCFG – Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

CFE – Caminhos de Ferro do Estado (Construção)

¹⁰⁴ PEREIRA, 2011.

¹⁰⁵ TORRES, 1936.

CNDF – Centro Nacional de Documentação Ferroviária
COLP – Coleção Oficial de Legislação Portuguesa
COPM – Conselho de Obras Públicas e Minas
CPP(F) – Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa (e Famalicão)
CRCFP – Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses
DCD – Diário da Câmara dos Deputados
DDPR – Diário dos Dignos Pares do Reino
DG – Diário do Governo
DL – Diário de Lisboa
JCOPM – Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas
MDRCL – Minho District Railway Company Limited
ROPM – Revista de Obras Públicas e Minas

FONTES MANUSCRITAS

AHD. Vários processos

AHMOP. COPM. Livs. 19, 21-22, 29 (1864-1865, 1869). JCOPM. Livs. 32-35 (1871-1875) e cxs. 20-25, 33, 38 (1876-1880, 1882, 1887, 1891-1892).

CNDF. Caminhos de Ferro do Estado. Construção, cxs. 22, 23 e 77.

FONTES IMPRESSAS

ALMEIDA, Albino de Figueiredo e (1851) – *Vias de comunicação*. Lisboa: Revista Popular.

BRANDÃO, Francisco Sousa (1878) – *A rede dos caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 9, n.º 99. Lisboa: IN, p. 148-171.

____ (1880) – *Estudos de caminhos de ferro de via reduzida ao Norte do Douro*. «ROPM», t. 11, n.º 125-126. Lisboa: IN, p. 145-183.

CCFG (1882) – *Caminho de ferro do Bougado a Guimarães*. [S. l.]: [s. n.].

CCFG (1883) – *A companhia do caminho de ferro de Guimarães e John Dixon*. Porto: Tipografia Lusitana.

DIAS, João José Pereira (1881) – *Memória ácerca dos caminhos de ferro de segunda ordem no districto de Braga*. Lisboa: IN.

DIXON, John (1882) – *Resposta de John Dixon ao folheto publicado e distribuido com o titulo de Caminho de ferro de Bougado a Guimarães*. Lisboa: IN.

GUERREIRO, João Veríssimo Mendes (1878) – *Esboço da rede geral dos caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 9, n.º 100-101. Lisboa: IN, p. 194-244.

RENNIE, John (1856) – *Relatorio ácerca do melhoramento da barra do Douro, e da construcção de um porto artificial defronte de Leça*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 23-28.

WATIER, F. (1860) – *Relatorio sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 76-131.

PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

BMOP (1863-1864). Portugal. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, ed. Lisboa: IN.

DCD (1860, 1875, 1880-1882, 1886, 1888-1890). Portugal. Câmara dos Deputados, ed. Lisboa: IN.

DDPR (1881 e 1890). Portugal. Câmara dos Pares do Reino, ed. Lisboa: IN.

DG (1859). Portugal. Governo, ed. Lisboa: IN.

DL (1862-1867). Portugal. Governo, ed. Lisboa: IN.

ROPM (1878, 1890). AECF, ed. Lisboa: IN.

COMPILAÇÕES

- COLP (1852, 1857, 1860-1862, 1864, 1867, 1871-1875, 1877, 1881, 1883, 1888-1889, 1891). Lisboa: IN.
- FINO, Gaspar Correia, compil. (1883-1903) – *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*. Lisboa: IN. 3 vols.
- SANTOS, Clemente, compil. (1884) – *Caminhos de ferro. Pareceres parlamentares de 1845 a 1884*. BAR, 226/1910. 3233-3234.

BIBLIOGRAFIA

- ABAGÃO, Frederico de Quadros (1956) – *Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história*. [s.l.]: C. P.
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1990) – *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*. Lisboa: Memórias do Centro de Estudos Geográficos, n.º 12.
- BAIROCH, Paul (1976) – *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX^e siècle*. Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- BONIFÁCIO, Fátima (1992) – *A guerra de todos contra todos (ensaio sobre a instabilidade política antes da Regeneração)*. «Análise Social», vol. 27, n.º 115. Lisboa: GIS, p. 91-134.
- CARON, François (1997-2005) – *Histoire des chemins de fer en France*. Paris: Fayard. 2 vols.
- CHATO GONZALO, Ignacio (2004) – *Las relaciones entre España y Portugal a través de la diplomacia (1846-1910)*. Mérida: Junta de Extremadura. 2 vols.
- CIPOLLA, Carlo, ed. (1976) – *The Fontana Economic History of Europe*. 4.^a ed. Glasgow: Fontana/Collins, vol. 4.
- CORDEIRO, José Lopes; MENDES, Fernando; VASCONCELOS, António (2001) – *O Elevador do Bom Jesus do Monte*. Braga: Ordem dos Engenheiros.
- FONSECA, Corregedor da (1975) – *No primeiro Centenário das linhas do Caminho de Ferro a norte do rio Douro*. Lisboa: CP.
- GOMES, Joaquim (2002b) – *Braga e os caminhos-de-ferro*. Braga: Parque de Exposições.
- GUILLEMOIS, Isabelle (1995) – *Les transports au Portugal au XIX siècle (de 1843 à 1899) à travers les Viagens na Minha Terra de Almeida Garrett et As Farpas de Ramalho Ortigão*. Bordéus: Université Michel de Montaigne.
- JUSTINO, David (1988-1989) – *A formação do espaço económico nacional, 1810-1913*. Lisboa: Vega.
- LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da, org. (2005) – *O século XIX*. In LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da, org. – *História económica de Portugal, 1700-2000*. Lisboa: ICS, vol. 2.
- MATA, Eugénia; VALÉRIO, Nuno (1993) – *História económica de Portugal*. Lisboa: Presença.
- MÓNICA, Filomena, dir. (2005-2006) – *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*. Lisboa: ICS.
- OLIVEIRA, Manuel (1979) – *Uma gorada ligação ferroviária da Póvoa de Varzim a Trás-os-Montes*. «Boletim Cultural Póvoa de Varzim», vol. 18, n.º 1. Póvoa de Varzim: [s. n.].
- PAGE ALBAREDA, Eusébio (1877) – *Caminhos de ferro internacionaes em Hespanha. Linhas para a fronteira de Portugal*. «ROPM», t. 8, n.º 95. Lisboa: IN, p. 421-432.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2008) – *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: FLUP. Tese de mestrado.
- ____ (2010) – *Caminhos-de-ferro entre Técnica, Estratégia, Economia e Política (1845-1892)*. «XXX Encontro da APHES». Disponível em <www.iseg.utl.pt/aphes30/docs/progdocs/Hugo_Silveira_Pereira.pdf>. [Consulta realizada em 1-12-2010].
- ____ (2011) – *A doorway to Europe. The dream of the Portuguese railways (1845-1892)*. «9th International Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M)». Disponível em <t2m.org/wp-content/uploads/2011/09/Pereira_Hugo_Paper.pdf>. [Consulta realizada em 20-12-2011].
- PIMENTEL, Frederico (1890) – *Caminhos de ferro. Apontamentos para calcular o rendimento inicial provável de uma linha férrea*. Lisboa: IN.

- ____ (1891) – *Caminho de ferro de Bougado a Fafe*. «ROPM», t. 22, n.º 257-258. Lisboa: IN, p. 165-166.
- ____ (1892) – *Apontamentos para a historia dos caminhos de ferro portuguezes*. Lisboa: Tipografia Universal.
- PINHEIRO, Magda (1983) – *Reflexões sobre a história das finanças públicas portuguesas no séc. XIX*. «Ler História», n.º 1. Lisboa: A Regra do Jogo, p. 47-67.
- ____ (1986) – *Chemins de fer, structure financiere de l' État et dependance extérieure au Portugal: 1850-1890*. Paris: Université de Paris. Tese de doutoramento.
- SILVA, Casimiro; SILVA Samuel (2004) – *Memórias do comboio de Guimarães*. Guimarães: Ideal.
- SILVA, José Ribeiro da (2004) – *Os comboios em Portugal*. Queluz: Mensagem.
- TEIXEIRA, Jorge (1938) – *Origens, fundação e evolução da C. P.* Lisboa: CP.
- TORRES, Carlos Manitto (1936) – *Caminhos de ferro*. Lisboa: [s.n.].
- VALÉRIO, Nuno (2006) – *História do Sistema Bancário Português*. Lisboa: Banco de Portugal.
- VIEIRA, António Lopes (1983) – *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890*. Leicester: Leicester University. Tese de doutoramento.
- ____ (1985) – *Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro: a especulação ferroviária em Portugal em 1845-46*. «Revista de História Económica e Social», n.º 15. Lisboa: Sá da Costa, p. 123-134.

