

Quando o comboio chegou a Lousada

Hugo Silveira Pereira*

Palavras-chave

Caminhos-de-ferro; Transporte; Meinedo; Caíde

Keywords

Railway, transportation, Meinedo, Caíde

Resumo

Em finais de 1875 o comboio, circulando sobre a linha do Douro, chegava a Caíde prometendo trazer consigo os benefícios da viação acelerada. A construção desta ferrovia e a sua chegada a Lousada ocorreram com um atraso de duas décadas em relação ao início da aventura ferroviária em Portugal. A existência de outras prioridades determinou esta demora. Com o passar do tempo, as populações circunvizinhas começaram a sentir a necessidade de uma ligação mais eficaz à linha do Douro. No início do século XX, surgiu a ideia de construir uma outra via-férrea que ligasse o centro de Lousada àquele caminho-de-ferro. A partir de 1913, tal desiderato tornou-se realidade. Neste texto, abordar-se-ão estes e outros aspectos relativos a esta matéria, evocando-se um passado próximo e mantendo-se viva a memória de um equipamento social que ainda hoje mantém a sua utilidade.

Abstract

In late 1875 a train travelling across the Douro line reached Caíde and brought along expectations of development. The construction of this line and its arrival at Lousada happened twenty years after the beginning of the railway adventure in Portugal. At the time, governments had other priorities, which determined this delay. As time went by, nearby towns felt the need for a more effective connection to the Douro railway. In the beginning of the 20th century an idea emerged: building another track that connected the centre of Lousada to the Douro line. From 1913 on, that goal was accomplished. In the following text, we shall approach these and other aspects related to this matter, referring to a recent past and keeping alive the memory of a social infrastructure that is still quite useful.

* Investigador no CITCEM – FLUP Financiado por Fundos Nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia no âmbito do projecto PEst-OE/HIS/UI4059/201

1. Introdução – os caminhos-de-ferro em Portugal e a linha do Douro

A política portuguesa da primeira metade do século XIX foi marcada por uma enorme instabilidade (Marques, 2002:552-621). 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» (Mata e Valério, 1993:142). Com a chegada de Costa Cabral ao poder consegue-se a estabilidade política necessária para investimentos em larga escala. Apesar de os seus esforços não terem sido coroados de sucesso (o contrato assinado

com a Companhia das Obras Públicas de Portugal não se realizou), é com Cabral que se passa a entender que «não basta que o espírito da mais sévera economia presida aos actos do Governo (...). Não é menos essencialmente preciso que estes recursos procedam do mais pleno desenvolvimento das faculdades productivas» (Santos, 1884, n.º 174:1). Este pensamento foi continuado pelos homens que depuseram Cabral no início da década de 1850 e que se comprometeram a manter um espírito conciliador entre as facções partidárias de então, de modo a criar as condições necessárias para aplicar aquela estratégia de investimento público (Bonifácio, 1992:96-98).



Figura 1. Rede férrea ibérica em 1865.

A partir de 1851, inicia-se uma política de investimento em obras públicas, nomeadamente infra-estruturas de transportes, com a qual se esperava aproximar o reino do nível de desenvolvimento de países como Inglaterra, França ou Bélgica. Até 1892 (ano da bancarrota parcial do Estado português que marca o fim deste programa) é assente em Portugal uma rede férrea que atinge uma extensão máxima de cerca de 2 300 quilómetros de extensão (Valério, 2001:373).

Neste conjunto, à linha do Douro sempre se atribuiu uma grande importância. De facto, desde a década de 1840 que alguns investidores sugeriam ao governo a sua construção (Vieira, 1983:84-88). Na altura, foram recusadas por Costa Cabral que preferia negociar somente com a Companhia das Obras Públicas de Portugal na qual tinha interesses e confianças pessoais (Mata, 1999). No decénio seguinte, os elogios mantiveram-se, porém a linha do Douro chocava contra o principal objectivo da política ferroviária nacional de então que passava por ligar Lisboa e o seu porto à Europa. Por outro lado, tinha-se a percepção de que construir no centro-sul do país era mais fácil e mais barato do que no norte. Finalmente, do lado de Espanha apenas se descortinava interesse em continuar uma linha que viesse de Lisboa e não do Porto (Pereira, 2011b).

Deste modo, qualquer investimento ferroviário no norte do país ou baseado no Porto teria de esperar até que aquele fim fosse atingido. As primeiras tentativas para o alcançar (ainda na década de 1850) redundaram em rotundos fracassos, de tal modo que só em 1863 se inauguraria a linha que ligava Lisboa à fronteira com Espanha em Elvas, construída pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses fundada pelo espanhol José de Salamanca (Abragão, 1956).

Após este evento, as pressões no parlamento em favor da linha do Douro recrudesceram. Vários deputados faziam ver a necessidade da sua construção. Todavia, não eram só os parlamentares do Douro que exigiam caminhos-

de-ferro na sua região. Os eleitos do Minho e da Beira Alta reivindicavam também um melhoramento que no Alentejo e na Estremadura já existia e já fazia valer a sua benéfica influência económica e política. O governo acaba por tomar a decisão menos polémica e mais politicamente correcta ao ordenar ao engenheiro feirense Sousa Brandão a realização de estudos sobre estas linhas (Pereira, 2011a).

Sousa Brandão sugere então que a via-férrea do vale do Douro seguisse sempre pela margem deste rio desde o Porto até à Régua. Passando por Melres, Sebolido, sobre o Tâmega e Alpendurada (Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas. Conselho de Obras Públicas e Minas, livro 21, 1865: 58v-61), deixava ao largo os centros daqueles concelhos além de outras localidades como Lousada. Por isto, as autoridades locais começaram a pressionar o governo no sentido de escolher uma outra directriz mais afastada do rio (Ferreira, 1993; Fonseca, 1975) e encontraram no engenheiro e deputado marcuense Magalhães de Aguiar um útil aliado e uma argumentação revestida de autoridade técnica e não apenas de retórica de política local (ou de *campanário*). Este homem discordava de Sousa Brandão e preferia uma directriz que se afastasse da margem do Douro para fugir às grandes obras de arte e servir as povoações que não tinham o curso de água para comunicar com o Porto. Assim, propõe



Figura 2. O engenheiro Francisco Maria de Sousa Brandão (www.geneall.pt).



Figura 3. A estação de Caíde na década de 1880 (Arquivo Português de Fotografia).

um traçado pela margem direita do Sousa, vale do rio Odres, sobre o Tâmega e vale do rio de Galinhas antes de se encontrar com o vale do Douro (Diário de Lisboa, sessões da câmara dos deputados de 10 de Maio de 1864 e 25 de Novembro de 1865:1488-1489 e 2669-2671). Apesar de tecnicamente a opinião de Magalhães não fazer nenhum sentido, pois as principais obras de arte na linha do Douro ficaram precisamente no vale do Sousa (Sousa, 1908), seria esta a solução preconizada pelo governo e apresentada ao parlamento em 1867.

Em 2 de Julho deste ano saía a lei que autorizava o governo a construir as linhas do Minho e do Douro pelo vale do Sousa e proximidades de Penafiel até ao Pinhão (Colecção Oficial de Legislação Portuguesa, 1867:441 e ss.). No panorama da política ferroviária até aí seguida, este diploma constituía uma novidade, pois pela primeira vez o governo se propunha a construir linhas-férreas por si e sem recorrer a qualquer empresa privada. Por esta altura, as companhias que já operavam em Portugal (a Companhia Real e a Southeastern of Portugal Railway Company) atravessavam grandes dificuldades e não tinham

capacidade financeira para empreender novas construções. Nos mercados estrangeiros, a iniciativa privada não se mostrava também muito interessada em investir em Portugal. Assim, o governo esperava obter os capitais necessários à obra dando para tal a sua garantia através da emissão de obrigações estatais. Infelizmente, esta garantia não era suficiente, além de que o executivo tinha outros assuntos mais prementes a tratar¹ pelo que a execução daquela lei teve de esperar até ao início da década seguinte (Pereira, 2012).

2. A chegada a Caíde e as expectativas de Meinedo

Em 1872, iniciava-se a construção da linha do Minho. No ano seguinte, começavam as obras em Ermesinde em direcção ao Pinhão. Seguiu por Valongo, entrando no vale do Sousa em Sobreira, dele saindo em Meinedo, inflectindo por Caíde, Oliveira, até ao Tâmega, descendo depois por um território muito acidentado até ao Douro (Arquivo Histórico do Ministério das Obras

¹ Envolvendo aquelas duas companhias ferroviárias que exigiam apoios do governo e impediam o acesso português aos mercados financeiros enquanto as suas reivindicações não fossem satisfeitas.

Públicas. Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, livro 34, 1873:206-210; livro 35, 1874:111-120. Aguilar, 1949). As dificuldades sentidas no terreno condicionaram o trabalho que decorreu muito lentamente, de tal modo que só dois anos depois se achavam assentes os 37 quilómetros que separam Ermesinde de Caíde. Para se ter uma ideia da lentidão deste avanço, tenhamos em conta que José de Salamanca em quatro anos construiu em Portugal as linhas de norte e leste (Lisboa – Porto e Lisboa – Elvas) numa extensão de cerca de 500 quilómetros (Abragão, 1956; Fonseca, 1975).

A inauguração da linha até Caíde celebrou-se no dia 20 de Dezembro de 1875. «A festa correu com entusiasmo sincero e espontâneo, como acontece todas as vezes que o povo compreende as vantagens que resultam dos melhoramentos materiais 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» (O Primeiro de Janeiro, n.º 280 de 21 de Dezembro de 1875).

Os habitantes de Caíde exultavam com a abertura da estação que fazia da sua terra ponto privilegiado de acesso ao Porto. Segundo o engenheiro e futuro ministro das Obras Públicas Lourenço de Carvalho, em 1877, quem viesse da Régua para o Porto tomaria a diligência até Caíde onde embarcaria no caminho-de-ferro. No sentido inverso, muitas mercadorias (tabacos, fazendas, géneros coloniais, etc.) vinham a Caíde seguindo depois em carros para todo o Trás-os-Montes e vale do Douro (Revista de Obras Públicas e Minas, tomo 10, n.ºs 109-110:65-71).

Entretanto, se os cidadãos de Caíde celebravam, os de Meinedo lamentavam a inexistência de uma paragem na sua freguesia. Mas mais do que lamentar, a Junta de Paróquia de Meinedo resolveu agir. Em requerimento endereçado ao governo de Sua Majestade em 18 de Fevereiro de 1883 (assinado também pelo regedor António Moreira Duarte Bessa e pelo pároco da freguesia Agostinho Lopes Coelho Ferraz) os membros da Junta pediam a construção de um apeadeiro junto da igreja paroquial, «obra sem a qual soffre muito prejuízo esta freguesia, bem como a vila de Louzada». Argumentavam como a freguesia de Meinedo era a mais importante e povoada do concelho, como de pouco lhes serviam e ao concelho as estações de Penafiel e Caíde e como um apeadeiro em Meinedo seria um benefício para todas as freguesias de Lousada e algumas de Penafiel que «fervorosamente applaudirão uma obra que tantas commodidades lhes dá e tanto tempo lhes faz economizar». O vice-presidente da Junta Manuel Joaquim Teixeira ia tão longe ao ponto de oferecer os terrenos que lhe pertenciam para a construção do dito apeadeiro.

Contudo, tal pedido não contava com o apoio do engenheiro director das linhas do Minho e Douro Augusto César Justino Teixeira, pois a construção de um apeadeiro para paragem de comboios implicava o nivelamento dessa secção em patamar. Para isto se realizar era necessário aumentar o declive antes e depois do apeadeiro. Ora nesta secção do caminho-de-ferro em particular os declives já se aproximavam do limite máximo. Construir um apeadeiro teria assim como consequência aumentar a inclinação da secção para níveis pouco recomendáveis. O engenheiro alertava como esta situação poderia colocar dificuldades aos comboios que poderiam não ter força suficiente para travar na aproximação a Meinedo, nem potência suficiente para retomar a marcha. Laconicamente, concluía que «de tal construcção não se prevê que possa advir augmento de tráfego sendo aliaz certo o augmento de despesa e os inconvenientes de mais uma paragem para os comboios». A Junta Consultiva das Obras Públicas e Minas (órgão consultivo do ministério) ratifica o parecer do

engenheiro e o governo respeita a sugestão de ambos, indeferindo o pedido da Junta de Paróquia, embora tenha permitido e aconselhado a realização de mais estudos.

Aquela, porém, não se deixa abater e em 20 de Janeiro de 1884 volta à carga com novo pedido, desta feita para uma obra mais simples: um apeadeiro que não oferecesse um serviço completo. Mais importante que esta redução na envergadura da obra era o facto de o novo requerimento vir acompanhado de duas representações das câmaras municipais de Lousada e Penafiel.

Talvez por esta razão – mais do que pela redução da importância da obra – a nova solicitação dos povos de Meinedo e Lousada é aceite. A solução preconizada por Justino Teixeira passava pela demolição de uma casa de guarda em Bustelo e sua reconstrução em Meinedo. Solução aceite, é aberto concurso em 21 de Junho de 1884 (segundo autorização de portaria de 31 de Março assinada pelo ministro António Augusto de Aguiar) o qual é ganho pelo empreiteiro de Santo Tirso Joaquim Ferreira da Silva com uma oferta 500 réis inferior à do outro candidato. Uns meses depois, com algumas semanas de atraso em relação ao previsto, o empreiteiro entrega a obra (para tudo isto, Centro Nacional de Documentação Ferroviária. Caminhos de Ferro do Estado. Linha do Douro. Meinedo).

3. Novas linhas para Lousada: linha do Tâmega e americano da Lixa

Como vimos, a linha do Douro somente cruzava o concelho de Lousada na sua extremidade sul. As freguesias centrais como Cristelos, Silhares, Boim ou Nogueira não dispunham de ligação à rede férrea nacional e mesmo em termos rodoviários era possível que as conexões não fossem as melhores. Não muito longe de Lousada, em Baião, Pinto Moreira deputado eleito por este círculo lamentava no parlamento como «aquella gente, espalhada

pelos outeiros, vê passar todos os dias repetidas vezes, soltando gritos de alegria, aquella machina immensa do progresso que a saúda e chama, e ao mesmo tempo reconhece com pezar e descontentamento, que a condemnaram ao verdadeiro supplicio de Tântalo, pois que não pôde aproveitar-se d'essa conquista da sciencia e do engenho humano» precisamente pela falta de estradas de acesso à estação (Diário da Câmara dos Deputados, sessão de 12 de Maio de 1890: 345). É certo que se trata de um discurso parlamentar, naturalmente empolado pelo orador, mas é também um facto que a oferta rodoviária em Portugal oitocentista sempre ficou aquém das necessidades dos povos (Portugal, 1907).

Em todo o caso, no final do século, os governantes nacionais viram novamente a sua atenção para a construção ferroviária. Em 1899, o ministro das Obras Públicas Elvino de Brito propõe um plano de rede para complementar e trazer mais movimento às linhas que pertenciam ao Estado (na altura, Minho, Douro, sul e sueste). Um dos caminhos-de-ferro previsto era o do Tâmega que originalmente deveria começar precisamente em Caíde e depois de entrar no vale daquele rio seguir até Chaves. Não passando directamente pelo centro de Lousada, esta solução concederia mais uns quilómetros de estradas de ferro ao concelho. No entanto, esse plano seria alterado depois de o ministro pedir a opinião dos concelhos, associações comerciais e Associação de Engenheiros Civis Portugueses. Enquanto que o Marco de Canaveses e Amarante responderam, pedindo que o entroncamento da linha do Tâmega se fizesse mais a oriente (dentro das suas áreas), a comissão encarregada da definição final da rede complementar a norte do Mondego nunca obteve resposta de Lousada. Mas mais importante que a pressão dos marcuenses e dos amarantinos foi o parecer técnico e pleno de autoridade da Associação de Engenheiros. Estes apontavam Livração como melhor alternativa para o início da linha do Tâmega. A construção seria mais fácil (evitava a necessidade de transposição da cumeada divisória das águas do Sousa e do Tâmega) e a via serviria melhor a

cidade de Amarante, uma das mais povoadas da região que bem justificava um caminho-de-ferro (Portugal, 1898; Portugal, 1899). O governo acaba por adoptar este cenário e o parlamento aprova o plano proposto incluindo a linha do Tâmega com início em Livração e passagem por Amarante, malgrado os protestos dos concelhos de Lousada, Felgueiras e Penafiel (Ferreira, 1993). Mesmo assim, em 1904 ainda se pôs em equação a possibilidade de fazer retornar o ponto inicial desta linha a Caíde, mas os estudos então realizados reafirmaram as vantagens de manter o traçado original que começou a ser tornado realidade em 1905 (Torres, 1958).

Lousada perdera assim a possibilidade de aumentar a oferta de transporte ferroviário na sua área de influência. No entanto, uma alternativa surgiria. Por decreto de 21 de Abril de 1906, o

governo legisla no sentido de facilitar a construção dos chamados caminhos-de-ferro *americanos* (Colecção Oficial de Legislação Portuguesa, 1906: 241 e ss.). Tratavam-se de vias-férreas assentes directamente sobre o leito das estradas e não em leito próprio. Não necessitando de obras de aterro, abertura de trincheiras ou edificação de pontes (pois estas já tinham sido realizadas para a construção da estrada), nem de madeira para as travessas ou pedra para o balastro, a sua construção seria muito mais económica.

Em Penafiel, um grupo de homens liderado pelo médico Cerqueira Magro, procurou tomar partido da novel legislação e mobilizou-se para organizar uma companhia que construísse e explorasse uma via-férrea americana de 1 metro de bitola (distância entre a face interna dos carris) desde a estação da linha do Douro de Penafiel à

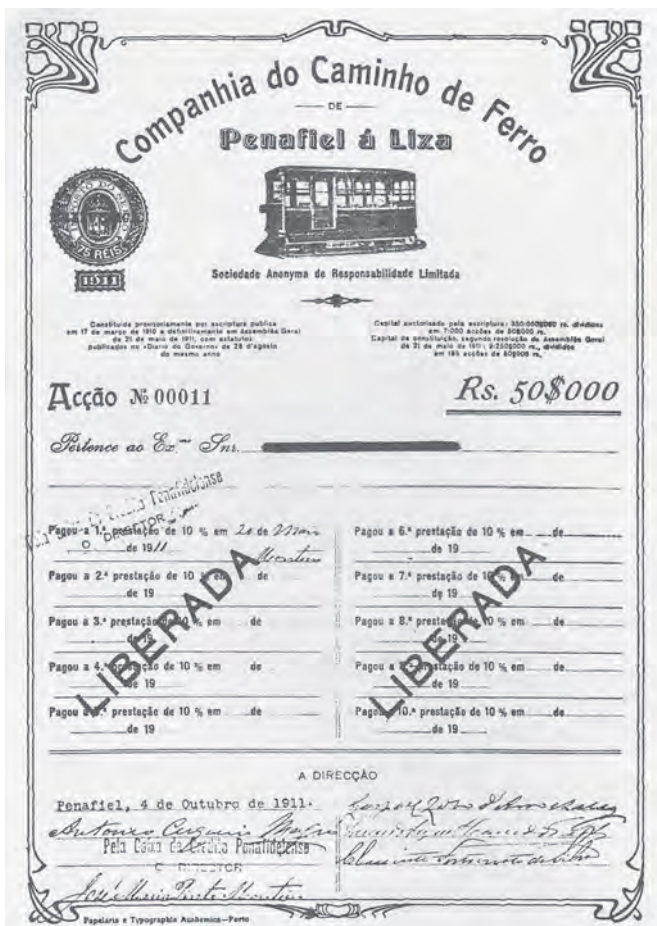


Figura 4. Acção da Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa (Ferreira, 1993).



Figura 5. Fundadores da Companhia (Ferreira, 1993).



Figura 6. O comboio no centro de Lousada (Ferreira, 1993).

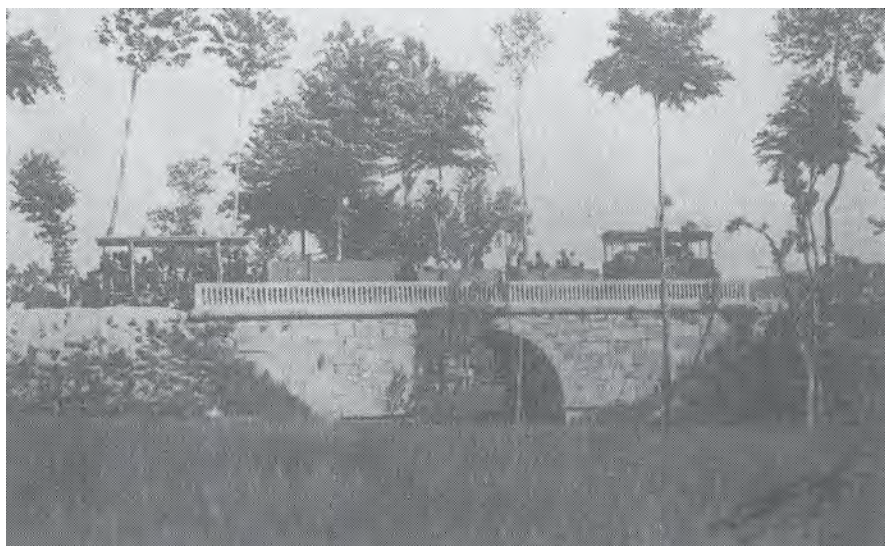


Figura 7. O comboio na Ponte de Ponterinhos (Ferreira, 1993).

Lixa, passando por Lousada e Felgueiras. Estes homens entendiam que era possível angariar o capital necessário dentro da própria região e que, considerando a volumosa população que vivia na zona atravessada pelo caminho-de-ferro (que seria um grande melhoramento para as populações, agricultura comércio e indústria locais), seria perfeitamente possível remunerar convenientemente o capital empregue. A partir de 1908 dão início ao processo de sensibilização para a angariação dos fundos necessários junto das câmaras de Penafiel, Lousada e Felgueiras e procuram obter a aprovação do projecto junto do ministério das Obras Públicas. Em Março de 1910, estavam concluídas todas as formalidades legais necessárias à concessão e é constituída a Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa, com capital de 350 contos, 100 contos subscritos por Cerqueira Magro e os restantes colocados em subscrição pública.

Em Maio era aberto concurso para adjudicação da obra ao qual concorre unicamente Cerqueira Magro. Tudo parecia rolar sobre carris até que a revolução do 5 de Outubro de 1910 coloca todo o processo em pausa e só no ano seguinte se dá início à construção (a cargo do engenheiro Francisco Ferreira Lima, antigo responsável pelo troço férreo de Guimarães a Fafe). A construção é rápida e em 1912 inicia-se a circulação de comboios entre a estação de Penafiel e o centro do concelho. Um ano depois um comboio puxado pela locomotiva baptizada *Lousada* chega também ao centro desta localidade e ainda à Lixa.

Os primeiros tempos foram de prosperidade. Os comboios eram muito procurados e a companhia obtinha lucros e distribuía dividendos aos accionistas. Todavia, a médio prazo, as expectativas iniciais em relação à rentabilidade da linha não se confirmaram. O empreendimento surgiu num contexto adverso. Por esta altura, o automóvel passava a ser um sério concorrente ao caminho-de-ferro e em 1914 o deflagrar da Primeira Grande Guerra Mundial dificulta o acesso ao combustível necessário

ao funcionamento das locomotivas. Tudo isto redundou numa redução e, em algumas semanas, paralisação do serviço. Foram intentadas algumas medidas para dar novo alento à companhia (que entretanto abria também um ramal até Entre-os-Rios e rebaptizava-se Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios): electrificação da via, readjudicação da concessão, integração da linha noutras companhias (nomeadamente a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal), inclusão no plano geral de 28 de Março 1930 (decreto 18190)... Nada disto resultou e em 1931 o governo ordenava o desmantelamento da linha, o levantamento dos carris e a reparação da estrada (para tudo isto, Ferreira, 1993).

4. Considerações finais

Não sendo uma prioridade nos primeiros passos da política ferroviária nacional, o Douro só tardiamente se viu dotado de um caminho-de-ferro. Pressões dos poderes locais fizeram com que a linha se internasse pelo vale do Sousa em vez de seguir sempre pela margem direita do rio Douro até ao Pinhão, como sugeria o engenheiro que estudara o terreno. Aquela não deixou de ser útil ao país, designadamente à região que atravessou e à extremidade sul do concelho de Lousada, mas ficou mais cara e mais longa. Mais tarde, Penafiel e Lousada conseguiram do poder central mais um benefício: uma nova paragem no apeadeiro de Meinedo. Porém, quando depois foi necessário aumentar a rede férrea na região, Lousada foi preterida em proveito de outros concelhos. Então, alguns homens influentes da região optaram por tomar o assunto nas suas próprias mãos. Formaram uma companhia e construíram um caminho-de-ferro que passava mesmo pelo centro da vila. Infelizmente, este empreendimento não se realizou na melhor das alturas e acabou por soçobrar, ficando apenas vivo na memória colectiva. Quanto a Lousada, teve de se contentar somente com a linha do Douro.

5. Bibliografia

- ABRAGÃO, F. de Q. (1956) – *Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história*. Lisboa: C. P.
- AGUILAR, B. de (1949) – A Evolução Histórica dos Transportes Terrestres em Portugal. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa: 62: 1475, p. 383-393.
- ARQUIVO Histórico do Ministério das Obras Públicas. Conselho de Obras Públicas e Minas.
- ARQUIVO Histórico do Ministério das Obras Públicas. Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas.
- ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portugueses, ed. – *REVISTA de Obras Publicas e Minas*. Lisboa: IN.
- BONIFÁCIO, M. de F. (1992) – A guerra de todos contra todos (ensaio sobre a instabilidade política antes da Regeneração). *Análise Social*. Lisboa. 27: 115, p. 91-134.
- CENTRO Nacional de Documentação Ferroviária. Caminhos de Ferro do Estado. Construção.
- FERREIRA, J. F. C. (1993) – *O caminho de ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios*. Porto: Câmaras Municipais de Penafiel, Lousada e Felgueiras.
- FONSECA, A. C. da (1975) – *No primeiro Centenário das linhas do Caminho de Ferro a norte do rio Douro, 1875-1975*. Lisboa: C. P.
- MARQUES, A. H. de O., ed. lit. (2002) – Portugal e a instauração do liberalismo. In *Nova História de Portugal*. Lisboa: Presença, vol. 9.
- MATA, M. E.; VALÉRIO, N. (1993) – *História económica de Portugal. Uma perspectiva global*. Lisboa: Presença.
- MATA, M. E. (1999) – A Companhia das Obras Públicas de Portugal. *Estudos de Economia*. Lisboa. 19: 1, p. 43-66.
- O PRIMEIRO de Janeiro. Porto.
- PEREIRA, H. S. (2011a) – *A construção da rede ferroviária do Minho (1845-1892)*. CEM/cultura, espaço e memória. Porto. 3, no prelo.
- PEREIRA, H. S. (2011b) – Portos e caminhos-de-ferro: expectativas e realizações durante o fontismo. *II Encontro CITCEM – O Mar; Patrimónios, Usos e Representações* [Em linha]. [Consult. 20 Dez. 2011]. Disponível em www.citcem.org/encontro/pdf/new_02/TEXT0%20-%20Hugo%20Pereira.pdf.
- PEREIRA, H. S. (2012) – Markets, Politics and Railways: Portugal, 1852-1892. *"Markets" and Politics: Private interests and Public Power (18th-20th c.)*. Comunicação a apresentar em Volos (Grécia) em Fevereiro.
- PORTUGAL. Câmara dos Deputados, ed. lit. – *Diario da Camara dos Deputados* Lisboa: IN.
- PORTUGAL. Governo, ed. lit. – *Diario de Lisboa*. Lisboa: IN.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1898) – *Actas da comissão encarregada de propor um plano de reorganização dos caminhos de ferro do Estado pelo decreto de 6 de Outubro de 1898*. Lisboa: IN.

- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1899) – *Plano da rede ferroviária ao norte do Mondego proposto pela comissão encarregada do estudo d'este plano por decreto de 6 de Outubro de 1898*. Lisboa: IN.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1907) – *Estado da viação ordinária em Portugal*. Lisboa: IN.
- SANTOS, C. J. dos, compil. (1884) – *Caminhos de ferro. Pareceres parlamentares de 1845 a 1884*. Acessível na Biblioteca da Assembleia da República, Lisboa, Portugal, 226/1910. 3233-3234.
- SOUSA, J. F. de (1908) – As linhas de via reduzida no Minho. *Gazeta dos Caminhos de Ferro, Electricidade e Automobilismo*. Lisboa. 21: 481, p. 2-3.
- TORRES, C. M. (1958) – A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa: 70: 1684, p. 93-94.
- VALÉRIO, N., ed. lit. (2001) – *Estatísticas Históricas Portuguesas*. Lisboa: INE.
- VIEIRA, A. L. (1983) – *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890. A comparative study in speculation, corruption and inefficiency*. Leicester: Leicester University. Tese de doutoramento.

