

2.º CICLO DE ESTUDOS
MESTRADO EM HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA

A Linha do Tâmega (1900-1949)

Da idealização à concretização

João Pedro Teixeira Fidalgo

M

2023



João Pedro Teixeira Fidalgo

A Linha do Tâmega (1900-1949)

Da idealização à concretização

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em História Contemporânea, orientada pela Professora Doutora Maria da Conceição Meireles Pereira

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2023

Porquê o comboio? Porque ele sugere viagem, fuga, fadiga sob um ângulo de distração e esquecimento. Viajar é um tique, a maior parte das vezes. Quem pratica esse tique, a viagem em si mesma, manifesta-se como a criança, sente-se interiormente jovem.

Agustina Bessa-Luís

Sumário

Declaração de honra	7
Agradecimentos	8
Resumo.....	9
Abstract	10
Índice de Figuras	11
Índice de Quadros	12
Lista de abreviaturas e siglas.....	13
Introdução.....	14
1. A ferrovia em Portugal na 1.ª metade do século XX – breve contextualização	24
1.1. Plano ferroviário nacional e plano geral das vias-férreas ao norte do Mondego no início de Novecentos	24
1.2. A rede ferroviária na 1.ª metade de Novecentos – diferentes conjunturas histórico-políticas	29
2. A construção da linha – agentes de dinamização do projeto	40
2.1. Debate no Parlamento	40
2.2. Poderes e organizações locais.....	49
2.3. A imprensa periódica local	51
2.4. Os diferentes projetos – interesses em disputa.....	56
2.5. O projeto vencedor	60
3. A (Lenta) Construção – “Até que enfim! Diziam os impacientes”	63
3.1. Estudos e concursos	65
3.2. Fases de construção e suas vicissitudes.....	68
3.2.1. Livração – Amarante (1905-1909).....	69
3.2.2. Amarante – Gatão (1917-1921)	76
3.2.3. Gatão – Chapa (1923-1926)	78
3.2.4. Chapa – Celorico de Basto (1928-1932).....	81
3.2.5. Celorico de Basto – Arco de Baúlhe (1947-1949)	84
3.3. O incumprimento do projeto – O fim da linha antecipado.....	87
4. Impactos da linha – “351\$000 réis em 12 dias, deve chegar para o carvão...”	91
4.1. As expropriações – “independentemente do direito de propriedade”	92
4.2. O desejado transporte de pessoas e mercadorias.....	95

4.3. A dinamização do turismo ferroviário no Baixo Tâmega	101
4.3.1. Turismo religioso.....	102
4.3.2. Turismo lúdico.....	104
4.4. O saldo financeiro da linha.....	107
Conclusão	112
Fontes.....	119
Referências Bibliográficas	120
Anexos	125
Anexo 1 – Exemplo de concurso de arrematação de empreitada	126
Anexo 2 – Postal ilustrado com fotografia do Viaduto de S. Lázaro	127
Anexo 3 – Postal ilustrado com fotografia da estação de Amarante em construção.....	128
Anexo 4 – Fotografia do túnel de Gatão	129
Anexo 5 – Fotografia da estação de Celorico de Basto.....	130
Anexo 6 – Fotografia da estação de Codeçoso	131
Anexo 7 – Fotografia do apeadeiro de Lourido.....	132
Anexo 8 – Fotografia da estação de Arco de Baúlhe em construção.....	133
Anexo 9 – Fotografia do viaduto de Matamá em construção	134
Anexo 10 – Fotografia da inauguração do troço Celorico-Arco de Baúlhe.....	135
Anexo 11 – Fotografia de uma família junto de uma automotora na estação de Arco de Baúlhe em 1950	136
Anexo 12 – Mapa de resultados da exploração da Linha do Tâmega.....	137

Declaração de honra

Declaro que a presente dissertação é de minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (afirmações, ideias, pensamentos) respeitam escrupulosamente as regras da atribuição, e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referenciação. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Porto, 1 de setembro de 2023

João Pedro Teixeira Fidalgo

Agradecimentos

A nobre tarefa de agradecer a quem nos auxiliou acaba por trazer o medo de, inadvertidamente, deixarmos de fora alguém essencial no nosso percurso. Se de algum de vós me esqueci, perdão.

Agradecer primeiramente à Diana, pilar fundamental da minha vida, sempre pronta a ajudar e apoiar-me nas minhas decisões e desafios.

Aos meus pais, pelo que me ensinaram e pelo apoio que sempre deram na busca por um maior enriquecimento pessoal e profissional.

Aos amigos: João Alves, que me auxiliou na revisão do texto; Filipe Conceição, pela ajuda na cartografia, essencial a este trabalho; André, Pedro Cardoso, Pedro Santos, João Teixeira, Rui Bressiani, Rui Teixeira, pelo apoio constante e ajuda na consulta de livros na biblioteca da FLUP, comigo a centenas de quilómetros; Joana Patrícia, Joana Alves e Tânia Barros, pelas ajudas e apoio prestado; Ao Estalo Académico, pela chama que nos une.

À minha orientadora, Professora Doutora Maria da Conceição Meireles Pereira, pela paciência, aconselhamento e pelos ensinamentos que me transmitiu ao longo destes dois anos.

Aos professores do Mestrado em História Contemporânea, Professor Doutor Luís Alberto Alves, Professor Doutor Gaspar Martins Pereira, Professora Doutora Ana Sofia Ferreira, Professora Doutora Cláudia Pinto Ribeiro e demais professores convidados, pelas profícuas sessões e pelos ensinamentos transmitidos. Agradecimento especial ao professor Luís Alberto pela ajuda e aconselhamento antes da candidatura e no primeiro semestre do curso.

Aos meus colegas do Mestrado em História Contemporânea pelo companheirismo e pelas proveitosas discussões entre sessões.

Às minhas amigas da FLUP, Paula Rego, Clara Alves, Susana e Laura, pela constante ajuda a resolver problemas à distância e pelo apoio neste regresso.

Às escolas onde lecionei, Instituto Nun'Álvres, Agrupamento de Escolas de Montelongo e Escola Secundária Marquês de Pombal e às suas direções pela liberdade que me possibilitaram usufruir para desenvolver este trabalho.

À Faculdade de Letras da Universidade do Porto, minha *Alma Mater*, a casa de sempre.

Resumo

A presente dissertação tem como objetivo compreender a evolução da Linha do Tâmega, desde a sua inclusão no plano geral das vias-férreas ao norte do Mondego até à inauguração do seu troço final, em 1949, na localidade de Arco de Baúlhe. Considerando vários agentes idealizadores do projeto – poder central, poder local e imprensa – foi possível compreender os objetivos, desejos e ambições em jogo na construção da ferrovia, bem como as vicissitudes de uma construção lenta e atribulada, refém da conjuntura nacional. A concretização do projeto, ainda que de forma incompleta, revelou impactos relevantes no tecido social, económico e cultural da região onde se implementou, quer de forma positiva, quer negativa.

A análise de diferentes tipologias de fontes possibilitou uma leitura abrangente e comparativa entre os diversos agentes, protagonistas em cada fase de evolução deste caminho de ferro. A integração da Linha no contexto da rede ferroviária nacional, as reivindicações dos vários poderes e da população, as dificuldades na construção e o impacto que a ferrovia exerceu sobre a população e o território são aspetos fundamentais deste estudo.

Os resultados alcançados vão ao encontro dos objetivos propostos, permitindo compreender o processo evolutivo da ferrovia no vale do Tâmega, desde a sua conceção às repercussões na região.

Palavras-chave: Caminhos de ferro; Linha do Tâmega; Transporte; Mobilidade; Baixo-Tâmega.

Abstract

This dissertation aims to understand the evolution of the Tâmega Line, from its inclusion in the general plan of the railways north of the Mondego to the opening of its final section, in 1949, in the town of Arco de Baúlhe. Considering several agents that idealized the project – central and local politicians and the press – it was possible to understand the objectives, desires, and ambitions at stake in the construction of the railroad, as well as the ups and downs of a slow and troubled construction, hostage to the national conjuncture. The conclusion of the project, although incomplete, revealed relevant impacts on the social, economic, and cultural arrangement of the region where it was implemented, both positively and negatively.

The analysis of different typologies of sources enabled a comprehensive and comparative reading between the several agents, protagonists in each phase of evolution of this railway. The integration of the Line within the context of the national railway network, the demands of the various powers and the population, the difficulties in construction and the impact that the railway has on the population and the territory are fundamental aspects of this study.

The achieved results meet the proposed objectives, allowing to understand the evolutionary process of the railway in the Tâmega valley, from its conception to the repercussions in the region.

Key-words: Railways; Tâmega Railway; Transport; Mobility; Low-Tâmega.

Índice de Figuras

FIGURA 1 – PLANO GERAL DAS VIAS-FÉRREAS AO NORTE DO MONDEGO	29
FIGURA 2 – REDE COMPLEMENTAR AO NORTE DO MONDEGO.....	62
FIGURA 3 – LINHA DO TÂMEGA (ENQUADRAMENTO GERAL)	63
FIGURA 4 – EVOLUÇÃO DA LINHA DO TÂMEGA	65
FIGURA 5 – LINHA DO TÂMEGA (DIVISÃO POR TROÇO).....	69
FIGURA 6 – TROÇO LIVRAÇÃO-AMARANTE (1905-1909)	71
FIGURA 7 – TROÇO AMARANTE-GATÃO (1917-1921).....	77
FIGURA 8 – TROÇO GATÃO-CHAPA (1923-1926)	80
FIGURA 9 – TROÇO CHAPA-CELORICO DE BASTO (1928-1932).....	82
FIGURA 10 – TROÇO CELORICO DE BASTO-ARCO DE BAÚLHE (1947-1949)	85
FIGURA 11 – POTENCIAL LIGAÇÃO FAFE-CAVEZ-PEDRAS SALGADAS	89

Índice de Quadros

QUADRO 1 – REFERÊNCIAS À LINHA DO TÂMEGA NOS DEBATES PARLAMENTARES (1902-1948)	42
QUADRO 2 – TIPOLOGIA DE ASSUNTOS ABORDADOS NOS DEBATES PARLAMENTARES SOBRE A LINHA DO TÂMEGA (1902-1948)	43
QUADRO 3 – 1.º HORÁRIO DA LINHA DO TÂMEGA (MARÇO DE 1909)	97

Lista de abreviaturas e siglas

CFE	CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
CP	COMPANHIA DE CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
CCFNP	COMPANHIA DE CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL
CNCF	COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Introdução

Tendo como ponto de partida o Decreto de 15 de fevereiro de 1900, que estabelecia o “plano geral das vias-férreas ao norte do Mondego”, o objeto de estudo desta dissertação foca-se na Linha ferroviária do Tâmega, desde a referida peça legislativa até ao final da construção da via em Arco de Baúlhe, no ano de 1949. Assim, esta investigação visa compreender a idealização desta linha, designadamente os seus primeiros projetos e reivindicações, bem como as vicissitudes da sua construção, buscando perceber o caminho percorrido entre as expectativas iniciais e a sua efetiva concretização.

A Linha do Tâmega, à semelhança da maioria dos grandes projetos do país, foi discutida no Parlamento português em 1864 e 1886, por meio de propostas que imaginavam uma via paralela ao rio ligando Amarante e Chaves, com itinerário dependente de estudos.

A rede ferroviária a norte do Mondego, que visava complementar as principais vias já construídas ou em construção, começou a discutir-se no final da década de 1880, mas tal debate foi abruptamente adiado em virtude do diferendo com a Inglaterra em 1890¹.

Com a Linha pelo Douro construída, outras vias-férreas foram pensadas com o intuito de ampliar a rede ferroviária em Trás-os-Montes. O primeiro projeto seria no vale do Tua, com a estação de Foz Tua na Linha do Douro a ser construída para receber mais uma linha, de via reduzida, em direção a norte. Iniciou-se em 1883, pela margem esquerda, inaugurando-se o troço até Mirandela em 1887, com a circulação a iniciar-se no ano seguinte. A chegada a Bragança seria apenas concretizada no século XX.

Mais a leste, a intenção governativa era fazer nascer uma linha pelo Sabor, ligando as regiões mineiras de Miranda à rede nacional, mas também este projeto foi adiado para a centúria seguinte. No Parlamento, a discussão de projetos sobre esta linha acentuou-se nas décadas finais de Oitocentos, acabando por incluí-la no plano geral a norte do Mondego. Também o Corgo foi objeto de debates parlamentares por esta

¹ PEREIRA, Hugo – *A Política ferroviária Nacional (1844-1899)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2012. Dissertação de Doutoramento, pp. 140-143.

altura, com a sua inclusão no plano geral a lançar a obra na primeira década do século seguinte².

A construção da Linha do Tâmega foi a debate no Parlamento em finais do século XIX, pretendendo ligar-se à Linha do Douro de um ponto intermédio entre Vila Meã e o Marco de Canaveses. Este ponto acabaria por localizar-se na Livração, seguindo por Amarante até Chaves. À imagem das restantes vias a norte do Douro, apenas se concretizaria no século XX, acabando por nunca chegar a Chaves³.

Só em 1900, pelo Decreto de 15 de fevereiro do ministro das Obras Públicas, Elvino José de Sousa e Brito, foram definidos os contornos do “plano geral das vias-férreas ao norte do Mondego”. Nele se estabelecia a trajetória da Linha do Tâmega: início na Livração, ligando à Linha do Douro, com passagem a montante em Amarante, Cavez, com ligação às linhas de Guimarães e Corgo, e, finalmente, Chaves, de onde seguiria posteriormente para a fronteira.

O presente estudo pretende dilucidar a problemática enunciada sobre a construção desta via-férrea, projetada sob o signo da inovação e progresso das regiões interiores, que ambicionava adicionar-se à rede ferroviária nacional. Com conexão à maioria das localidades acima do Mondego, tomando neste caso o circundante do Douro como protagonista, o plano era ambicioso. Caberá a este trabalho compreender se essa ambição foi bem-sucedida.

A motivação para o estudo da Linha do Tâmega e a sua importância não só para Amarante, mas a região envolvente, reside no facto de ser natural de Amarante, a que acresce o meu gosto pessoal pelo caminho-de-ferro. Das memórias da infância subsistem as automotoras LRV2000 na passagem de nível imediatamente antes da estação, cativando a atenção de qualquer um que ali passasse.

O encerramento, quatro dias após a comemoração dos 100 anos da chegada do comboio a Amarante, constituiu um rude golpe no desenvolvimento do concelho, cheio de promessas por cumprir. O gosto pela história da região e pela ferrovia são os principais incentivos para estudar esta linha em específico. A recente discussão e

² PEREIRA, Hugo – *A Política ferroviária Nacional (1844-1899)*, pp. 244-251.

³ PEREIRA, Hugo – *A Política ferroviária Nacional (1844-1899)*, pp. 251-252.

vontade governamental em fazer avançar o caminho de ferro em Portugal poderão ser sustentadas com um estudo mais profundo desta e de outras linhas, demonstrando as vantagens que a população obtém e o impacto positivo da infraestrutura na economia local.

Compreender o contexto do surgimento da vontade em ligar o Tâmega por um caminho de ferro desde a Linha do Douro à fronteira é fulcral para o seu estudo. A sua génese revela-se na análise das reivindicações políticas, económicas e sociais das populações, organizações e poder local. É essencial evidenciar a importância económica desta linha ferroviária para a região do Baixo Tâmega, desenvolvendo as diferentes localidades onde o percurso se estabelecia. Mas também a nível social, percebendo as vantagens que as populações obtiveram com a mobilidade proporcionada pelo caminho de ferro. Do mesmo modo, as dificuldades com que a construção da Linha do Tâmega se deparou, tanto a nível técnico como institucional, revelam os limites e as dificuldades no avanço da obra. Torna-se relevante, também, analisar a receção das populações em relação à infraestrutura, percebendo o impacto que as expropriações ou outras situações poderão ter tido nas diferentes comunidades locais.

Após as primeiras leituras da bibliografia e investigação prévia das fontes foram formuladas as questões de investigação, essenciais para nortear a pesquisa. Essas questões foram organizadas em dois grupos, um que enquadrada matéria de natureza política e económica, outro que visa questionamentos de ordem social. O primeiro remete para o surgimento e avanços na Linha do Tâmega, a vontade política e saúde financeira do Estado e companhias de caminhos de ferro, pretendendo-se responder às seguintes questões: Qual a razão para a construção da Linha do Tâmega? Qual o papel da Linha do Tâmega no contexto da rede ferroviária nacional? Como se integrava a Linha do Tâmega no contexto da rede ferroviária do Douro? Quais as reivindicações políticas apresentadas pelo poder local? Qual a posição dos poderes centrais sobre a construção desta ferrovia? Quais as dificuldades encontradas na construção da Linha do Tâmega? Quais as dificuldades técnicas encontradas no traçado do projeto da Linha? O segundo grupo procura não só a perspetiva económica, mas também social, tentando entender a influência que a ferrovia teve nas comunidades que tocou. Também é importante

compreender o impacto nas regiões, positivo ou negativo, pretendendo-se responder às seguintes questões: Como é que a construção da Linha do Tâmega contribuiu para o desenvolvimento das regiões onde se inseria? Qual o impacto económico da linha nas regiões do Baixo Tâmega e Basto? Quais os problemas criados pelas expropriações, nas populações rurais? De que forma a população local contribuiu para a construção da linha? Qual o nível de adesão ao transporte comercial entre as diferentes regiões?

Os estudos mais relevantes para este estudo incidem principalmente sobre o período anterior à construção da Linha do Tâmega, pois são essenciais para perceber as dinâmicas que levaram à discussão e posterior construção.

A organização deste Estado da Arte encontra-se dividida em dois grupos, começando com as obras de maior relevância de autores consagrados no estudo destas temáticas em Portugal. Posteriormente, encontramos artigos e obras de âmbito mais restrito destes autores e também de outros que, ao longo do tempo, se têm dedicado ao caminho de ferro.

Assim, as obras de maior destaque abarcam duas dissertações de Doutoramento, transversais ao desenvolvimento do caminho de ferro em Portugal, uma dissertação de Mestrado, dedicada a uma das principais fontes a utilizar no nosso projeto e ainda uma obra fundamental na compreensão do papel da ferrovia no desenvolvimento do país.

Deste modo, os trabalhos de Hugo Pereira, investigador dedicado aos temas ferroviários, são fundamentais. Na dissertação *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*, o autor debruça-se sobre a temática da ferrovia enquanto tema de discussão no Parlamento, compreendendo não só as posições políticas assumidas pelos deputados ou governos, mas também os seus principais intervenientes, tanto políticos como técnicos (construtores e engenheiros). Como os debates parlamentares também são uma fonte histórica a que esta dissertação recorre, a referida obra constitui um referencial tanto a nível de conteúdos como metodológico. Esta dissertação será útil para compreender a razão para a construção da linha, sobretudo no âmbito político, sendo uma base essencial para compreender a vontade do poder central, com o seu principal órgão, o Parlamento.

Em *A Política Ferroviária Nacional (1845-1899)*⁴, Hugo Pereira demonstra a importância dos modelos internacionais na influência que exerceram sobre a política ferroviária em Portugal. Apresenta a relevância, quer dos intervenientes políticos, quer dos empreiteiros e investidores, essenciais para o lançamento de estudos e criação de companhias exploradoras do caminho de ferro. A Linha do Tâmega é nesta obra abordada, no âmbito da estratégia utilizada a norte do Douro, partindo da linha desse mesmo rio, avançando para norte, em direção a Chaves. Mostra-nos os primeiros momentos de discussão governativa sobre a possibilidade de aproveitar o Tâmega para um novo caminho de ferro. O autor explica como a situação política e económica acaba por influenciar a política ferroviária, quer negativamente, com a agitação partidária, quer positivamente, com a criação dos primeiros planos nacionais de desenvolvimento das vias de comunicação. Este estudo é essencial para compreender a razão para construção da Linha do Tâmega, sendo a obra mais avançada sobre a implementação do caminho-de-ferro em Portugal. Desta forma, compreendemos de forma alargada o contexto da rede nacional, mas sobretudo na rede ferroviária a norte do Douro, dinâmica capital para apreender a génese desta ferrovia.

Outra obra de destaque é a *Cidade e Caminhos de Ferro*⁵, focando-se nos primórdios da rede ferroviária portuguesa e na sua importância económica e demográfica. São também abordados o transporte de passageiros e o transporte de mercadorias com o desenvolvimento urbano e modernização que o mesmo trouxe a todo o país. O papel que o Estado teve na construção e exploração da rede, as dificuldades financeiras, a turbulência da implantação da República e a participação na I Guerra Mundial são ainda salientados. Revela-se uma ótima base para contextualizar a importância do caminho de ferro na passagem do século XIX para o XX.

A tese de doutoramento na área científica da Geografia *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As Vias e o Tráfego*⁶ permite compreender e contextualizar a evolução das vias de comunicação na segunda metade do século XIX e

⁴ PEREIRA, Hugo – *A Política ferroviária Nacional (1844-1899)*.

⁵ PINHEIRO, Magda – *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008. ISBN 978-972-99333-6-3.

⁶ ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de Doutoramento.

na primeira década do seguinte. Os três capítulos dedicados ao caminho de ferro demonstram a evolução de rede, quer no contexto político, quer a nível técnico, ponto vital para perceber as vicissitudes de construções desta envergadura.

O segundo grupo de estudos a que se recorreu têm carácter monográfico, focando várias dissertações, artigos e pequenas obras. A sua maioria encontra-se ligada a uma região, uma linha de caminho de ferro ou a processos essenciais para compreender o desenvolvimento da ferrovia.

*Os caminhos-de-ferro em Viseu durante a I República (1910-1926)*⁷ apresenta-se como a mais recente investigação académica focada nos caminhos de ferro, revelando grande paralelismo com esta dissertação. Na sua análise, Tânia Barros procura identificar aqueles que foram os principais momentos e intervenientes na luta pelo caminho de ferro em Viseu no período em questão. As dificuldades criadas pelos interesses diversos do poder central quanto ao caminho de ferro no interior é um ponto fulcral, onde muitas vezes a vontade da população e de uma região entravam em conflito com a vontade governativa. Dada a convergência dos períodos em estudo, serve como referencial de análise para os contributos que a ferrovia trouxe para a região, bem como o papel das populações afetadas pela mesma.

*A questão da bitola estreita em Portugal e colónias*⁸ é primordial para perceber como na segunda fase de desenvolvimento da ferrovia em Portugal, após a conclusão da rede principal, se levou o caminho de ferro às regiões interiores. Para isso, foi importada da Europa Central uma tecnologia mais barata, a bitola métrica, utilizada tanto na metrópole como nas colónias. Este artigo é essencial para compreendermos a questão das dificuldades técnicas encontradas no projeto, relacionando esta tecnologia diferenciada com as dificuldades que o terreno impôs aos engenheiros presentes no vale do Tâmega.

⁷ BARROS, Tânia – *Os caminhos-de-ferro em Viseu durante a I República (1910-1926)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. Dissertação de Mestrado.

⁸ PEREIRA, Hugo S.; NAVARRO, Bruno; BEIRA, Eduardo – *A questão da bitola estreita em Portugal e colónias*. Vila Nova de Gaia: Inovatec, 2019.

Em “A Legislação ferroviária portuguesa (1845-1892)”⁹, Hugo Pereira analisa um tipo de legislação forçosamente criado aquando do aparecimento e desenvolvimento do caminho-de-ferro, o que nos servirá de base para interpretar os passos legais utilizados pelas forças políticas no avanço da ferrovia. A comparação entre Portugal e alguns países estrangeiros reveste-se de particular utilidade para conhecer como Portugal se situava perante os modelos que serviam de exemplo na política ferroviária.

Com a obra *A Linha do Tua (1851-2008)*¹⁰ é possível estabelecer um ponto de comparação com a Linha do Tâmega. Apesar da precocidade da linha em estudo na obra face à do Tâmega, é inegável a importância de um estudo deste género, de forma a identificar metodologias para analisar as fontes em comum e bibliografia também importante com o avançar do estudo.

Em “Instituições e caminho de ferro”¹¹, é possível compreender o papel do Ministério das Obras Públicas, do Parlamento, bem como da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, no desenvolvimento dos projetos, diretrizes da ferrovia, quer a nível técnico, quer político. Apesar da cronologia não ser contemporânea do nosso estudo, será um ponto de referência na perceção de como estas instituições afetaram, em conjunto, o desenvolvimento da via-férrea.

“Quando o comboio chegou a Lousada”¹² é o título do artigo que estuda, em parte, uma das variantes ao caminho de ferro em questão, estando ligado ainda a um dos projetos originais da Linha do Tâmega, com Caíde como o seu início. Logo, demonstra elevada importância na perceção da abertura das populações e órgãos locais à chegada do transporte ferroviário à região. O artigo supracitado, tratando de questões diretamente relacionadas com a linha em estudo, é uma importante base para a procura das reivindicações políticas do poder local.

⁹ PEREIRA, Hugo – A legislação ferroviária portuguesa (1845-1892). *História. Revista da FLUP*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, ISSN 0871-164X. IV Série. Vol. 8, nº 1 (2018) pp. 199-218.

¹⁰ PEREIRA, Hugo Silveira (coord.) – *A Linha do Tua (1851-2008)*. Porto: Edições Afrontamento-EDP, 2017.

¹¹ PEREIRA, Hugo – Instituições e caminho-de-ferro, Ministério das Obras Públicas, Parlamento e Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses: (1852-1899). *CEM Cultura, Espaço e Memória*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, ISSN 2182-1097-05. N.º 5 (2014) pp. 291-309.

¹² PEREIRA, Hugo Silveira – Quando o comboio chegou a Lousada. *Oppidum Actas das III Jornadas de História Local*. Lousada: Câmara Municipal de Lousada. Número especial (2012) pp. 37-47.

No artigo “Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XIX”¹³, os seus autores analisam um inquérito a municípios, onde encontramos dados essenciais para percebermos, no final da centúria, como a população se mobilizava em direção às linhas de caminho de ferro, denotando a urgência na construção de novas vias. Neste sentido, será um estudo bastante pertinente, fornecendo-nos o contexto para possíveis reivindicações das populações referentes à sua mobilidade, levando, inevitavelmente, à solução do caminho de ferro.

O corpus documental selecionado para este estudo compõem-se de um conjunto variado de fontes, conscientemente vasto, mas que se afigurou adequado para atingir os objetivos de pesquisa delineados. Na documentação selecionada para o nosso projeto encontramos, por um lado, as fontes de âmbito governamental ou institucional e, por outro lado, a imprensa periódica, tanto a especializada como a de âmbito local¹⁴.

Através dos *Debates Parlamentares* pretende-se analisar as posições assumidas pelos deputados face à construção da Linha do Tâmega, bem como a expressão das vontades dos mesmos face aos avanços, obras e projetos relacionados com este caminho de ferro. Será também importante olhar para esta informação de forma comparativa, face a outras linhas de via métrica a norte do Douro, percebendo pontos em comum e divergências.

Entrando nas publicações periódicas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* constitui um vasto repositório de informações relevantes como relatos de obras, legislação, notas de projeto de engenheiros, pontos de situação face às linhas nacionais e os seus desenvolvimentos mais recentes. A pesquisa nesta fonte estendeu-se pelas coleções da Biblioteca Pública Municipal do Porto, Biblioteca Nacional e ainda a coleção online da Hemeroteca Digital de Lisboa, não sendo possível, ainda assim, consultar todos os números dado o estado de conservação dos mesmos não o permitir.

¹³ PINHEIRO, Magda; LIMA, Nuno Miguel; PAULINO, Joana – Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XIX. *Ler História*. Lisboa: ISCTE, ISSN 0870-6182. N.º 61 (2011) pp. 39-64.

¹⁴ Inicialmente procedeu-se à pesquisa de atas de vereação de vários municípios, na procura da reivindicação do poder local e das populações em relação à linha; contudo, apesar de terem sido analisado vários anos, a pesquisa revelou-se infrutífera, já que tal documentação não continha a informação desejada.

O semanário *Flor do Tâmega* o mais antigo jornal de Amarante, pois iniciou a sua publicação em 1886, é um órgão de notícias que acompanhou toda a construção desta ferrovia, focando-se sobretudo na evolução do primeiro troço, com término em Amarante. Apesar de ser um jornal com dimensão reduzida, a sua informação é bastante condensada, exigindo uma detalhada procura pelos assuntos a estudar.

Também os semanários *O Celoricense* e *O Jornal de Cabeceiras* forneceram um manancial importante de informação, apesar de não se encontrarem completos. O primeiro foi analisado entre 1907 e 1919, enquanto do segundo somente foi possível consultar alguns números entre 1907 e 1909 e ainda ao longo da década de 1930, já que a existência do seu acervo apenas é regular a partir de 1942.

Para nos auxiliar na análise destas fontes, é essencial compreendermos as suas especificidades e importância para o estudo da História Contemporânea. Se até ao século XIX só o documento institucional era visto como a única possibilidade, o final desse século e o século XX trouxeram-nos uma revolução documental, com uma ínfima lista de possibilidades quanto a fontes¹⁵. Devem ser submetidas a uma profunda crítica, pois apenas se consegue realizar um bom trabalho historiográfico caso as fontes, documentos, sejam criticados de uma forma intencional e consciente, cabendo ao historiador “não fazer o papel de ingénuo”, pois todas as fontes são mentirosas¹⁶.

Como metodologia de pesquisa optou-se por selecionar e recolher informação que se incluiu em bases de dados *Excel*. Para uma maior facilidade na consulta, aquando da recolha presencial das diversas fontes, e aproveitando a possibilidade legal, foram recolhidas fotografias dos documentos, o que mais tarde auxiliaria na sua leitura. De seguida, foi necessário organizar estes itens, adaptando a base de dados à tipologia da fonte¹⁷.

No que diz respeito à cartografia, essencial na compreensão da evolução desta ferrovia, foi elaborada a partir das informações existentes acerca da rede ferroviária

¹⁵ LE GOFF, Jacques – Documento/Monumento. In ROMANO, Ruggiero (dir.) – *Enciclopédia* Einaudi. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, vol. 2, pp. 98-101.

¹⁶ LE GOFF, Jacques – Documento/Monumento, vol. 2, pp. 102-103.

¹⁷ BARDIN, Laurence – *Análise de Conteúdo*. 4.ª edição. Lisboa: Edições 70, 2018, p. 145.

nacional e aquelas por nós recolhidas ao longo do presente projeto. De forma a elaborar graficamente a cartografia, foram utilizados os programas *Google Earth* e *Qgis*.

Num trabalho desta dimensão as dificuldades são inevitáveis, desde logo o tempo disponível para investigar, ler, cruzar informações, que é sempre escasso, apesar da dedicação votada ao projeto, pois por vezes não se torna fácil compatibilizar com as restantes atividades, designadamente profissionais. A mudança do local da atividade docente teve repercussões negativas, mas, por outro lado, a proximidade de Lisboa facilitou acesso a arquivos e bibliotecas.

Com a crescente preocupação na mobilidade, perceber a evolução de uma das mais sustentáveis vias de comunicação, o caminho de ferro, é essencial para lançar as bases de novos avanços. Além deste trabalho introduzir uma visão sobre uma das linhas de bitola métrica adjacentes à Linha do Douro e, por isso, demonstrar a evolução e crescimento da rede nacional ferroviária, é também pertinente no estudo da evolução de uma região do país, o Baixo-Tâmega, durante a primeira metade do século XX, onde o caminho de ferro se revelou não só vital na mobilidade da população, mas também a nível económico com o trânsito de mercadorias.

O trabalho aqui proposto pode alargar a visão que atualmente se tem da ferrovia, percebendo que, através dela, as regiões do interior podem usufruir de uma via aberta para o desenvolvimento social e económico.

1. A ferrovia em Portugal na 1.ª metade do século XX – breve contextualização

A segunda metade do século XIX trouxe, finalmente, o caminho de ferro a Portugal, com a primeira viagem a realizar-se em 1856. Até finais do século, a rede ferroviária foi-se desenvolvendo sem um plano aprovado no Parlamento e dotado de força de lei. Apesar das tentativas frustradas em apresentar um plano geral para o caminho de ferro em Portugal, esse estava longe de ser o único problema a afetar a mobilidade no país.

A planificação entre a ferrovia e as restantes vias de transporte, algo visto como de grande importância na Europa, foi sendo deixada de lado, sem a estruturação de um plano de estradas e portos com adequadas condições para se articularem com os restantes serviços. Será apenas com a passagem para Novecentos que Portugal criará os primeiros planos para fazer desenvolver as vias-férreas e ligar o país¹⁸.

1.1. Plano ferroviário nacional e plano geral das vias-férreas ao norte do Mondego no início de Novecentos

O primeiro plano de conjunto da rede ferroviária portuguesa é apresentado em agosto de 1877 pela Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, sendo abertas à exploração 11 linhas até ao eclodir da crise nacional em 1891. Este plano pautava-se, sobretudo, pela tentativa de aliar os interesses nacionais com o impacto que as linhas teriam na população por onde passassem¹⁹.

Contudo, o plano foca-se sobretudo nas ligações internacionais, dando-lhes prioridade, com as conexões com probabilidade de ligação estrangeira a receberem

¹⁸ PEREIRA, Hugo – *A Política Ferroviária Nacional (1844-1899)*, pp. 448-457.

¹⁹ ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, pp. 274-279.

segunda prioridade. Assim, pela proposta da Associação, linhas de âmbito estritamente regional e de desenvolvimento interior foram relegadas para segundo plano²⁰.

Quer este plano, quer os de outros engenheiros que apresentaram propostas para uma ou várias linhas, não acabariam por conhecer a força de lei. Muitas das suas ferrovias nunca foram construídas, apesar de projetadas, e algumas que nunca tiveram projeto acabaram por ser construídas²¹. Portugal, que olhava para os modelos belga, francês e espanhol, onde os planos eram definidos e executados, não conseguia replicar o trabalho político e institucional para criar o seu próprio plano de base²².

Sendo a Linha do Norte a principal referência para a rede ferroviária, ideia defendida por praticamente todos os planos, seria sempre a partir dela que toda a rede se teria de desenvolver. Numa primeira fase, as ligações internacionais são priorizadas, através das linhas do Norte e Leste, ligando Trás-os-Montes, o Mondego e o Alentejo, conectando as três principais cidades do país a Espanha. Ponto fundamental a ter em conta é a gritante falta de conhecimento da orografia do país, já que muitos dos primeiros projetos lançados tiveram somente por base o senso comum e o conhecimento tácito sobre o terreno, sempre com pouquíssimo detalhe técnico²³.

Apesar das tentativas para estabelecer um plano de forma a organizar e preparar a rede ferroviária do país até esta altura, cada linha era praticamente pensada de forma individual, acabando por seguir aquilo que defendia o ministro das Obras Públicas em exercício. Esta perspetiva, sem uma visão de conjunto e de interligação entre as várias regiões e ferrovias do país, sujeita às diferentes cogitações de cada ministro, acabaria por atrasar não só o desenvolvimento dos transportes no país, mas também da economia nacional²⁴.

A ausência de um plano definido e concreto acabou por ser utilizada em favor dos Governos que, face à inexistência de prioridades prévia e legalmente reguladas, se viam com maior liberdade de ação e, consequentemente, com maior margem de arbitrariedade nas suas decisões. Sem contestação parlamentar, era-lhes possível

²⁰ ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, pp. 280-287.

²¹ ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, pp. 288-294.

²² PEREIRA, Hugo – *A Política ferroviária Nacional (1844-1899)*, pp. 308-310.

²³ PEREIRA, Hugo – *A Política ferroviária Nacional (1844-1899)*, pp. 310-313.

²⁴ ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, p. 295.

moldar a sua ação em função da conjuntura, podendo responder a necessidades, problemas e reivindicações que se revelassem importantes até para a sua sobrevivência política. Esta situação contribuiu desenvolver algumas áreas que apenas se ligaram à rede por pressões políticas ou locais²⁵.

A crise da última década do século XIX afeta de sobremaneira a ferrovia, com menos de 100km de vias construídas. Todavia, a primeira forma de combate a estes efeitos vem através do Decreto de 6 de outubro de 1898, onde são estabelecidas duas comissões para estudar um plano da rede a norte do Mondego e outra para a rede a sul do Tejo. Uma terceira comissão ficou encarregada do plano entre o Mondego e o Tejo, já em 1905.

Estes planos lançados no final do século XIX demonstram a prioridade que seria dada às regiões influenciadas pelas linhas do Estado, razão pela qual as Beiras foram as últimas a terem os seus estudos ferroviários iniciados, precisamente onde menos preponderância estatal existia²⁶.

Estes planos incluíam nos seus objetivos valorização da defesa militar do país, boas ligações com as linhas do Estado, onde os centros mais importantes da região ficassem bem servidos, bem como o fomento de relações económicas e administrativas entre as regiões de cada uma das zonas em estudo²⁷.

Apesar da construção do caminho de ferro em Portugal ser considerada tardia face à restante Europa, para o país era precoce, dado o seu atraso na construção e aplicação de um plano viário geral. As estradas eram essenciais para conectar o caminho de ferro às populações e para transformar estas vias de comunicação numa verdadeira rede capaz de servir as populações²⁸.

O referido Decreto de 6 de outubro de 1898, além de estabelecer a elaboração dos planos a norte e a sul do Mondego, firmou a necessidade de se realizar um inquérito para estabelecer a prioridade das vias-férreas, bem como para averiguar e elencar as necessidades da população. Cada município foi chamado a responder, procurando as

²⁵ PEREIRA, Hugo – *A Política ferroviária Nacional (1844-1899)*, pp. 321-323.

²⁶ PEREIRA, Hugo Silveira (coord.) – *A Linha do Tua (1851-2008)*, pp. 216-217.

²⁷ ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, pp. 294-304.

²⁸ PINHEIRO, Magda; LIMA, Nuno Miguel; PAULINO, Joana – Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XIX, pp. 39-44.

comissões compreender o modo, preço e distância da sede de concelho à estação de caminho de ferro mais próxima, no respeitante à exportação de mercadorias e na sua relação com as restantes vias de comunicação, caso existissem.

Dos 127 municípios a norte do Mondego, apenas 64 responderam. Apesar da maior parte das respostas surgirem daqueles que não tinham ainda contacto com o caminho de ferro, dos concelhos interessados e posteriormente visados pela Linha do Tâmega, apenas o Marco de Canaveses e Amarante (tendo estes dois ligação à Linha do Douro) e Celorico de Basto responderam²⁹.

À semelhança do que acontecia na generalidade do país, a falta de uma rede eficaz de transportes até ao caminho de ferro fazia com que nos concelhos onde viria a passar a Linha do Tâmega, apenas Amarante e o Marco tivessem ligação a, pelo menos, uma estação, isto porque se encontravam no caminho da Linha do Douro³⁰.

A comissão encarregue do plano a norte do Mondego foi composta pelos “competentes” João Joaquim de Matos, Luciano Simões de Carvalho, José de Matos Cid, João Gualberto Póvoas e Afonso de Moraes Sarmiento, cujo trabalho foi aprovado pela Comissão Superior de Guerra e pelo Conselho Técnico de Obras Públicas. Transformar-se-ia em Decreto a 15 de fevereiro de 1900³¹.

Na zona do estudo acima do Mondego, avultavam três importantes regiões: uma entre o Porto, Viseu e a Figueira, servida pelas linhas do Norte e da Beira Alta (procurando-se potenciar a sua capacidade produtiva); a região dependente da Linha do Douro; e a não menos relevante região do Minho, sobretudo litoral.

Quanto à região de influência da Linha do Douro, compreendida entre as serras de Valongo, Cabreira, Barroso e Larouco e o nordeste transmontano, caracteriza-se por diversos vales formados pelos afluentes do rio Douro, o que impossibilita a formação de uma verdadeira rede, com a linha principal a servir de tronco e as dos afluentes a existirem como ramificações sem conexão.

²⁹ PINHEIRO, Magda; LIMA, Nuno Miguel; PAULINO, Joana – Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XIX, pp. 47-49.

³⁰ PINHEIRO, Magda; LIMA, Nuno Miguel; PAULINO, Joana – Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XIX, pp. 53-55.

³¹ “Rede Complementar ao Norte do Mondego” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 372, 16 de junho de 1903, pp. 203-205.

São então projetadas várias linhas. A Linha do Sabor, era essencial para conseguir ligar cerca de 70.000 habitantes de Moncorvo, Freixo, Mogadouro, Miranda e Vimioso, que viviam quase isolados, sem contacto comercial e social fácil com a restante população circunvizinha. A Linha do Tua, iniciada em 1887, seria ampliada até Mirandela para chegar finalmente a Bragança com o plano complementar. Mais a oeste a Linha do Corgo, servindo Vila Real, apesar de necessitar de um traçado difícil, afigura-se o caminho natural de ligação entre esta capital de Distrito, Vila Pouca de Aguiar, topo do dito vale, e as importantes estâncias de Vidago e Pedras Salgadas, antes de chegar a Chaves. Daí, a ligação a Verin seria relativamente fácil, possibilitando uma ligação direta entre a região fronteiriça e a Linha do Douro.

Contudo, “o caminho natural do tráfego entre Chaves e o Porto deveria ser o vale do Tâmega”, através de uma linha seguindo este rio, ligando a Livração a Chaves, através de Amarante e a produtiva, mas atrasada, região de Basto. Este seria o caminho preferencial de ligação a Chaves, acabando por ter a concorrência da linha referida anteriormente pela ligação a Vila Real³².

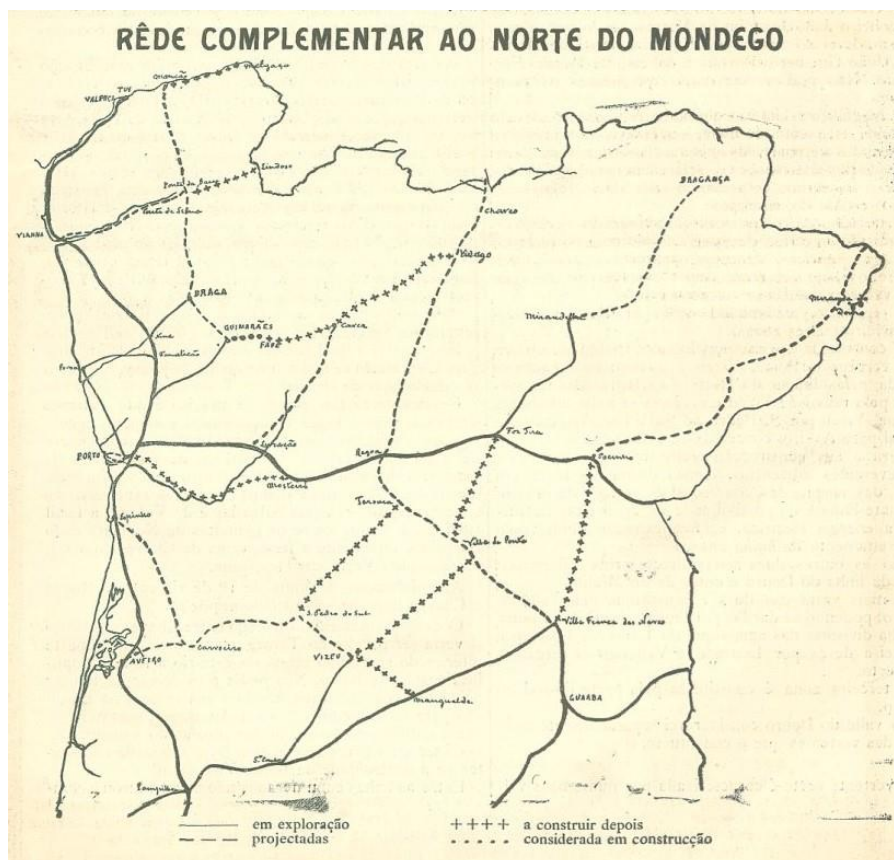
O grande obstáculo à denominação deste plano a norte do Mondego como sendo uma rede é a falta de interconectibilidade entre as diferentes linhas, não existindo um plano para ligar a região próxima à fronteira, de Chaves a Bragança, passando por Vinhais, Mirandela ou Macedo. A única ligação entre linhas previa-se para o vale do Tâmega, ligando em Vidago com a do Corgo, além de receber em Cavez a linha que viria de Guimarães e Fafe.

Ficou assim estabelecido, pelo Decreto de 15 de fevereiro de 1900, o primeiro plano ferroviário do país com força de lei, sendo apresentado como o podemos analisar na Figura 1. O “plano geral das vias-férreas ao norte do Mondego” firmaria então a Linha do Tâmega como saindo da Livração, pela margem esquerda, passando por Amarante, Cavez e seguindo pela margem direita até Chaves. Estavam previstas as ligações com a Linha do Douro no seu início, com a de Guimarães em Cavez e com a do Corgo, assumindo-se, como já vimos, essa ligação em Vidago³³.

³² “Rede Complementar ao Norte do Mondego” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 372, 16 de junho de 1903, pp. 203-205.

³³ Decreto de 15 de Fevereiro de 1900. *Diário do Governo*, nº 43, 15 de Fevereiro de 1900, p. 53-54.

Figura 1 – Plano Geral das Vias-férreas ao Norte do Mondego



Fonte: “Rede Complementar ao Norte do Mondego” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 372, 16 de junho de 1903, pp. 203-205.

1.2. A rede ferroviária na 1.ª metade de Novecentos – diferentes conjunturas histórico-políticas

A cronologia que nos propomos estudar, sendo extensa, abarca várias mudanças políticas, implicando políticas ferroviárias e contextos económicos bastante diversos. Partindo dos últimos anos da Monarquia Constitucional, passando pela 1.ª República, os tempos conturbados da Ditadura Militar e a ascensão e consolidação do Estado Novo, serão variados os caminhos seguidos nesta matéria pelos decisores políticos.

A região do Douro e Trás-os-Montes, esquecida numa fase inicial, começa a integrar os planos e vontades dos decisores políticos na década de 1870 que, como

vimos, foi essencial para se começar a delinear um plano concreto para a rede ferroviária. Apesar de várias propostas e opiniões, ficou claro a importância que teriam as Linhas do Tua e Sabor, numa primeira fase, com o Corgo e o Tâmega a serem pensados como as possibilidades seguintes³⁴.

Em 1878, o plano de Sousa Brandão previa os quatro vales como caminhos essenciais à rede duriense, com o Sabor até Zamora, o Tua até Mirandela e Bragança, Corgo por Vila Real a Chaves e o Tâmega também até Chaves. Na região consideraram-se como polos de circulação o Porto e Chaves, sendo esta última o ponto convergente de várias das linhas secundárias previstas ainda no século XIX. O ponto comum entre os projetos nascidos para a rede do Douro encontrava-se nos vales adjacentes ao rio, sendo sempre pensadas as ligações pelo Tâmega, Corgo, Tua e Sabor³⁵. Como vimos, esta base, projetada em via estreita, será muito idêntica ao que seria definido no final do século para o plano a norte do Mondego. Com a sua inauguração no troço de Foz Tua a Mirandela em 1887, a Linha do Tua tornou-se na primeira linha a adensar a rede do Douro, após a própria linha principal em via larga³⁶.

Além do troço entre Foz Tua e Mirandela, inaugurado em 1887, todos os restantes projetos para a região do Douro apenas veriam a sua construção após a inclusão no plano a norte do Mondego, anteriormente referido.

Esta rede a norte do Douro revestia-se da máxima importância para o desenvolvimento da região. Sem uma boa rede de transportes era impossível qualquer espaço conseguir evoluir e, sendo esta uma área essencialmente agrícola, os seus lucros eram diminutos face às dificuldades vividas para colocar os produtos no mercado³⁷. A rede de caminho de ferro do Douro conseguiria, com certeza, amenizar as dificuldades, se avançasse como previsto.

À saída do século XIX, com o avanço do caminho de ferro em Portugal, o Estado teve de decidir em que modalidade colocaria o seu desenvolvimento. Optou-se por uma solução híbrida em relação ao panorama europeu, onde a construção da rede ficava

³⁴ PEREIRA, Hugo Silveira (coord.) – *A Linha do Tua (1851-2008)*, pp. 59-70.

³⁵ ABREU, Carlos d' – *A Linha do Vale do Sabor, um caminho de ferro raiano do Pocinho a Zamora*. Torre de Moncorvo: Lema d'Origem, 2015, pp. 44-45.

³⁶ PEREIRA, Hugo Silveira (coord.) – *A Linha do Tua (1851-2008)*, pp. 154-155.

³⁷ BARROS, Tânia – *Os caminhos-de-ferro em Viseu durante a I República (1910-1926)*, pp. 105-106.

entregue às diferentes companhias, todavia salvaguardando o interesse público através da legislação.

Desta forma, Portugal estava obrigado a estabelecer um plano geral com enfoque nas principais linhas, criar condições legais e administrativas para a construção e, ainda, definir os meios de financiamento para a construção. Como vimos no ponto anterior, a planificação da rede ferroviária em Portugal pautou-se sobretudo pelas oscilações da vontade política dos diferentes ministros, sendo apenas com os planos a norte e sul do Mondego que se apresentará um plano duradouro³⁸.

Com os planos definidos, o foco centra-se no financiamento e avanço das construções. Então, as linhas consideradas para a via normal seriam idealmente construídas pelo Estado, ficando as restantes, em via reduzida, com possibilidade de ser concedidas a empresas privadas³⁹.

Das linhas previstas na rede ferroviária do Douro, apenas a Tua-Bragança, subsidiada ao quilómetro, foi construída por iniciativa privada, as restantes foram construídas diretamente pelo Estado. Esta intervenção direta do Estado na construção não é a prioridade, mas sim fruto da necessidade, pois a ausência de concorrentes privados obriga a tomar os encargos da construção⁴⁰.

Com o avançar do século XX, o aparecimento de Governos assentes num nacionalismo imperial vão acabar por desacreditar a Monarquia e abrir lugar à República. É inegável que a política e a economia estão relacionadas e influenciam-se mutuamente.⁴¹

Desde a ascensão do Partido Republicano nos últimos anos da Monarquia que o mesmo declarava necessário um maior desenvolvimento do país. Quando chegam ao poder o desafio é extenso e obviamente difícil, com os cofres do Estado bastante limitados e uma rede de infraestruturas deficitária face à realidade do país⁴².

³⁸ ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, pp. 305-306.

³⁹ ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, p. 325.

⁴⁰ ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, p. 327-328.

⁴¹ GARRIDO, Álvaro – Conjunturas políticas e economia. In LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira – *História Económica de Portugal 1700-2000*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005. Vol. III, pp. 451-473.

⁴² PRATA, Ana – Obras Públicas. In ROLLO, Maria Fernanda (coord. geral) – *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*. Lisboa: Assembleia da República, 2014. Vol. III, pp. 67-68.

No que toca à ferrovia, a rede, à entrada da República, era de pouco mais de 3000 quilómetros, estando quase 60% entregues a companhias particulares. Depois de uma política onde se priorizaram sobretudo as capitais de distrito e as ligações ao estrangeiro, as regiões sem serviço de vias-férreas eram em número elevado, estando apenas 400 povoações ligadas à rede⁴³. Mas acabará por ser o Estado a levar a cabo as principais construções deste período, acrescentando e abrindo à exploração cerca de 375 quilómetros, sendo destes, cerca de 100 na rede do Minho e Douro⁴⁴.

Em 1899, o Decreto de 14 de julho determinava que estas redes ficavam definitivamente na órbita do Estado, englobadas nos Caminhos de Ferro do Estado (CFE), sob a tutela da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, apesar de se organizarem cada uma por si mesma⁴⁵.

Dois terços das vias pertenciam a companhias privadas na entrada do novo século, mas será o Estado, dono das linhas do Sul, Sueste, Minho e Douro, o maior investidor no caminho de ferro. Nas linhas de âmbito nacional e internacional, a bitola utilizada compreendia 1,67 metros, enquanto as linhas das companhias mais pequenas, de âmbito mais regional, utilizaram bitola com 1 metro de distância, escolha pensada em função da topografia, como veremos no terceiro capítulo⁴⁶.

O caminho de ferro português está intimamente ligado ao Estado e à sua ação, quer através das linhas exploradas diretamente, quer pela presença fiscalizadora e regulamentar nas concessões entregues a privados. Além dos CFE, o Estado tornou-se no principal acionista da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses (CP)⁴⁷, maior empresa nacional em número de empregados e com muitos dos seus altos cargos a

⁴³ OLIVEIRA MARQUES, A. H.; ROLLO, Maria Fernanda – Os meios de circulação e de distribuição. In SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A. H. – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1991. Vol. XI, pp. 146-186.

⁴⁴ PRATA, Ana – Obras Públicas. In ROLLO, Maria Fernanda (coord. geral) – *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, pp. 69-70.

⁴⁵ TEIXEIRA, Jorge Fernando – *Origens, Fundação e Evolução da C.P.*. Lisboa: Oficinas Gráficas da C.P., 1938, pp. 127-128.

⁴⁶ OLIVEIRA MARQUES, A. H.; ROLLO, Fernanda – Os meios de circulação e de distribuição. In SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A. H. – *Nova História de Portugal*, pp. 146-148.

⁴⁷ Denominada Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses até à Implantação da República.

terem ligação direta a personalidades de destaque do Governo e da Administração Pública⁴⁸.

A Primeira Guerra Mundial teve diversos efeitos colaterais para a ferrovia em Portugal. Desde logo, grande parte dos ferroviários saíram mobilizados para o conflito na Europa, desempenhando um papel essencial para a rápida mobilização de tropas e material bélico na frente de combate francesa⁴⁹.

Também no panorama geral da economia nacional, o impacto sobre o caminho de ferro foi devastador dada a contração do mercado externo, o interno virou-se para a ferrovia para conseguir garantir o abastecimento das cidades e localidades, tarefa difícil devido à escassez de combustíveis e de mão-de-obra, mas também devido às próprias características da rede, muito ramificada, e com diferentes bitolas e empresas⁵⁰.

As companhias entravam em grave situação financeira, o material circulante degradava-se e a contestação social, quer de pessoal, quer de utentes acabava por piorar a situação. A guerra trouxe ainda o definitivo avanço do transporte automóvel, deixando para segundo plano o caminho de ferro, ainda alimentado pela lenta força do vapor⁵¹.

Apesar do esforço no desenvolvimento da ferrovia, com mais de 1000 km construídos até 1930, as assimetrias regionais, em certa medida também inflamadas pelo advento do caminho de ferro, não foram ultrapassadas. A rede continuou insuficiente, dependente dos privados e afetada pelo mundo conturbado da política.

Com o custo elevado das suas linhas e uma forte contestação à exploração de algumas, o Estado via-se pressionado a arrendar às companhias privadas, apesar das suas linhas não produzirem prejuízo. Será com a Ditadura, nascida do golpe de 28 de

⁴⁸ BARRETO, José – Ferroviários. In ROLLO, Maria Fernanda (coord. geral) – *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*. Lisboa: Assembleia da República, 2014. Vol. II, pp. 74-81.

⁴⁹ SALGUEIRO, Ângela – Caminhos de Ferro e a Grande Guerra. In. ROLLO, Maria Fernanda – *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*. Lisboa: Assembleia da República, 2014. Vol. I, pp. 517-518.

⁵⁰ SALGUEIRO, Ângela – Caminhos de Ferro e a Grande Guerra. In. ROLLO, Maria Fernanda – *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, pp. 518-519.

⁵¹ SALGUEIRO, Ângela – Caminhos de Ferro e a Grande Guerra. In. ROLLO, Maria Fernanda – *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, pp. 518-521.

maio de 1926, que serão finalmente arrendadas as vias-férreas, com a CP a resgatar grande parte do negócio⁵².

A Ditadura Militar, que até nasce num clima de relativa estabilidade económica, acaba por, entre a sua indefinição política, conseguir o consenso de atingir um equilíbrio financeiro⁵³. Com o advento deste novo regime, nascido após o golpe iniciado em Braga e bastante auxiliado pelo caminho de ferro, colocando os militares de forma muito mais rápida nos locais estratégicos, a privatização é vista como uma solução óbvia⁵⁴.

Contudo, não havia real interesse por parte das empresas privadas em assumir os caminhos de ferro portugueses, bem como da parte do Estado em realizar uma entrega total à esfera não pública. Apesar da oposição de alguns quadrantes políticos, ligados à Companhia Real, os CFE acabaram por se implementar e conseguir, até 1916, saldos positivos. Todavia, com o final da guerra, marcado pela inflação, elevado preço dos combustíveis e pelo crescimento do número de trabalhadores⁵⁵, a empresa acabou por cair numa grande desorganização, empolada pelas greves do pós-guerra, levando a fortes saldos negativos⁵⁶.

A decisão saiu do então ministro do Comércio e Comunicações, Passos e Sousa, seguindo a linha daquilo que vinha sendo defendido pelos homens do 28 de maio. Na sua perspetiva, o Estado não tinha competência para estar presente na indústria ou no comércio, onde se inseria o Caminho de Ferro. Apesar da iniciativa estatal, o arrendamento era sempre a solução veiculada, acabando por ser realizada de forma precipitada, sem grande controlo sobre o negócio de arrendamento e sem compreender a real situação dos CFE. Com objetivos declaradamente ideológicos, descredibilizando

⁵² OLIVEIRA MARQUES, A. H.; ROLLO, Fernanda – Os meios de circulação e de distribuição. In. SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A. H. – *Nova História de Portugal*, p. 150.

⁵³ GARRIDO, Álvaro – Conjunturas políticas e economia. In LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira – *História Económica de Portugal 1700-2000*, Vol. III, pp. 451-473.

⁵⁴ BARRETO, José – A privatização dos caminhos de ferro do Estado pela Ditadura Militar em 1927. *Organizações e Trabalho*. Lisboa: Associação Portuguesa de Profissionais em Sociologia Industrial, das Organizações e do Trabalho. N.º 11 (1994) pp. 55-58.

⁵⁵ Decorrente da aplicação da lei das 8 horas de trabalho de 1919.

⁵⁶ BARRETO, José – A privatização dos caminhos de ferro do Estado pela Ditadura Militar em 1927. *Organizações e Trabalho*, N.º 11 (1994) pp. 51-52.

os políticos do regime anterior, foram forjados dados para dar a ideia de uma gestão danosa para as contas públicas, o que mais tarde se provaria falso⁵⁷.

Apesar da grave crise nos caminhos de ferro desde o fim da Grande Guerra até 1923, os CFE acabaram por conseguir um saldo positivo. Todavia, a propaganda e manipulação da opinião pública levaram à percepção da necessidade de arrendar, saindo beneficiada a CP, na qual o Estado também tinha uma participação, dominando o conselho de administração. O contrato estabelecido entre o governo da Ditadura e a CP acabou por ser danoso para a posição do Estado, que se via obrigado a arcar com todas as situações de défice, reformas e despedimentos que a CP assumisse. Além disso, deu permissão à CP para se livrar das linhas de via reduzida, onde se inseria a do Tâmega, subarrendando-as a outras duas pequenas companhias, a Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (CCFNP) e a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (CNCF)⁵⁸.

O contrato de trespasse entre a CP e a CCFNP, referente à Linha do Tâmega, apresentava como primeiro outorgante o Governo, segundo outorgante, a CP e por último a CCFNP, como terceiro outorgante. A linha foi trespasada do segundo para o terceiro outorgante, sendo também trespasada a exploração do troço construído até então (Livração a Chapa), bem como dos que viessem a ser construídos, desde que fossem a si afluentes e com a mesma bitola. Adjudicado por 30 anos a contar do dia 11 de março de 1927, podendo as cláusulas ser revistas após os primeiros 10 anos e de 5 em 5 daí em diante. A partir do 15.º ano seria possível rescindir o contrato. A CCFNP pagaria 6% das receitas brutas do tráfego da linha, deduzindo impostos e reembolsos, tendo ainda uma renda variável de entre 70 e 85% sobre os lucros da exploração. Quanto ao material circulante, o primeiro outorgante, através da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, adquiria e entregava ao terceiro outorgante,

⁵⁷ BARRETO, José – A privatização dos caminhos de ferro do Estado pela Ditadura Militar em 1927. *Organizações e Trabalho*, N.º 11 (1994) pp. 58-62.

⁵⁸ BARRETO, José – A privatização dos caminhos de ferro do Estado pela Ditadura Militar em 1927. *Organizações e Trabalho*, N.º 11 (1994) p. 64.

enquanto os que carvões, óleos e demais materiais de consumo eram pagos pelo terceiro outorgante ao primeiro ou a qualquer outro fornecedor⁵⁹.

Neste processo mais ao menos complexo, os principais prejudicados acabaram por ser os funcionários dos CFE, que foram relegados para reformas forçadas ou para contratos de trabalho precários sem quaisquer direitos. As fracas condições de trabalho, o pouco investimento e a redução da qualidade de serviço, aliada à recessão mundial da década de 1930, levou a que a CP entrasse numa espiral de receitas negativas. Nesta situação, tornava-se inevitável a nacionalização da própria CP, que em si era já controlada maioritariamente pelo Estado⁶⁰.

Com Salazar no poder, o Estado Novo perseguirá o designo de atingir um equilíbrio financeiro para o país. Até à década de 1950 não há um plano ou política coerente para a economia, optando-se por proteger o mercado interno, com os interesses económicos subordinados à autoridade estatal. Com um sistema corporativo de “capitalismo organizado”, o Estado acaba por dirigir todos os aspetos da economia, criando um setor público-corporativo, essencial à manutenção de uma paz economicamente controlada. Assim, o Estado fará coabitar na economia nacional a iniciativa privada, organismos corporativos e, ainda, a sua função reguladora⁶¹.

Uma das referências na política económica do Estado Novo encontra-se na sua política de obras públicas e infraestruturas. Apesar de existirem projetos anteriores, esta política assentou, sobretudo, na Lei de Reconstituição Económica (Lei n.º 1914, de 24 de maio de 1935).

Não se apresentando como um plano, a Lei traçava um leque de importantes investimentos públicos a realizar num período de 15 anos, até 1950. Com numerosos objetivos, como o rearmamento do exército, da marinha, aposta nas telecomunicações, rede elétrica, urbanização, colónias, entre outros, também os transportes estiveram presentes na execução da Lei.

⁵⁹ *Termo do Contrato de trespasse para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal da linha do Vale do Tâmega (Livração a Amarante)*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1928.

⁶⁰ BARRETO, José – A privatização dos caminhos de ferro do Estado pela Ditadura Militar em 1927. *Organizações e Trabalho*, N.º 11 (1994) pp. 65-69.

⁶¹ GARRIDO, Álvaro – Conjunturas políticas e economia. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira – *História Económica de Portugal 1700-2000*, Vol. III, pp. 451-473.

Apesar de se apresentar como uma lei de fomento económico e consolidação do mercado nacional, acabou por ser sobretudo aplicada à componente de Defesa Nacional, tendo os transportes apenas absorvido 27% das despesas. Desta percentagem, o investimento mais significativo relacionou-se com os portos e as estradas⁶².

A lei apresenta no número 2 da Base I a “conclusão das redes de caminho de ferro”⁶³, que, seguindo os planos já aprovados, aumentaria em 3.231 quilómetros a rede nacional, quase o dobro das construídas até então.

A conclusão total da rede, incluindo obras de arte, material circulante e ainda toda a construção, que podia ascender a valores elevados, caso as condições do terreno não permitissem uma construção simples, acabaria por ser estimada em 2346 contos, cerca de 36% de todo o orçamento que a referida lei previa⁶⁴.

Toda esta rede não poderia funcionar sem o apoio das estradas, que facilitariam a ligação às estações e às localidades. Contudo, havia consciência de que o plano era demasiadamente ambicioso, pelo que deveria ser reduzido ao absolutamente necessário para manter alguma fiabilidade e potenciar as vantagens do investimento, num país onde o automóvel começava a ganhar vantagem face a outros transportes⁶⁵.

Na aplicação final desta lei, não obstante um investimento significativo nos transportes (apesar do seu investimento real ser inferior ao nominal), o menor valor seria aplicado nos caminhos de ferro, com cerca de 20 milhões de escudos, apenas 4% dos gastos nos transportes e 2% no global de todos os investimentos⁶⁶.

A década de 1930, apesar da sua primeira metade ter revelado algum crescimento tanto nos transportes de passageiros como na receita obtida, evidenciaria, na outra metade, uma baixa de passageiros e de lucros. Já nas mercadorias, apesar do

⁶² NUNES, Ana Bela; BRITO, José Maria Brandão de – Política Económica, Industrialização e Crescimento. In. SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A.H. (Dir.) – *Nova História de Portugal*, Vol. XII, pp. 317-318.

⁶³ Lei n.º 1914 de 24 de maio de 1935. *Diário do Governo* nº118, 24 de maio de 1935, pp. 731-732

⁶⁴ “Parte Oficial” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1167, 1 de agosto de 1936, pp. 405-407.

⁶⁵ “Parte Oficial” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1167, 1 de agosto de 1936, pp. 405-407.

⁶⁶ NUNES, Ana Bela; VALÉRIO, Nuno – A lei de reconstituição económica e a sua execução. *Estudos de Economia*. Vol. III, n.º 3 (1983) pp. 331-359.

crescimento da tonelagem transportada, a receita obtida baixou, dado tratar-se de mercadorias mais pobres, com as mais valiosas a preferirem o transporte rodoviário⁶⁷.

Esta crise ferroviária fez-se sentir em todas as linhas, tendo o prejuízo sido superior nas linhas arrendadas ao Estado. Isto preocupava as companhias, que apenas podiam contrariar a espiral negativa com uma concessão total do Estado, ou seja, com uma exploração plenamente privada. Nesta conformidade, o Governo deparava-se com duas formas de gestão, ou cedia definitivamente as linhas ou devia ser o próprio a assumir a exploração. Era necessária uma reforma legislativa e de organização do caminho de ferro⁶⁸.

Nestas circunstâncias, o Estado ver-se-ia obrigado a atuar para salvar o caminho de ferro português. No contrato da Linha do Tâmega, após a concessão das linhas, em 1927, o Estado pôde resgatar as linhas 15 anos depois. Para isso devia, durante esse período, estabelecer essa vontade com as empresas obrigadas a entregar as linhas, bem como o seu material circulante e imóveis bem conservados, condição essa primordial nos ditos contratos. Pagas pelo Estado, as indemnizações eram calculadas de acordo com o estabelecido em cada contrato, girando à volta dos resultados de anos anteriores ou juros⁶⁹.

Uma das principais medidas aplicadas na década de 1940 prende-se com a fusão de todas as empresas ferroviárias na CP, a suceder a partir de 1 de janeiro de 1947. Com novos estatutos aprovados e com a presença do Estado reforçada, a CP conseguia ganhar nova força e presença na prestação de serviço. Sem se tornar uma empresa pública, a CP controlou todas as linhas do país, à exceção da Linha de Cascais, entregue por 50 anos à Sociedade Estoril. Uma reorganização que foi vista como essencial para reavivar a ferrovia portuguesa e facilitar o avanço de novos investimentos⁷⁰.

⁶⁷ “A grave situação dos Caminhos de Ferro I” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1203, 1 de fevereiro de 1938, pp. 67-68.

⁶⁸ “A grave situação dos Caminhos de Ferro II” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1204, 16 de fevereiro de 1938, pp. 91-92.

⁶⁹ “Exercício do Direito de resgate das concessões de Caminhos de Ferro” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1145, 1 de setembro de 1935, pp. 365-367.

⁷⁰ “Fusão das empresas ferroviárias” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1416, 16 de dezembro de 1946, pp. 750-751.

No final da cronologia definida para este trabalho, a rede ferroviária nacional encontrava-se ainda longe daquilo que tinham sido os planos delineados no início do século XX. Com uma rede considerada deficitária e inconveniente, eram fáceis de diagnosticar os maiores problemas e entraves ao desenvolvimento do país e da ferrovia em particular. Nas linhas de via larga, muitos ramais sem saída acabaram por não permitir uma exploração contínua e eficiente, enquanto as vias estreitas, funcionando de forma isolada, exigiam transbordos dispendiosos, além de uma dificuldade logística acrescida.

Como referido no ponto anterior, pelo plano de 1900 a Linha do Tâmega uniria em Cavez com a linha vinda de Fafe, e posteriormente com a Linha do Corgo em Vidago. Tal plano estava ainda longe de se concretizar. Em Fafe não havia qualquer avanço, no Tâmega chegara-se a Arco de Baúlhe, última localidade antes de Cavez, que continuava por alcançar, e no Corgo o caminho tinha chegado já a Chaves, à espera da formação da prometida rede. Apesar de difícil, a ligação entre as várias linhas de via estreita permitiria o verdadeiro desenvolvimento da região e da rede nacional revelando-se eficaz e capaz de servir a população⁷¹.

⁷¹ “A Rede Ferroviária de Portugal” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1454, 16 de julho de 1948, pp. 380-382.

2. A construção da linha – agentes de dinamização do projeto

Com a inclusão da Linha do Tâmega no Plano a Norte do Mondego, a passagem do projeto à sua efetiva construção constituiu um processo longo e exigente para aqueles que o pretenderam levar avante. Desde os representantes da nação, passando pelos poderes locais e pela imprensa, foram numerosos os agentes que contribuíram para materialização da ferrovia. Sem esta interlocução entre os vários intervenientes, chegando a sua influência à opinião técnica e à política, não seria possível levar avante a construção da linha⁷².

É essencial compreender o papel desempenhado por cada instituição ou grupo de cidadãos em defesa da construção deste caminho de ferro. Esta análise debruçar-se-á sobre as diferentes fases de luta e reivindicação, que acompanharam cada um dos momentos de construção.

Com efeito, ao longo de quatro décadas, foram vários os debates e intervenientes no projeto, desde o desenho do seu traçado à aprovação e construção. Nesse sentido, as várias instituições que participaram no debate pela linha foram essenciais para defender cada uma das posições, até que o conhecimento técnico dos engenheiros se pronunciasse de forma definitiva.

2.1. Debate no Parlamento

De forma a compreendermos as dinâmicas próprias deste órgão do poder central, é fundamental perceber como ele evoluiu e alterou a sua organização e funcionamento ao longo dos diferentes regimes políticos.

Da organização emanada da Carta Constitucional, as Cortes, sede do poder legislativo da Monarquia, dividiam-se em duas Câmaras. A Câmara dos Pares do Reino, com membros vitalícios nomeados pelo rei ou de forma hereditária, e a Câmara dos Deputados, eleitos trienalmente pelos cidadãos. No final da Monarquia Constitucional,

⁷² PEREIRA, Hugo – Instituições e caminho-de-ferro, Ministério das Obras Públicas, Parlamento e Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses: (1852-1899), pp. 305-307.

a primeira compunha-se de 142 membros, oriundos do clero, aristocracia e alta burguesia. Já a dos Deputados era constituída por 155 membros, representantes do continente, ilhas e territórios ultramarinos.

Com o advento da República, o sistema bicameral manteve-se, compondo o denominado Congresso. A Câmara dos Deputados, com 163 membros eleitos, transitou para o novo regime com naturalidade; já a dos Pares transformou-se e deu lugar ao Senado, com 71 elementos⁷³.

Com a queda da República e o advento da Ditadura Militar a 28 de maio de 1926, o Parlamento caiu, ficando encerrado até à institucionalização do regime de Oliveira Salazar. O Estado Novo, legitimado pela Constituição de 1933, apesar da existência desse documento basilar da sua organização, tornou-se num Estado policial, submetido ao poder do Presidente do Conselho, esvaziando os órgãos saídos dos atos eleitorais, eles próprios totalmente manipulados pelo regime.

A Assembleia Nacional, dominada pelo partido único, a União Nacional, com os deputados escolhidos pelos seus órgãos superiores, nunca será vista como a verdadeira representante da vontade nacional, estando refém dos desígnios do regime. Consensual nas questões políticas nacionais, tentou construir assentimentos entre os vários interesses, quer económicos, quer sociais, bem como os das diferentes regiões representadas⁷⁴.

Junto à Assembleia Nacional organizava-se a Câmara Corporativa, representante de autarquias e interesses sociais. Representava, ainda que de forma não eletiva, as corporações ligadas a setores chave da sociedade, consagrados na Constituição como elementos fundamentais na construção económica e cultural da nação⁷⁵.

Assim, os debates parlamentares, apesar de não serem fulcrais na tomada final de decisões, algo que cabia inevitavelmente ao executivo por desvalorização do legislativo, não deixavam de ter alguma importância, como espaço de discussão,

⁷³ OLIVEIRA MARQUES, A. H. de (coord.) – *Portugal da Monarquia para a República*. In SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1991, vol. XI, pp. 305-306.

⁷⁴ ROSAS, Fernando (coord.) – *Portugal e o Estado Novo*. In SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A.H. (dir.) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1992, vol. XII, pp. 118-125.

⁷⁵ CARDOSO, José Luís; FERREIRA, Nuno Estevão – *A Câmara Corporativa (1935-1974) e as políticas públicas no Estado Novo*. *Ler História*. Lisboa: ISCTE, nº 64 (2013) pp. 31-54.

edificador de opiniões, capaz de exercer influência sobre quem tomaria a decisão final sobre qualquer projeto a executar⁷⁶.

Procedeu-se à análise das atas dos debates parlamentares compreendidos entre 1900 e 1949, sendo consabida a interrupção entre finais de maio de 1928 e inícios de 1935. A primeira referência à Linha do Tâmega aparece apenas em 1902 e a última em 1948.

Quadro 1 – Referências à Linha do Tâmega nos Debates Parlamentares (1902-1948)

Monarquia Constitucional		Primeira República			Estado Novo	Total
Câmara dos Pares do Reino	Câmara dos Senhores Deputados da Nação	Assembleia Nacional Constituinte	Câmara do Deputados	Senado da República	Assembleia Nacional	
1	21	2	15	7	10	56

Fonte: *Debates Parlamentares*, 1902-1948.

Das 56 referências ao caminho de ferro em estudo, 22 ocorreram na Monarquia Constitucional, 24 durante a Primeira República e 10 no Estado Novo. O número substancial de alusões à ferrovia do Tâmega divide-se em duas grandes áreas, a que se prende com reivindicação pela construção da linha, e a relativa à sua execução. Importa então compreender quais os assuntos abordados.

⁷⁶ PEREIRA, Hugo Silveira – Debates Parlamentares como Fonte Histórica: Potencialidades e Limitações. *Historiae*. Rio Grande: Universidade Federal do Rio Grande – FURG, ISSN 1519-8502. Vol. 8, n.º 1 (2017) pp. 31-52.

Quadro 2 – Tipologia de assuntos abordados nos Debates Parlamentares sobre a Linha do Tâmega (1902-1948)

Assunto	Menções
Contratualização	1
Expediente	3
Exploração	1
Indicações	2
Justificação	1
Orçamento	6
Pedidos	1
Projetos	2
Proposta de Lei	17
Reivindicação	12
Representação	5
Requerimento	2
Resposta	3

Fonte: *Debates Parlamentares*, 1902-1948.

Para a compreensão da ação destes agentes políticos no processo de construção da citada ferrovia foi analisado o trabalho dos deputados (e governantes quando se deslocavam a São Bento), denotando-se que tudo o que chegava sob a forma de “reivindicação”, “representação” e “requerimento” era basilar para dinamizar a discussão do assunto.

Como já se viu, o processo atravessou diferentes regimes políticos, durou décadas, dividindo-se em distintos momentos, pelo que a informação sobre as reivindicações pela edificação desta via pode ser analisada nessa diacronia que antecedeu a construção dos vários lanços.

Até à construção e inauguração do primeiro lanço entre a Livração e Amarante, a discussão parlamentar girou em volta da forma de aplicação do plano a norte do Mondego. Em 28 de abril de 1902, Sérgio de Castro defendeu a construção das linhas pelos afluentes do Douro, essenciais para servir a “a rica região agrícola e mineira de Bragança [...] bem como o curso do vale do Tâmega e do vale do Corgo, [...] o vale de Vila Pouca [...] e a região por excelência das águas minerais do país, que vão das Pedras

Salgadas por Sabroso e Vidago até às alcalinas quentes de Chaves”⁷⁷, sendo esta a ligação primordial com Espanha.

Já no ano seguinte, enquanto se discutia a aplicação do plano complementar, o ministro das Obras Públicas, Conde de Paçô Vieira, referiu que, apesar do vale do Tâmega ser o “caminho natural de Chaves para o Porto”, devia dar-se prioridade à ligação pelo Corgo pela passagem pela capital de Distrito, Vila Real. Independentemente da prioridade na construção, o plano previa a ligação das duas linhas, criando uma malha com as ligações ao Minho⁷⁸.

O ministro defendeu que, numa primeira fase, de modo a evitar a concorrência entre os caminhos de ferro, a rede não deveria ser completada, com o Tâmega limitado a Cavez, adiando também a ligação a Fafe. Para isso, procurava obter a autorização para o lançamento do primeiro troço. A proposta de lei que traduziu esta visão de Paçô Vieira seria validada pela Comissão de Obras Públicas no mês seguinte.

É também no ano de 1903 que, em representação dos municípios da região, alguns deputados farão chegar ao Parlamento as vontades da população, sendo o mês de maio fértil na apresentação destas posições. O deputado Mota Pego apresentou a 5 de maio quatro representações provenientes das Câmaras de Amarante, Cabeceiras de Basto, Celorico de Basto e ainda dos “proprietários de fábricas mecânicas e manuais de tecidos de linho”, do concelho de Guimarães. Realçou a importância da região, quer no abastecimento da cidade do Porto, quer na exportação de vinhos e tecidos, e valorizou a produção dos vinhos verdes, afirmando que “grande parte dos vinhos verdes que se vendem em Lisboa, são do concelho de Amarante”. As representações são publicadas no *Diário da Câmara dos Deputados*, exigindo, o deputado, a construção do troço entre a Livração e Cavez⁷⁹.

No dia seguinte, apareceu pela primeira vez uma visão alternativa ao traçado aprovado, até então sem grande contestação. Pela voz do deputado regenerador Barbosa Mendonça, natural de Felgueiras, foi apresentada uma representação do seu município pedindo alteração do projeto, “dando-lhe por ponto de partida a estação de

⁷⁷ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 66, 28 de abril de 1902, p. 18.

⁷⁸ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 71, 9 de maio de 1903, pp. 52-60.

⁷⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 67, 5 de maio de 1903, p. 5.

Caíde, por ser de vantagem não só para este concelho como para os de Lousada”, antes de descer até Amarante⁸⁰.

A resposta a este pedido da Câmara de Felgueiras chegou prontamente por parte do deputado progressista Alexandre Cabral, natural de Baião, mas eleito pelo círculo de Braga. Defendeu os interesses do Marco de Canaveses e da região, afirmando que “[a] linha como está atualmente projetada, é mais curta, e, portanto, naturalmente mais barata; atravessa a rica região de Basto, a mais importante produtora de vinhos verdes”⁸¹, recordando que o Governo e o Parlamento já tinham aprovado o trajeto, pedindo ainda brevidade na sua construção.

A 11 de maio, de novo o deputado Mota Pego apresentou uma vindicação, desta vez por parte de Mondim de Basto, que se juntava assim às quatro apresentadas a 5 de maio. Tratava-se de uma proposta em que a própria Câmara se propunha auxiliar com as expropriações, que “não devem trazer grandes encargos”, e prometia fornecer “também travessas de pinho em grande quantidade”. A proposta realçava as qualidades da região, afirmando que os povos da região vão “lutando com a desvalorização das suas riquezas e dos seus produtos, pelas dificuldades a que dão origem os intransitáveis caminhos que os ligam a qualquer das estações dos caminhos de ferro menos distantes”, essenciais ao eficaz escoamento dos seus produtos⁸².

O último momento de discussão parlamentar antes da construção do primeiro troço deu-se em 1906, quando Barbosa Mendonça apresentou nova representação do município de Felgueiras, a pedir o início da linha em Caíde. Esta disputa será analisada mais à frente, colocando lado a lado os dois projetos e os interesses que os motivaram.

Com a abertura do primeiro troço entre a Livração e Amarante a 21 de março de 1909, rapidamente regressou ao Parlamento o debate sobre que restava construir até Cavez. Ainda antes do final da Monarquia, em agosto de 1909, Eusébio Nunes da Silva, deputado pelo círculo de Portalegre e entusiasta da ferrovia, pediu que fosse iniciada a conclusão da linha até Cavez, para “servir uma das mais ricas regiões”⁸³. Esta

⁸⁰ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 68, 6 de maio de 1903, p. 5.

⁸¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 69, 8 de maio de 1903, p. 3.

⁸² *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 72, 11 de maio de 1903, p. 8.

⁸³ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 53, 27 de agosto de 1909, p. 6.

reivindicação do deputado não passou despercebida à própria região, com *O Celoricense* a dar conta das “claras e irresponsáveis palavras [que apontavam] a vantagem enorme que dessa obra advirá para a região de Basto”⁸⁴. Também em Amarante esta posição fez notícia, relatando-se que o deputado “tratou da necessidade do prolongamento da linha férrea”⁸⁵.

O presidente da sessão, José Joaquim da Silva Amado, apesar da compreensão face ao assunto, explicou que não era ainda possível começar a obra por questões orçamentais e técnicas, não obstante a importância desta linha a nível da exportação, sobretudo de vinho, já que o tornava mais barato. Pediu ainda que o engenheiro Alfredo Ferreira fosse reintegrado na comissão de estudo da Linha do Tâmega, deixando a de Lamego a Castro Daire. O ministro Barjona de Freitas reforçou que os estudos estavam parados em virtude da ocupação do referido engenheiro na Linha de Lamego, mas garantiu que os estudos prosseguiriam e logo que fosse possível se reiniciaria a construção da Linha do Tâmega.

Com a República, o debate pela Linha do Tâmega avançou, sobretudo na Câmara dos Deputados. Em 1912, António Granjo, ilustre flaviense, interpelou o ministro do Fomento, Estêvão de Vasconcelos, sobre a necessidade de se avançar com a via-férrea em Trás-os-Montes, sendo nesse quadro indispensável terminar a linha até Chaves que, a seu ver, detinha grande importância económica e militar, sendo a “porta do Norte”, em que “sob o ponto de vista da defesa, convém que tenha a sua viação completa”.⁸⁶

Ainda durante o ano de 1912, outros dois deputados manifestaram no Parlamento a sua vontade de fazer avançar este caminho de ferro. Ezequiel de Campos, deputado por Santo Tirso, defendeu o avanço, devendo ser inserido no orçamento do Ministério do Fomento. Afirma que são necessários bons ministros do Fomento e Finanças para resolverem os problemas com algumas linhas prioritárias e os seus contratos para assim se avançar verdadeiramente⁸⁷. Já Eduardo Almeida, deputado por Guimarães, lembrou que a obra da estrada entre Celorico e Amarante estava parada

⁸⁴ “A Linha Férrea do Tâmega” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 122, 2 de setembro de 1909, p. 1.

⁸⁵ “Melhoramentos locais” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1168, 25 de abril de 1909, p. 2.

⁸⁶ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 80, 20 de março de 1912, p. 6.

⁸⁷ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 133, 13 de junho de 1912, pp. 16-17.

há 20 anos, atrasando o desenvolvimento regional. Defendeu que com “a linha férrea do Vale do Tâmega iria imediatamente fomentar uma tão grande riqueza”⁸⁸. O ministro responde demonstrando vontade em alterar a proposta de lei sobre o acabamento das linhas férreas. Contudo, a prioridade foi a estrada de Basto a Amarante para facilitar a ligação ao atual troço⁸⁹.

Em 1913, com o aval da Comissão de Obras Públicas, o ministro António Maria da Silva, perante o Senado, apresentou um plano para concluir vários projetos, incluindo o da ferrovia do Tâmega, de Amarante a Mondim de Basto. Enquanto o caminho mantivesse os seus 13 quilómetros, a exploração económica e o desenvolvimento agrícola da região ficavam estagnados. Para o ministro, o desenvolvimento passaria pela construção da linha até Mondim, região a “reclamar indispensavelmente a conclusão daquele caminho de ferro”⁹⁰.

Antes da construção avançar até Gatão, Rodrigo Rodrigues, natural de Celorico de Basto, destacou-se ao criticar a prioridade dada pelo Governo à linha do Corgo, bem como a autorização da construção de uma linha privada entre Penafiel e a região de Basto, perdendo assim a oportunidade de escoar os produtos pelo Tâmega. Chamou ainda a atenção do ministro do Fomento para a legislação anterior que colocava a linha como prioritária. O ministro António Maria da Silva considerava “urgente esta linha”, reconhecendo a sua importância, e depois do empréstimo “que foi feito pela lei de 3 de abril de 1913, ela ficou imediatamente indicada como sendo aquela que primeiro se devia construir”⁹¹.

Com a inauguração do troço entre Amarante e Gatão em outubro de 1921, dois deputados apresentaram o interesse do avanço da obra até à Chapa. Com uma primeira aprovação para levar a linha até Freixieiro, centro da vila de Celorico, Sá Pereira, deputado por Beja, lembrava que estavam já aprovados 20 quilómetros para esta linha, mas “nada está feito”, defendendo a ligação com a possibilidade de tornar mais

⁸⁸ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 12, 17 de dezembro de 1912, p. 28.

⁸⁹ “Caminho de Ferro do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1367, 2 de março de 1913, p. 2.

⁹⁰ *Diário do Senado*, n.º 67, 28 de fevereiro de 1913, p. 13.

⁹¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 68, 6 de abril de 1914, p. 16.

barato o transporte de carvão⁹². Dois dias depois, será Lelo Portela, deputado por Vila Real, a apresentar uma moção onde considerou essencial o avançar das linhas transmontanas para o desenvolvimento da região⁹³.

A construção do troço entre Gatão e Chapa decorreu entre 1923 e 1926, com o seguinte troço, entre Chapa e Celorico de Basto a realizar-se entre 1928 e 1932. Esta última não teve qualquer referência no parlamento, pois como anteriormente supradito, em 1926 instalou-se uma Ditadura Militar em Portugal, fechando o Parlamento entre maio de 1928 e janeiro de 1935.

Já com a Assembleia Nacional a funcionar, o último troço desta ferrovia a ser construído, entre Celorico e Arco de Baúlhe, foi discutido. Apesar de não existir pluralismo partidário na Assembleia, assuntos como este continuavam a ser debatidos, ainda que de forma diminuta. Antunes Guimarães, deputado por Guimarães, aquando da paralisação de parte dos caminhos de ferro devido à escassez de combustível causada pela guerra na Europa, denunciou que ainda não se tinham vendido bilhetes para a Linha do Tâmega, estando esta com a circulação suspensa, o que provocou inevitáveis prejuízos. Relembrou ainda que a linha não deveria ficar apenas onde está, devendo avançar para entroncar na Linha de Guimarães, dando acesso a Leixões. Não se considerava esclarecido sobre a razão da paragem dos estudos e reforçou a urgência de se reabrir a exploração e recomeçar os estudos para levar a linha à região de Basto⁹⁴.

Como se depreende, o Parlamento acabou por ter um papel relevante na dinamização do projeto, trazendo o assunto à colação nos diferentes momentos de construção desta ferrovia, sobretudo pela voz de deputados que haviam sido eleitos por círculos da região que beneficiaria dessa infraestrutura.

Por sua vez, os poderes e instituições locais não ficaram parados e empregaram os seus esforços com vista à concretização desta melhoria material.

⁹² *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 113, 24 de julho de 1922, p. 9.

⁹³ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 115, 26 de julho de 1922, p. 5.

⁹⁴ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, n.º 123, 13 de fevereiro de 1942, pp. 211-215.

2.2. Poderes e organizações locais

Uma das forças fundamentais na luta pela construção da Linha do Tâmega veio da própria região. Sendo, sem dúvida, os principais interessados na construção desta infraestrutura, tanto os poderes municipais, como várias organizações formais ou informais de cidadãos de cada concelho vão participar ativamente, com as suas reivindicações, na construção das várias etapas da Linha do Tâmega.

Esta luta terá voz sobretudo através da imprensa, que se constituirá como o meio difusor das diferentes posições e intervenientes. Como já referido, dos três periódicos analisados apenas um cobre toda o período em análise. Mesmo assim, é possível perceber que os esforços das entidades locais se concentram sobretudo nos momentos que antecedem a construção do primeiro troço e primeiros anos após a sua inauguração.

O primeiro momento data de 1903, quando António Cândido, e um conjunto de representantes “dos povos dos concelhos d'Amarante, Celorico, Mondim e Cabeceiras” procuraram comunicar com o ministro das Obras Públicas para pedir que “se mandasse proceder à conclusão dos estudos da linha autorizada do Vale do Tâmega”. Também a Câmara de Amarante procurou demonstrar o interesse do concelho na construção da linha, enviando um telegrama a esse ministro⁹⁵.

António Cândido, natural de Amarante, assumiria nesta primeira fase um papel preponderante na luta pela construção, sobretudo no que respeita à demonstração da relevância da ferrovia para a sua terra. Antigo deputado em três ocasiões, ministro do Reino entre 1890 e 1891, posteriormente Par do Reino, sendo Presidente da Câmara dos Dignos Pares do Reino entre abril e agosto de 1905, o conselheiro era sem dúvida a mais prestigiada figura política da região que procurava o progresso pela ferrovia⁹⁶.

Com os trabalhos já a decorrer desde 1905, as instituições locais tomaram posição, com a Câmara de Amarante em março de 1908 a tentar pressionar “para que

⁹⁵ “Linha do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 864, 28 de junho de 1903, p. 2.

⁹⁶ ALMEIDA, Pedro Tavares de – António Cândido Ribeiro da Costa (1850-1922). In MÓNICA, Maria Filomena (dir.) – *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*. Lisboa: Assembleia da República, 2004, vol. I, pp. 850-855.

sejam ativados os trabalhos da linha férrea do Vale do Tâmega, a fim de que a sua inauguração seja em setembro”⁹⁷.

Em junho seguinte seria o Governador Civil do Distrito de Braga, Francisco Botelho, natural de Cabeceiras, a pedir ao ministro Calvet Pinto de Magalhães o avanço dos estudos e a construção da linha para lá de Amarante. Uma ação bem vista, quer em Cabeceiras, onde era apontado como alguém que “cada vez mais se empenha pelo progresso da sua terra natal”⁹⁸, quer na região, onde era ressaltado o “bom serviço que presta à grande região de Basto”⁹⁹.

Ainda em 1908, cerca de 250 dos principais proprietários de Celorico enviaram, em conjunto com a Câmara Municipal, telegramas ao referido ministro e ao conselheiro Fernando de Sousa, pedindo a “imediata construção da linha férrea do Vale do Tâmega”¹⁰⁰. Para este significativo grupo de proprietários e representantes do poder autárquico, tal construção era essencial para “atenuar a grande crise de trabalho que esta região atravessa”¹⁰¹.

Com a abertura do primeiro troço em março de 1909, a região não deixou de procurar manter o ímpeto da construção. Os municípios de Amarante, Celorico, Mondim e Cabeceiras de Basto harmonizaram uma posição conjunta, tendo em vista pressionar o Governo para que o “2.º e 3.º traçado daquela prometedora linha se vá realizando, conforme se acha aprovado por lei”¹⁰².

Contudo, não só a região de Basto pugnava pela construção do caminho de ferro. Como sabemos, o destino final da ferrovia do Tâmega seria a cidade fronteiriça de Chaves, onde, em agosto de 1915, um grupo de comerciantes, industriais e proprietários, enviaram uma representação “coberta por cerca de 4000 assinaturas”¹⁰³. Este conjunto de cidadãos defendia que se seguisse “o traçado primitivo pela margem esquerda”¹⁰⁴.

⁹⁷ “Caminho de Ferro do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1112, 29 de março de 1908, p. 2.

⁹⁸ “Linha do Vale do Tâmega” – *Jornal de Cabeceiras*. Cabeceiras de Basto, n.º 639, 14 de junho de 1908, p. 2.

⁹⁹ “Linha Férrea do Tâmega” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 59, 11 de junho de 1908, p. 1.

¹⁰⁰ “Linha do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1130, 2 de agosto de 1908, p. 2.

¹⁰¹ “Linha do Vale do Tâmega” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 66, 30 de julho de 1908, p. 1.

¹⁰² “Estação d’Amarante” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1200, 5 de dezembro de 1909, p. 2.

¹⁰³ “Linha férrea” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1505, 24 de outubro de 1915, p. 3.

¹⁰⁴ “Caminho de Ferro do Tâmega” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 438, 7 de outubro de 1915, p. 2.

A derradeira referência a esta forma de luta relaciona-se com o último troço a ser construído entre Celorico e Arco de Baúlhe. Em 1946, a 21 de julho, precisamente no ano anterior ao início dos trabalhos, as Câmaras de Celorico, Mondim, Cabeceiras e Ribeira de Pena, pelas mãos dos Governadores Cívicos de Braga e Vila Real, enviaram ao ministro um pedido para a conclusão da linha até ao Arco de Baúlhe, este prometeu “resolver o assunto depois de ouvidas as repartições técnicas”¹⁰⁵.

É então possível compreender que também as instâncias locais tendo em vista pressionar o Governo na procura e na tomada de posição face ao avanço e construção deste caminho de ferro. Depreendemos ainda quão importante se tornou a imprensa, tornando-se na plataforma primordial para a divulgação destas iniciativas locais que, muitas vezes, dialogaram com o poder central para lhe fazer chegar as suas preocupações e objetivos. Porém, não será apenas na sua dimensão noticiosa que a imprensa periódica exercerá, pela sua capacidade influenciadora, um papel fundamental na luta pela construção da ferrovia.

2.3. A imprensa periódica local

Tal como referimos anteriormente, foram analisados no nosso estudo três periódicos de âmbito regional: a *Flor do Tâmega*, de Amarante, *O Celoricense*, de Celorico de Basto e ainda o *Jornal de Cabeceiras*, do município com o mesmo nome. Estes órgãos de imprensa, publicados semanalmente, foram fundamentais nas exigências das organizações locais. É essencial examinar o seu próprio papel no combate pela construção desta infraestrutura.

A grande expansão da imprensa provincial dá-se com a Regeneração, quer com objetivos de defesa da comunidade em geral, como de extensão de agremiações políticas em busca de apoios eleitorais, mas sempre como forma de se afirmar face a outras regiões do país.

Esta imprensa foi determinante para abrir as localidades à informação nacional e internacional. Apesar das limitações decorrentes do elevado analfabetismo, os

¹⁰⁵ “Linha do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 3105, 4 de agosto de 1946, p. 2.

periódicos que se desenvolveram fora dos grandes centros conseguiram, em alguns casos, evoluir e solidificar-se no limiar do século XX¹⁰⁶.

Outra das grandes limitações colocadas à imprensa prende-se com a censura, já que desde finais da década de 1880, com o aumento da contestação republicana e socialista à Monarquia Constitucional, a imprensa, então vista como “um dos seus maiores inimigos”¹⁰⁷, vai ser alvo de forte repressão por parte de vários governos, desde Hintze Ribeiro a João Franco.

Com o 5 de outubro de 1910 nasce um novo sentimento de imprensa livre, que apesar de prevista na Lei da Imprensa do mesmo ano, acabou atropelada pela resistência monárquica, pela Grande Guerra e ainda pelo período de governo de Sidónio Pais.

Aquando do fim do Sidonismo a liberdade de imprensa conseguiu desenvolvimentos, sendo abolida definitivamente a censura prévia em 1919. Todavia, esta consciência de liberdade terminaria em 1926 com o advento da Ditadura Militar que foi criando uma sofisticada máquina de repressão¹⁰⁸.

Em 1929, com a criação da Direção Geral dos Serviços de Censura à Imprensa, reestruturada em 1932, procedeu-se à organização e institucionalização da censura, confirmada pela Constituição de 1933. No documento base do Estado Novo, a censura depreende-se como necessária à orientação dos cidadãos, distinguindo a “boa” da “má” informação¹⁰⁹.

Um dos principais objetivos do Estado Novo centrou-se na manipulação da opinião pública, procurando que a informação veiculada pelos jornais criasse na população uma opinião favorável ao regime. Com a Guerra Civil Espanhola e a Segunda Guerra Mundial estabelece-se uma “censura de tempo de guerra”, que procura uma limitação da ação da imprensa, sobretudo a de cariz provincial, controlando a tiragem, a

¹⁰⁶ TENGARRINHA, José – *Nova História da Imprensa Portuguesa*. Lisboa: Temas e Debates, 2013, pp. 791-792.

¹⁰⁷ TENGARRINHA, José – *História da Imprensa Periódica Portuguesa*. 2.ª edição. Lisboa: Editorial Caminho, 1989, p. 259.

¹⁰⁸ GARCIA, José Luís – Sobre a Censura em Portugal. In GARCIA, José Luís (org.) – *Estudos sobre os jornalistas portugueses: metamorfoses e encruzilhadas no limiar do século XXI*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2009, p. 55.

¹⁰⁹ GARCIA, José Luís – Sobre a Censura em Portugal. In GARCIA, José Luís (org.) – *Estudos sobre os jornalistas portugueses: metamorfoses e encruzilhadas no limiar do século XXI*, p. 56.

publicidade e a sua própria organização. É salvaguardado o “sossego” da população, garantindo uma forte limitação das notícias sobre o conflito¹¹⁰.

Estes periódicos, sobretudo semanários, eram enquadrados pelo Secretariado de Propaganda Nacional em três categorias: os da Situação, os Católicos e os da Oposição. Apenas os autorizados pela censura podiam publicar anúncios oficiais, o que inevitavelmente afetava a sua atratividade perante o público. Apesar de tudo, a categoria de periódico de oposição não correspondia diretamente a uma suspensão da publicação. O final da Segunda Guerra Mundial trouxe a oposição democrática ao de cima, com o Estado Novo a fortalecer a censura sobre aqueles jornais que se revelaram afetos às candidaturas do Movimento de Unidade Democrática¹¹¹.

Olhando para as tomadas de posições da imprensa, estas são sobretudo feitas em artigos de opinião. Estes serão mais comuns em períodos de maior reivindicação política, liberdade de expressão e de imprensa, acabando por se concentrar sobretudo no período coincidente com os anos finais da monarquia e a 1.ª República. Dos periódicos analisados, o de Celorico de Basto demonstra ser o mais reivindicativo.

Em junho de 1907, já durante o processo de construção do primeiro troço, Fernando de Sousa, importante engenheiro, visto como uma autoridade dos caminhos de ferro, além de colaborador da Gazeta dos Caminhos de Ferro (primeiro como redator e posteriormente como diretor)¹¹², é citado na *Flor do Tâmega*, em relação à sua presença numa conferência de Engenheiros Civis. Na sua participação demonstrou a importância económica em concluir os projetos do Entre Douro e Minho, onde a Linha do Tâmega se inclui. Seguindo aquilo que o engenheiro referiu, o periódico sugeriu que deviam ser enviados representantes das três edilidades da região de Basto ao conselheiro Fernando de Sousa para reforçar a vontade das populações perante o ministro.

¹¹⁰ GOMES, Joaquim Cardoso – A censura no Estado Novo: o caso da imprensa de província (1936-1945). In GARCIA, José Luís; ALVES, Tânia; LÉONARD, Yves (coord.) – *Salazar, o Estado Novo e os media*. Lisboa: Edições 70, 2017, pp. 64-91.

¹¹¹ GOMES, Joaquim Cardoso – A censura no Estado Novo: o caso da imprensa de província (1936-1945), pp. 81-100.

¹¹² BARRETO, José – Sousa, Fernando de. In BARRETO, António; MÓNICA, Maria Filomena (coord.) – *Dicionário de História de Portugal – Suplemento*. Lisboa: Livraria Figueirinhas, 2000, vol. IX, pp. 474-476.

Neste momento era de grande oportunidade uma representação das três câmaras de Basto aos poderes constituídos pedindo para já a construção da linha de Amarante a Cavez. E mais conveniente seria enviá-la diretamente ao Sr. conselheiro Fernando de Sousa, para que ele reforçasse o pedido e fizesse ver ao ministro competente a extrema necessidade e a suma importância desta linha¹¹³.

No mês seguinte, o *Celoricense* patenteava a sua apreensão face à lentidão dos estudos relativos à segunda secção da ferrovia. Segundo este artigo, havia a possibilidade de Amarante se tornar o término da linha durante muitos anos ou até de forma permanente. Nesse sentido, é a própria imprensa a colocar-se na linha da frente como instigadora de uma vontade comum em avançar com a obra, desafiando as autoridades locais a compatibilizar posições a favor da conclusão da linha.

O que nós temos a recear é apenas a morosidade com que no nosso país se realizam todos os melhoramentos. E para de certa forma atenuarmos esses mal preciso é que a imprensa não abandone o assunto e que as câmaras municipais insistam com sucessivas representações aos poderes públicos. Cremos até que um grande comício, promovido por elementos dos concelhos próximos e do nosso, alguns resultados havia de produzir a favor da mais rápida conclusão da Linha do Vale do Tâmega¹¹⁴.

Ainda no mês de julho, S. Ramos levará à capa do periódico amarantino uma compilação com as mais relevantes razões para levar o caminho de ferro da Linha do Douro pelo Tâmega até Chaves e Verin. Demonstrava a vontade e importância que a região de Basto, sobretudo Mondim, tem demonstrado para conseguir o caminho de ferro¹¹⁵. Opinião reforçada no mês seguinte, onde apresenta como a sua principal preocupação o bom serviço que se prestará a todas as freguesias da região, referindo inequivocamente que “é preciso servir os povos com igual justiça”¹¹⁶.

¹¹³ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1072, 23 de junho de 1907, p. 1. Optou-se pela atualização da grafia nas transcrições documentais.

¹¹⁴ “Linha Férrea do vale do Tâmega” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 10, 4 de julho de 1907, p. 1.

¹¹⁵ “O caminho de ferro do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1076, 21 de julho de 1907, p. 1.

¹¹⁶ “Ainda o caminho de ferro do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1079, 11 de agosto de 1907, p. 1.

Aquando das notícias de que, como já referimos anteriormente, o Governador Civil de Braga, Francisco Botelho, se dirigiu ao ministro a pedir a construção da linha, de novo a imprensa local tomou o papel de motivadora dentro da luta pela construção da linha. A notícia, corroborada pela edição mais próxima do *Jornal de Cabeceiras*¹¹⁷, é vista como a principal oportunidade de juntar a região na reivindicação da construção, com o periódico de Celorico a propor mais uma vez a mobilização das populações, com um comício dinamizado pelos municípios, referindo que: “Ninguém melhor do que a elas [as câmaras] poderia fazer interessar a opinião publica na reclamação de tão apreciável melhoramento”¹¹⁸.

Dias depois da inauguração do primeiro troço até Amarante, o passo seguinte da construção tornou-se tema recorrente na imprensa local, sendo lançadas críticas aos deputados do círculo eleitoral de Braga que, segundo as notícias de Celorico, ignoravam as necessidades e constantes pedidos de melhoramento dos municípios, à exceção da capital do distrito. Voltam a desafiar os municípios a entrar na luta, chamando ainda os “ilustres deputados pelo círculo a trabalhar alguma coisinha a favor dos nossos interesses” à causa, caso “não se incomodassem muito”, rematando em tom irónico¹¹⁹.

Em agosto do mesmo ano, Celorico de Basto acusou Amarante de boicotar o avanço da obra, referindo que era consabida a sua pretensão de aí “de demorar tanto quanto possível a continuação dos mesmos trabalhos”; inclusive denunciou um ilustre defensor da linha terminar em Amarante, argumentando que esta “encontrou o mais satisfatório acolhimento no sr. conselheiro António Cândido – que, pelos modos, estaria agora de opinião diferente”¹²⁰. Acusações levadas mais além no número seguinte.

Se, como se insinua, o sr. conselheiro António Cândido se interessa realmente pela Linha do Tâmega, poderá alguém de boa-fé asseverar que ele não tenha bastante importância para não deixar preterir por todas as outras a nossa linha? Não seria preciso para isso

¹¹⁷ “Linha do vale do Tâmega” – *Jornal de Cabeceiras*. Cabeceiras de Basto, n.º 639, 14 de junho de 1908, p. 2.

¹¹⁸ “Linha férrea do Tâmega” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 59, 11 de junho de 1908, p. 1.

¹¹⁹ “Os nossos deputados e a linha férrea do Tâmega” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 99, 25 de março de 1909, p. 1.

¹²⁰ “A linha férrea do Tâmega e a estrada de Celorico a Amarante” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 120, 19 de agosto de 1909, p. 1.

um esforço sobre-humano, tanto mais que, a par dos enormes benefícios a esperar da Linha do Tâmega, há o absurdo de esta produzir atualmente diminuta receita no minguado percurso de 13 quilómetros! – o que tem levado o sr. conselheiro Fernando de Sousa a empregar dedicados esforços para a continuação dessa linha. Mas os potentados de Amarante...¹²¹.

Já em 1915, o periódico amarantino noticia que alguns deputados de Guimarães tinham solicitado ao ministro do Fomento e ao administrador da Caixa Geral de Depósitos que a linha avançasse para Mondim, argumentando que, tal como se encontrava, o Estado estava a ter prejuízo. Lançando uma correção a esses mesmo deputados, a publicação alega que a linha só não se demonstrava lucrativa pois, seis anos após a abertura, ainda não se perspectivava o primeiro avanço até Mondim e ainda não estava construída a estrada até Celorico, que permitiria escoar produtos de uma região “cuja densidade populacional é uma das primeiras do país”¹²².

A imprensa local, com o passar do tempo e o adensar da censura, foi abandonado o seu tom aguerrido e papel reivindicativo. As limitações dos periódicos analisados podem ter escondido muitas das exigências para as fases posteriores de construção, contudo, essa atividade editorial diminui drasticamente logo com a República, pelo que podemos depreender que caso existissem dados, seriam em número bastante inferior ao registado no período anterior ao advento da República.

2.4. Os diferentes projetos – interesses em disputa

Como referimos anteriormente, o projeto deste caminho de ferro na sua versão original, saindo da Livração e dirigindo-se a Cavez, encontrou oposição num projeto alternativo. Do plano aprovado desde 1900 e apresentado em 1903 pelo ministro das Obras Públicas, Paçô Vieira, a linha pela Livração devia “ser construída pelo Estado

¹²¹ “A linha férrea do Tâmega e a estrada de Celorico a Amarante” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 121, 26 de agosto de 1909, p. 1.

¹²² “Linha férrea” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1510, 28 de novembro de 1915, p. 2.

quando haja oportunidade”¹²³. Contudo, o ano de 1904 revelou-se de grande turbulência, quando um grupo originário da Lixa, apresentou um projeto diferente, propondo a origem desta via em Caíde, em desfavor da Livração.

Aquando dos estudos para a primeira proposta da rede complementar a norte do Mondego, em 1899, uma das hipóteses para o início do caminho-de-ferro pelo Tâmega era precisamente Caíde. Contudo, o concelho de Lousada não se posicionou favoravelmente a esta possibilidade, enquanto Amarante e Marco de Canaveses o fizeram, bem como a demonstração, por parte da Associação de Engenheiros Civis Portugueses, da maior facilidade em iniciar a linha na Livração, quer pelas dificuldades orográficas do projeto concorrente, quer pelo maior benefício para Amarante, bastante povoada¹²⁴. Foi mercê desta conjugação de fatores que a localidade de Livração acabou por figurar no plano final, decretado a 15 de fevereiro 1900.

Foi com alguma surpresa que a hipótese de Caíde reapareceu por iniciativa de um grupo de pressão da Lixa, no concelho de Felgueiras, limítrofe a Amarante. As pretensões terão sido apresentadas pela primeira vez em dois periódicos, que a *Flor do Tâmega* analisou em 5 de junho, iniciando uma série de artigos de opinião em defesa da vontade do concelho de Amarante em continuar o projeto pela Livração.

Para o autor anónimo destes artigos, a tentativa por parte da Lixa era “um absurdo, pela descentralização da linha do ponto mais comercial”, ou seja, Amarante. Recaiá então, a grande esperança de Amarante no “notabilíssimo sr. Dr. António Cândido”, de quem se esperava que agisse em “defesa dos nossos direitos conquistados”¹²⁵.

A 12 de junho foi publicado o artigo mais extenso, espalhando-se por grande parte do jornal. Com a defesa dos interesses de Amarante como a principal preocupação do semanário, noticiando com detalhe uma reunião de todos os comerciantes nos Paços do Concelho, com vista a elaborar um protesto contra o projeto pela Lixa.

¹²³ “Via férrea-Estradas” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 856, 3 de maio de 1903, p. 2.

¹²⁴ PEREIRA, Hugo Silveira – Quando o comboio chegou a Lousada. *Oppidum Actas das III Jornadas de História Local*. Lousada: Câmara Municipal de Lousada. Número especial (2012) pp. 42-43.

¹²⁵ “Caminho de ferro do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 913, 5 de junho de 1904, p. 3.

Esta reunião foi clara a apontar que, caso o projeto se alterasse para acomodar as vontades da Lixa, acabaria com as esperanças de progresso para a região do Tâmega, dado que a variante pela Lixa acrescentaria sensivelmente o dobro da distância entre o início do caminho-de-ferro e a vila de Amarante:

O projeto não pode ser alterado porque viria irremediavelmente fazer tombar as nossas melhores esperanças a favor de quem não tinha direito a isso. Se nós hoje estamos mal, amanhã estaríamos pior, porque a mira dos interessados no desvio é apenas servir interesses egoístas que todos conhecemos, em prejuízo desta Vila, que há de, e deve ser, o centro natural de toda a região fertilíssima do Vale do Tâmega. Devemos protestar contra isso, devemos protestar contra quem, sem mandato especial, se arvorou em representante dos amarantinos, e devemos hoje, pela nossa atitude, demonstrar que não nos deixaremos ludibriar com boas palavras, e que ainda temos quem nos altos poderes advogue os nossos interesses, que são os da razão e do direito¹²⁶.

São 136 comerciantes a demonstrar ao ministro, através do protesto, o seu descontentamento perante o projeto rival, assumindo serem eles os verdadeiros representantes das classes produtivas de Amarante, exigindo por isso “que o troço da Livração se conserve tal como está no projeto”¹²⁷.

A figura de António Cândido foi determinante em todo este processo, sendo o próprio a entregar o protesto em mãos ao ministro das Obras Públicas. Informou a Comissão de comerciantes que disse ao governante o que considerou “preciso em defesa dos nossos interesses”, prometendo “pugnar pelos interesses dos meus vizinhos, que prezo e estimo muito”¹²⁸.

Um correspondente de Amarante para a *Província* questionou: “O trajeto da Lixa para Amarante, por terrenos bravos e freguesias de pouca importância, torneando vales e serras n'uns 15 quilómetros, não desanimaria os trabalhos d'estudos? É necessário

¹²⁶ “Caminho de ferro do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 914, 12 de junho de 1904, p. 1.

¹²⁷ “Caminho de ferro do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 914, 12 de junho de 1904, p. 1.

¹²⁸ “Caminho de ferro do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 915, 19 de junho de 1904, p. 2.

não vermos só o interesse particular, mas também os benefícios do país!"¹²⁹ Com apoio nos estudos efetuados, o cerne da questão incidiu no aumento da distância para esta linha, que não beneficiaria o desenvolvimento económico de Amarante.

Será também na imprensa extra amarantina que parte da defesa do trajeto pela Livração se fará, com a *Flor do Tâmega* a referir e aproveitar alguns desses artigos. Uma das principais vozes de auxílio à causa amarantina foi Amadeu de Freitas, redator do *Diário*, periódico lisboeta, que a 17 de julho apresentou um artigo de defesa da Linha do Tâmega pela Livração, logo transcrito no *Novidades*, também da capital, alastrando essa posição a outros periódicos lisboetas.

Amadeu de Freitas, jornalista que confirma ser amarantino no número de 31 de julho¹³⁰, onde acusa o médico Cerqueira Magro, proprietário do Sanatório do Seixoso, na Lixa, de orquestrar, em proveito próprio, o projeto do desvio pela Lixa, para beneficiar a instituição que criara.

Diz-nos o sr. Magro na sua carta, que muitos cavalheiros pertencentes a cinco freguesias do concelho de Amarante, à povoação da Lixa, e a todas as freguesias que desde a Lixa se estendem até Caíde, pertencentes aos concelhos de Felgueiras e Lousada, pediam o tal desvio. Está bem. Mas que prova isso? Prova só que o pedir é livre, segundo a Carta Constitucional, e que nem sempre se tem razão e justiça no pedir. Mais nada. Suponha o digno proprietário do Seixoso que as restantes freguesias do concelho de Amarante, que são umas 41, assim como os concelhos de Celorico, Cabeceiras, Baião, etc., se lembravam também de pedir outros tantos desvios? Quem podia ser mordomo com tais fregueses? Ora é o caso. Tudo o mais são questiúnculas de campanário, que se cifram no *tira-te daí para me pôr eu*. Se o desvio fosse autorizado, o que não cremos nem é lícito esperar, sabemos que o traçado iria beneficiar algumas freguesias de Lousada e Felgueiras, e valorizar extraordinariamente o Sanatório do Seixoso, de que o sr. Cerqueira Magro, segundo francamente afirma é proprietário¹³¹.

¹²⁹ "Caminho de ferro do Vale do Tâmega" – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 915, 19 de junho de 1904, p. 3.

¹³⁰ "O nosso caminho de ferro" – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 921, 31 de julho de 1904, p. 2.

¹³¹ "O nosso caminho de ferro. O que diz a imprensa de Lisboa" – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 919, 17 de julho de 1904, p. 1.

Este amarantino revela-se confiante nos estudos realizados, que tecnicamente deveriam corroborar a posição de Amarante e a defesa da linha pela Livração, como sendo a opção mais viável, tanto sob o ponto de vista técnico como económico. Porém, em correspondência direta com a *Flor do Tâmega*, apela ao esforço do concelho na luta pelos seus direitos, afirmando que “É bom, contudo, não confiar desmedidamente nos acontecimentos”, em referência a esses mesmos estudos favoráveis¹³².

De Ribeira de Pena, concelho interessado no avanço da linha, que inevitavelmente o cruzaria em fases mais adiantadas, tem no seu correspondente d’*O Século*, uma palavra de maior neutralidade, em que afirma a confiança no ministro em “dirimir a contenda”, agindo “sem adiar a realização de um melhoramento de que principalmente depende a prosperidade d’uma das mais opulentas regiões do norte do país”¹³³. Apesar da sua posição, acaba por criticar a proposta da Lixa, dado o avanço que os estudos pela Livração já levavam. O momento mais decisivo na contenda entre os dois trajetos é noticiado a 11 de setembro, com ambos os projetos a serem entregues no Ministério das Obras Públicas para apreciação¹³⁴.

2.5. O projeto vencedor

A resposta definitiva chegou dois meses depois com a confirmação da escolha do trajeto pela Livração como o lanço inicial da Linha do Tâmega. A vila promoveu festejos, regozijando-se com essa “nova fase de progresso e de vida para Amarante”¹³⁵.

Apesar da decisão, a polémica na imprensa não terminou, com algumas vozes a lamentar a deliberação final. No final de 1904, um artigo visava o chefe do Partido Regenerador de Felgueiras, que acusava de não ter auxiliado a causa da Lixa, e outro, no

¹³² “O nosso caminho de ferro” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 921, 31 de julho de 1904, p. 2.

¹³³ “Linha do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 922, 7 de agosto de 1904, p. 2.

¹³⁴ “Caminhos de ferro do Minho e Douro” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 927, 11 de setembro de 1904, p. 2.

¹³⁵ “Caminho de ferro do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 940, 11 de dezembro de 1904, p. 2.

início do ano seguinte, acusou a Câmara de Amarante de ter recorrido ao suborno para o projeto da Livração ser aprovado, denúncia que foi refutada¹³⁶.

O ponto final em toda esta disputa chegou com o artigo de José Fernando de Sousa, à época importante engenheiro dos Caminhos-de-Ferro do Estado e membro do conselho de administração da companhia¹³⁷. O engenheiro faz uma explicação acerca da escolha do troço da Livração em detrimento do troço de Caíde. Acusou as associações do Porto de apoiar os projetos da linha pela Lixa, sem conhecerem as razões para a escolha da Livração, sendo, na sua visão, a política a intrometer-se em questões de ordem técnica e económica. Rematou realçando que o “custo do troço da Livração é de 260 contos [...] o de Caíde eleva-se a 433”¹³⁸. Os trabalhos iniciariam a 30 de abril.

O mesmo engenheiro, já em 1907, refere no periódico *Cabeceirense* que, “a via-férrea não pode vir de Caide diretamente a Amarante por se lhe interpor o monte (Pidre) e veio da Livração por ser a estação mais próxima do Tâmega, a fim de aproveitar o trajeto natural à margem do rio”¹³⁹, demonstrando que as pretensões apresentadas pelo grupo da Lixa liderado por Cerqueira Magro eram na verdade irrealistas.

Seguindo o compreendido no ponto anterior, relativo à importância da imprensa local, é evidente que o semanário *Flor do Tâmega* assumiu um papel de proteção às ambições do concelho de Amarante, coletando opiniões e testemunhos de simpatizantes com a causa que claramente defendiam. Os concelhos que preferiam a variante por Caíde, Lousada e Felgueiras, bem como Cerqueira Magro, apenas conseguiriam ver chegar o caminho de ferro em 1912 com a inauguração do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios, sem se iniciar em Caíde, mas com passagem pelos concelhos reivindicantes¹⁴⁰. Ficou estabelecido que o caminho a seguir seria o que já analisamos no capítulo anterior, e que podemos verificar com maior pormenor na Figura 2.

¹³⁶ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 949, 12 de fevereiro de 1905, p. 3.

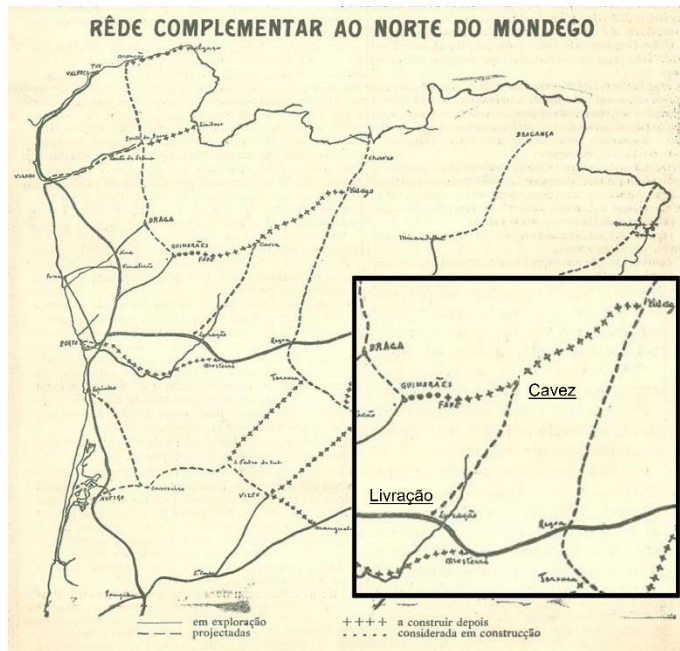
¹³⁷ PEREIRA, Hugo – *A Política ferroviária Nacional (1844-1899)*, p. 13.

¹³⁸ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 945, 15 de janeiro de 1905, p. 1.

¹³⁹ “Ainda o caminho de ferro do Tâmega” – *Jornal de Cabeceiras*. Cabeceiras de Basto, n.º 600, 24 de agosto de 1907, p. 1.

¹⁴⁰ FERREIRA, José Fernando Coelho – *O Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios*. 3.ª ed. Lousada: Câmara Municipal de Lousada, 2000.

Figura 2 – Rede complementar ao Norte do Mondego



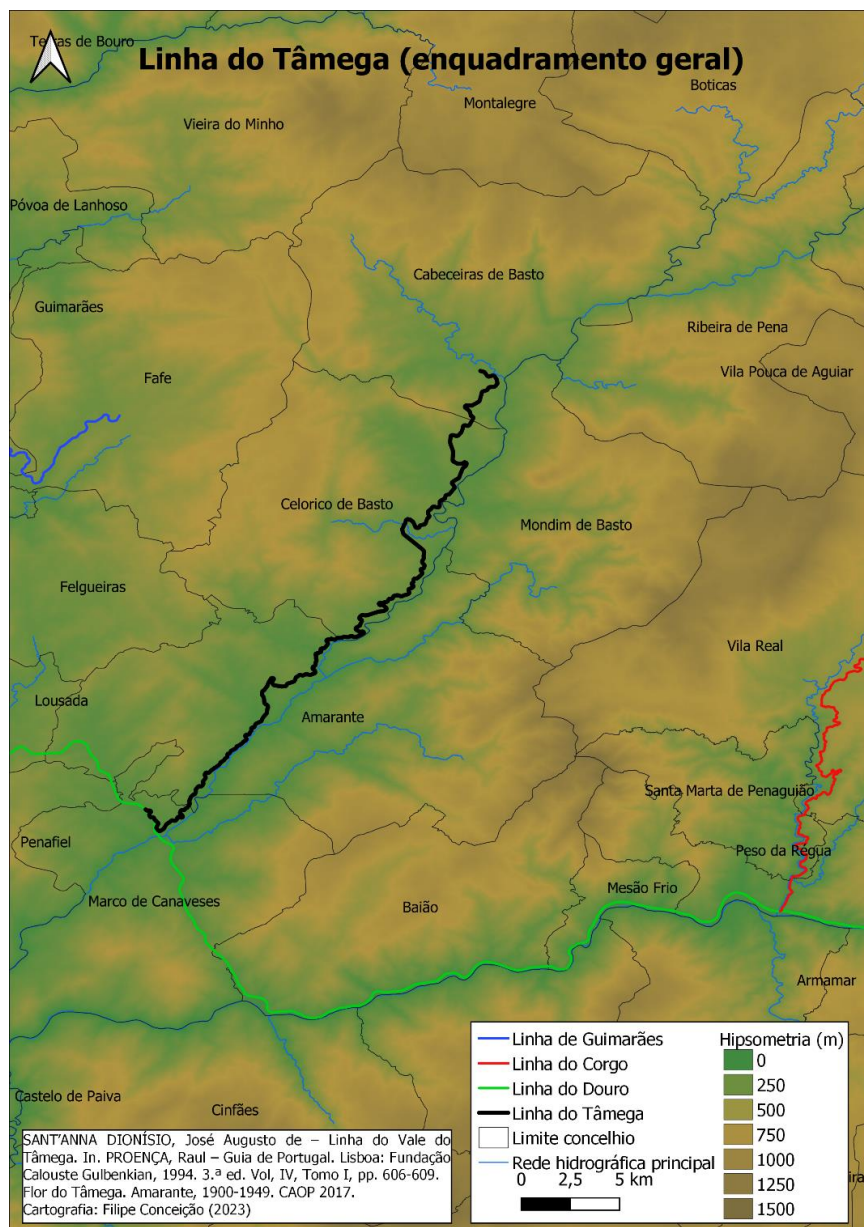
Fonte: “A rede complementar ao Norte do Mondego”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 372, 16 de junho de 1903, pp. 203-205.

Esta ferrovia devia iniciar-se na Livração, acompanhando o rio até Amarante, avançando posteriormente até Celorico, Mondim e finalmente Cavez, naquilo que seria a primeira fase do projeto que unificaria com a linha da Régua a Chaves. Estava tudo preparado para se iniciar a construção, em 1905.

3. A (Lenta) Construção – “Até que enfim! Diziam os impacientes”

Apesar de ser uma obra que se pretendia rápida e eficaz, na principal ligação de Chaves ao Porto, será preciso esperar quase meio século para serem concluídos os trabalhos, sem nunca atingir o objetivo original. Do primeiro lançamento de estudos, em 1903, à última inauguração, em 1949, é analisada a construção atribulada da ferrovia do Tâmega, entre a Livração e Arco de Baúlhe, representada na Figura 3.

Figura 3 – Linha do Tâmega (enquadramento geral)



Não obstante a vontade de avançar com as linhas afluentes do Minho e Douro, estas deveriam ser construídas de forma “económica”. A única solução que se coadunava com um orçamento reduzido era a bitola estreita, medindo 100 centímetros entre carris. Esta técnica, validada pelos engenheiros, era vista como a possibilidade ideal para aplicar nas linhas afluentes à principal rede, construída em bitola larga¹⁴¹.

Além da questão económica, o relevo tomou uma importância fulcral na decisão de aplicar a via estreita nas linhas secundárias. À semelhança do que aconteceu nas restantes afluentes da Linha do Douro, necessitou de se adaptar à morfologia do terreno. O território, com características montanhosas, acabaria por tornar a obra mais difícil e mais cara. Pela Europa, mas também nos Estados Unidos, já se experimentavam soluções para transpor estas dificuldades, aplicando bitolas mais estreitas. Em Portugal, alguns engenheiros, como Xavier Cordeiro, procuravam compreender esta tecnologia¹⁴².

A escolha baseava-se sobretudo nas condições de tráfego, na tecnologia a aplicar, no tipo de serviço e no relevo, sendo, no caso das linhas a norte do Mondego, o último parâmetro aquele que mais influência teve¹⁴³.

Ainda assim, alguns dos mais reputados engenheiros do país, encarregados pelo governo de estudar as soluções, levantavam dúvidas sobre as vantagens da via estreita, mesmo em casos de morfologia difícil. A vertente económica foi o grande catalisador da aplicação da bitola de um metro. À semelhança do que tinha sido feito em África, também nas vias secundárias da metrópole, onde se incluem as do Plano a Norte do Mondego, se aplicou a via estreita¹⁴⁴.

Dado tratar-se de um período de tempo extenso, é essencial repartir o estudo pelas diferentes fases de construção. Através da cronologia da Figura 4, é possível

¹⁴¹ PEREIRA, Hugo S.; NAVARRO, Bruno; BEIRA, Eduardo – *A questão da bitola estreita em Portugal e colónias*. Vila Nova de Gaia: Inovatec, 2019, pp. I-18.

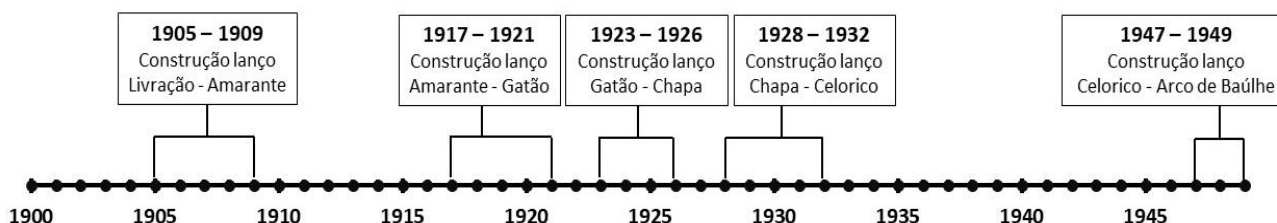
¹⁴² PEREIRA, Hugo S.; NAVARRO, Bruno J. – The implementation and development of narrow-gauge railways in Portugal as a case of knowledge transfer (c. 1850–c. 1910). *The Journal of Transport History*. ISSN 0022-5266. Vol. 39, n.º 3 (2018) pp. 355–380.

¹⁴³ PEREIRA, Hugo S.; NAVARRO, Bruno; BEIRA, Eduardo – *A questão da bitola estreita em Portugal e colónias*, pp. II-44

¹⁴⁴ PEREIRA, Hugo S.; NAVARRO, Bruno; BEIRA, Eduardo – *A questão da bitola estreita em Portugal e colónias*, pp. I-47.

encontrar as etapas de construção relacionadas com os seguintes momentos: estudo, concursos e etapas da empreitada.

Figura 4 – Evolução da Linha do Tâmega



Fonte: *Flor do Tâmega*. Amarante, 1900-1949.

3.1. Estudos e concursos

Com a luz verde governamental para o avanço das construções era necessário estudar as várias alternativas e, depois de tomadas as decisões, adjudicar as obras aos empreiteiros. Nesta fase, os engenheiros assumem o papel principal, procurando a forma mais eficaz e economicamente viável de levar avante o caminho de ferro.

O primeiro processo focava-se nos estudos a realizar no terreno, procurando orçamentar o traçado e, se necessárias, as obras de arte. Estes estudos deviam procurar compreender o desenvolvimento possível para a via-férrea, o impacto que esta trazia à região e medir a procura pelo transporte. O grande objetivo passava pela maximização do tráfico, permitindo baixar os custos e, ao mesmo tempo, melhor rentabilizar os investimentos¹⁴⁵.

Foi já possível compreender em pontos anteriores a importância dos estudos para a construção da Linha do Tâmega, que foram decisivos na tomada de decisões quanto ao traçado, ao descartar a opção do início em Caíde, focando-se na Livração.

Os concursos e arrematações das empreitadas estão diretamente relacionadas com o progresso dos estudos. É necessário percorrer as fases imediatamente anteriores

¹⁴⁵ PINHEIRO, Magda – *Cidade e caminhos de ferro*, p. 166.

à construção de cada lanço para se compreender os desafios dos estudos e o processo de atribuição das obras, processo cuja cronologia está expressa na Figura 4.

A primeira observação do território que viria a albergar a linha iniciou-se em 1903, com a chegada dos primeiros engenheiros em agosto, notando a imprensa local “que há diferentes alvitre”¹⁴⁶, entre eles. A equipa liderada pelo engenheiro Eleutério da Fonseca avançava a um ritmo considerável, atingindo Manhufe, sensivelmente a meio do percurso até Amarante, em outubro, esperando-se que terminassem o estudo deste “lanço dentro em 3 meses”¹⁴⁷.

No início de 1904, terminados os estudos do primeiro lanço até Amarante, Eleutério da Fonseca e a sua equipa desenvolveram o projeto nos meses seguintes. O engenheiro chefe era da opinião de que “este caminho de ferro tem um grande futuro, ajuizando pelo caminho percorrido desde a Livração até aqui e d'aqui para cima ser fertilíssimo, muito povoado, riquíssimo enfim, sendo, portanto, a exploração muito lucrativa”¹⁴⁸.

O estudo do traçado para além de Amarante inicia-se já após o arranque das obras na Livração. Em julho de 1907, existia ainda muito ceticismo junto das hostes de Celorico de Basto, visto que as vias de comunicações com Amarante eram deficitárias. Apesar de a Linha de Fafe estar também planeada, esta localidade receava “a morosidade com que no nosso país se realizam todos os melhoramentos”¹⁴⁹.

Porém, a vontade de levar a cabo uma construção rápida era sentimento partilhado pelos engenheiros e pelas localidades onde a ferrovia passaria. O estudo devia focar-se até Mondim, sendo projetado “pela margem direita do Tâmega”, com a vontade de ser “construída o mais breve possível”¹⁵⁰. De igual modo, a imprensa especializada, de âmbito nacional, afirmava que esta era “uma das mais importantes linhas do norte do Douro pela riqueza mineira dos terrenos que serve”¹⁵¹.

¹⁴⁶ “Caminho de ferro” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 873, 20 de agosto de 1903, p. 2.

¹⁴⁷ “Caminho de ferro” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 879, 11 de outubro de 1903, p. 2.

¹⁴⁸ “Caminho de ferro do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 899, 28 de fevereiro de 1904, p. 3.

¹⁴⁹ “Linha férrea do vale do Tâmega” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 10, 4 de julho de 1907, p. 1.

¹⁵⁰ “Linha do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1074, 7 de julho de 1907, p. 2.

¹⁵¹ “Linhas Portuguesas” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 470, 16 de julho de 1907, p. 219.

Os estudos progrediam rapidamente, atingindo o Codeçoso, um ano depois, num esforço liderado pelo engenheiro Alfredo Ferreira, chefe deste segundo troço, que realizou os estudos tacométricos. Em 1910, os primeiros estudos estavam já a atingir Celorico, com o chefe a proceder “a trabalhos para levantamento do traçado”¹⁵².

Todavia, só em 1916 foi aprovado pelo ministro António Maria da Silva o projeto entre Amarante e o Freixieiro, na vila de Celorico, na extensão de 22.200 metros¹⁵³. Nesse ano, já com o projeto preliminar aprovado, chegaram a Celorico “António Maria Trigo e José Soares Nogueira, condutor e chefe de construção e desenhador de obras públicas”, para estudarem as variantes e necessidades do percurso¹⁵⁴.

Ainda mal tinham arrancado os trabalhos neste segundo tramo, e já se noticiava a necessidade de estudar o próximo, com o Ministério do Trabalho a ordenar “os estudos deste caminho de ferro até Mondim de Basto”¹⁵⁵. No ano seguinte os esforços foram redobrados com a colocação dos engenheiros “Rangel de Lima, chefe de secção em Amarante, António Avelar Ruas, chefe do serviço de construção, e Eduardo Monteiro”, fazendo avançar os estudos “desta linha férrea desde a freguesia de Britelo até Cavez, pela margem direita do Tâmega”¹⁵⁶.

Só perto do final da construção do lanço até Celorico ficou terminado o estudo do traçado final para esta ferrovia, com a ligação até Arco de Baúlhe e ainda a ligação à Linha do Corgo. Lançados em março de 1930, “os estudos necessários para prosseguimento da construção da linha de Celorico a Arco de Baúlhe” foram uma “determinação do sr. ministro do Comércio”¹⁵⁷. Já em maio, uma comissão de técnicos dos Ministérios das Obras Públicas e da Guerra estudou o caminho de ferro do Tâmega na sua ligação ao do Corgo, a qual estava também incumbida de habilitar “o Governo a resolver acerca da bitola a adotar nas linhas férreas”, abrindo a porta a novas soluções¹⁵⁸.

¹⁵² “Linha férrea do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1223, 22 de maio de 1910, p. 3.

¹⁵³ “Parte Oficial” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 675, 1 de fevereiro de 1916, p. 38.

¹⁵⁴ “Linha férrea” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1561, 19 de novembro de 1916, p. 2.

¹⁵⁵ “Linha férrea do Vale do Tâmega” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 470, 10 de maio de 1917, p. 2.

¹⁵⁶ “Linha férrea do vale do Tâmega” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 629, 5 de setembro de 1918, p. 2.

¹⁵⁷ “Caminhos de ferro” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2256, 30 de março de 1930, p. 1.

¹⁵⁸ “O plano geral da rede ferroviária. O Decreto n.º 18.190” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1017, 1 de maio de 1930, p. 159.

Concluídos os estudos, impunha-se proceder aos concursos para arrematação das diferentes empreitadas a realizar. Os concursos obedeciam a uma sucessão lógica, começando pelo de terraplenagem, passando para as estações e obras de arte, concursadas em conjunto ou individualmente, e, por fim, o assentamento da via¹⁵⁹.

Enquanto nas principais linhas da rede ferroviária nacional encontramos sobretudo empreiteiros estrangeiros (na sua maioria ingleses), nas de menor dimensão, sob responsabilidade estatal, onde se enquadra esta ferrovia, os pequenos empreiteiros conseguiam estabelecer os contratos com o Estado. A sua presença estará sobretudo marcada nos trabalhos mais pequenos, como as estações¹⁶⁰. É precisamente o caso das estações do primeiro troço até Amarante, onde “a empreitada E-([relativa às]estações de Amarante, Vilarinho e Livração) foi adjudicada ao sr. Martins da Rocha, de Vila Cova, por réis 26:500”¹⁶¹.

3.2. Fases de construção e suas vicissitudes

Como foi referido, a construção da Linha do Tâmega foi um processo moroso, com numerosos impasses, relacionados com as circunstâncias que marcaram a vida nacional, a nível político, económico e social. Relacionando a Figura 4 com o mapa da Figura 5, é possível compreender como este caminho de ferro avançou pelo território, com cada momento de construção a possibilitar a expansão deste serviço a novas localidades.

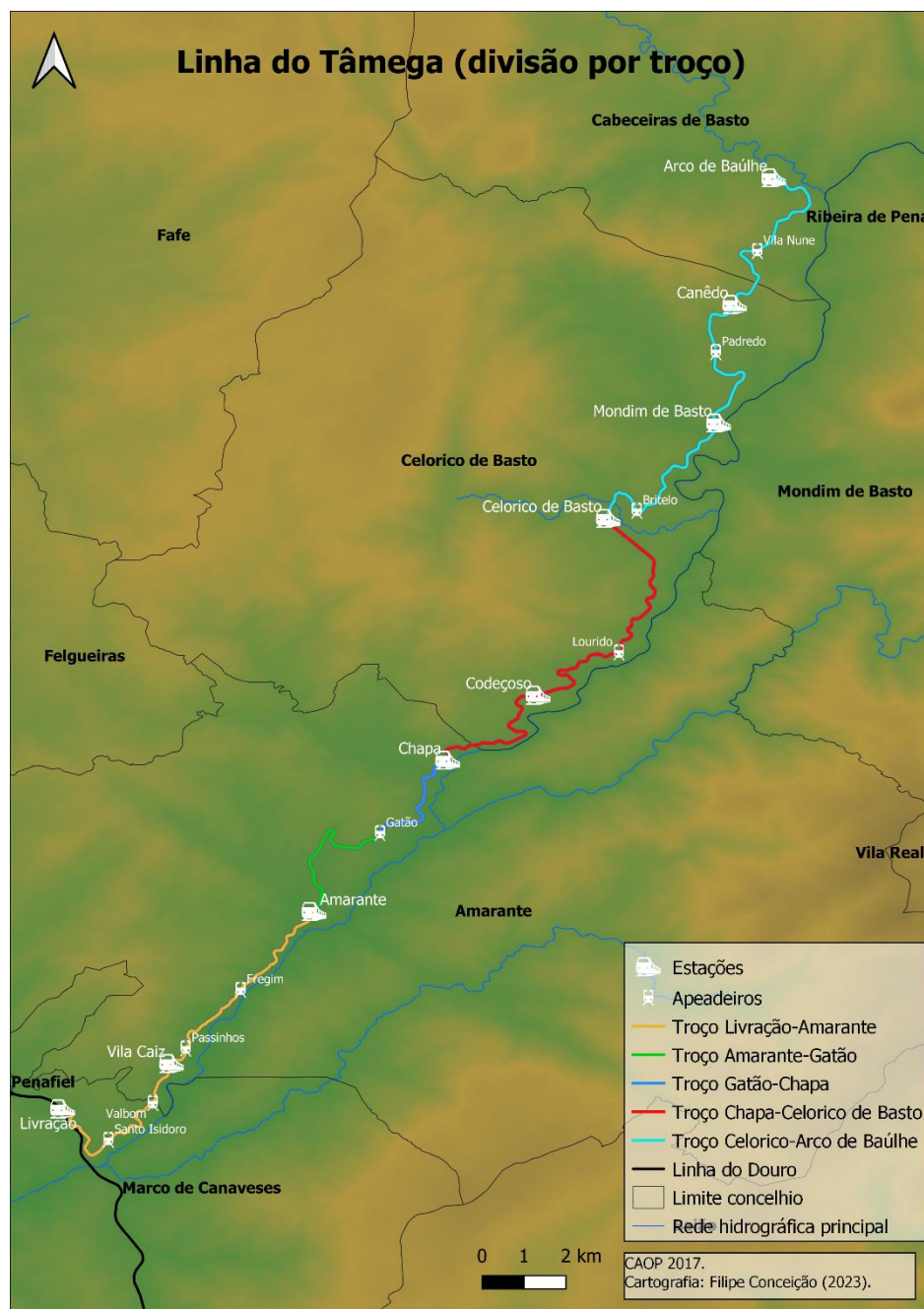
Este ponto focar-se-á na evolução das empreitadas, nas dificuldades que o traçado colocou, nos impasses ao longo da construção, integrando as obras de arte de cada troço. O processo culmina na inauguração das principais estações, bem como o início do funcionamento deste serviço.

¹⁵⁹ Ver Anexo 1 – Exemplo de concurso de arrematação de empreitada.

¹⁶⁰ PINHEIRO, Magda – A construção dos caminhos-de-ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90). *Análise Social*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, vol. XXIV (2.ª-3.ª), n.º 101-102 (1998) pp. 754-755.

¹⁶¹ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1008, 1 de abril de 1906, p. 3.

Figura 5 – Linha do Tâmega (divisão por troço)



3.2.1. Livração – Amarante (1905-1909)

Dada a natureza das fontes analisadas, atrás explicitada, o troço entre a Livração e Amarante é o que reúne maior quantidade de informação compulsada. Sendo o primeiro momento de construção, tão reivindicado pela cidade onde terminaria, foi

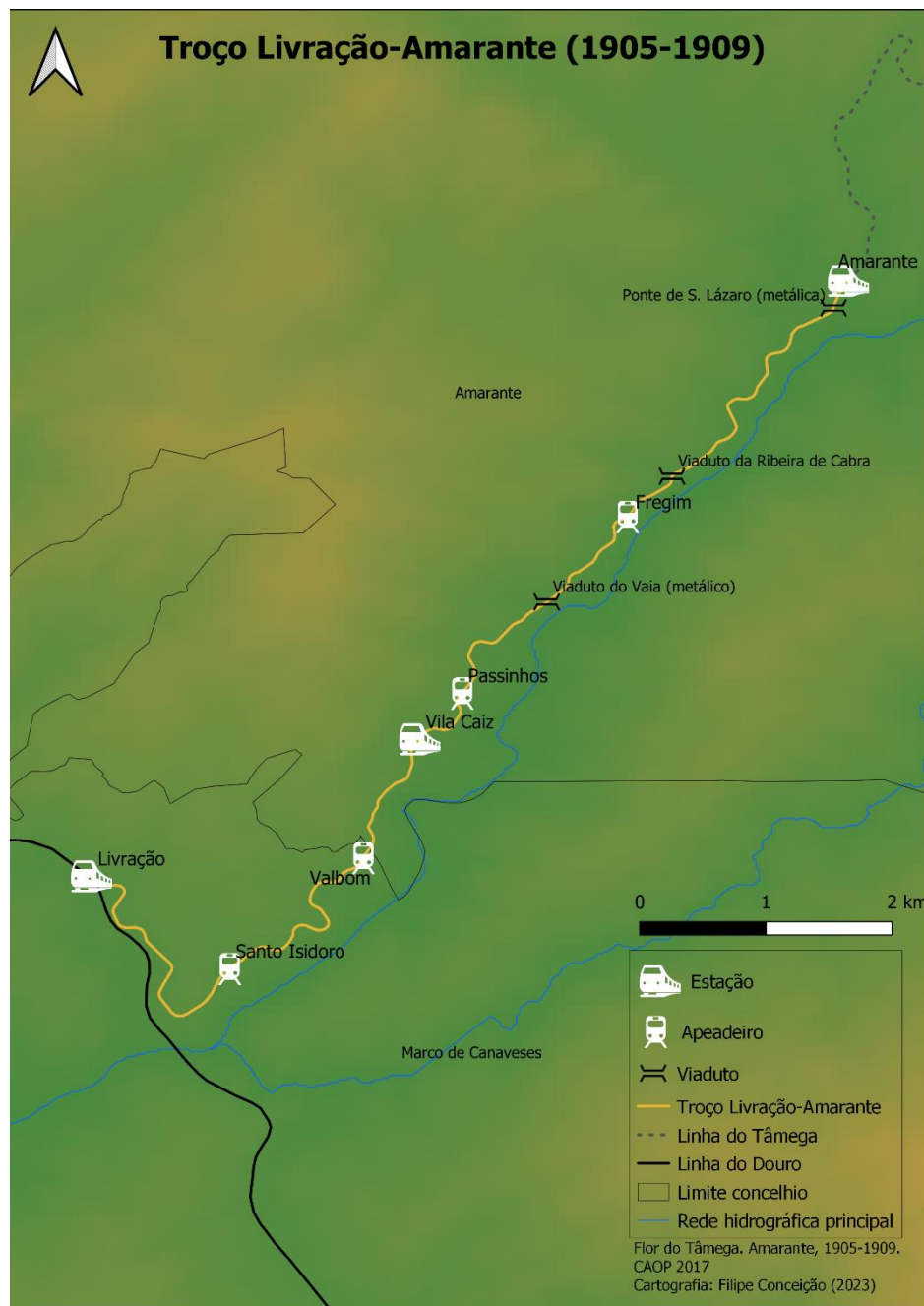
acompanhado ao pormenor pelo periódico local, possibilitando uma maior minúcia na descrição da construção.

Com a aprovação e arrematação da construção do troço até Amarante em 1904, os trabalhos inauguram-se em abril de 1905. Os trabalhadores foram recebidos em ambiente de festa, “toda a vila se alvoroçou, numa alegria doida, e a filarmónica tomou parte no regozijo geral”¹⁶².

Através do mapa da Figura 6 é possível compreender e ilustrar o caminho seguido na construção desta Linha.

¹⁶² “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 962, 14 de maio de 1905, p. 2.

Figura 6 – Troço Livração-Amarante (1905-1909)



O plano inicial da obra implicou a adição de uma variante ao percurso, aumentando ligeiramente a distância total do traçado, processo que o engenheiro José Fernando de Sousa justificou pela necessidade em não criar rampas de acentuada inclinação. Também estavam previstas três estações: “Além das estações da Livração e

Amarante prevê-se apenas a do Vilarinho¹⁶³ ao quilómetro 5,450 do projeto primitivo, ou 6,530 quilómetros, contando com a variante”. Eram também três as obras de arte previstas: uma ponte em alvenaria sobre o Ribeiro de Cabra e “dois viadutos metálicos: o de Vaia, com um só vão de 60 metros e o de S. Lázaro, com um vão de 40 metros”¹⁶⁴.

Localizado imediatamente antes da estação da vila de Amarante, o viaduto de S. Lázaro foi a primeira obra de arte a contruir-se¹⁶⁵. Apesar do bom ritmo inicial, vários contratempos acabaram por prejudicar o tempo de execução da obra, que se previa relativamente curto. Em julho de 1905, os trabalhos no viaduto pararam “por ter sido abandonada a obra pelos arrematantes que, pouco experimentados, se abalançaram à sua construção sem investigações e conhecimentos prévios”¹⁶⁶. Este contratempo obrigaria a novo concurso para conclusão dos trabalhos.

Após a inspeção realizada às obras do viaduto em março 1906 pelos engenheiros J. Póvoas e Afonso Cabral¹⁶⁷, a construção avançou, unindo as extremidades em agosto. Ainda nesse mês foi iniciada a construção do tabuleiro metálico, em obra entregue à “empresa industrial de Lisboa”¹⁶⁸.

Apesar do “grande desenvolvimento”¹⁶⁹ das obras, referido na inspeção realizada pelos engenheiros Afonso Cabral e António Taveira de Carvalho, numerosos contratempos provocaram o atraso das obras, com o biénio 1906-1907 a mostrar-se especialmente propício a problemas. Além da deserção de um empreiteiro, referida anteriormente, houve um desfalque substancial que suscitou a interrupção da obra: “o pedreiro José Esteves, de Monção, que tinha arrematado um lanço [...] de sociedade com o sr. Manuel Pereira de Barros, fugiu com a quantia de 130:000 réis”¹⁷⁰.

O perigo inerente à construção, mas também as habituais alterações entre trabalhadores causaram baixas fatais durante este período. Em maio de 1926, fruto de briga com “alguns companheiros”, um trabalhador de Louredo morreu, enquanto em

¹⁶³ Topónimo alterado para Vila Caiz em 1908 por ordem do ministro Calvet de Magalhães.

¹⁶⁴ “A linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 951, 26 de fevereiro de 1905, p. 1.

¹⁶⁵ Ver Anexo 2 – Postal ilustrado com fotografia do Viaduto de S. Lázaro.

¹⁶⁶ “Caminho de ferro do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 973, 30 de julho de 1905, p. 5.

¹⁶⁷ Engenheiro-Chefe de construção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

¹⁶⁸ “Linha do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1027, 12 de agosto de 1906, p. 2.

¹⁶⁹ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1025, 29 de julho de 1906, p. 2.

¹⁷⁰ “Fugido” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1013, 6 de maio de 1906, p. 2.

junho, outro “caiu de um aqueduto, batendo com a cabeça em umas pedras e ficando com o crânio a descoberto”¹⁷¹. Ainda no mesmo ano, numa pedreira de apoio à construção, Joaquim Mesquita, natural de Carvalhosa, morreu esmagado após detonação acidental, fazendo cair uma pedra sobre o mesmo. Pela mesma altura, o viaduto de S. Lázaro fazia a sua terceira vítima, quando um rapaz caiu, necessitando de tratamento médico. Segundo o periódico, estes desastres ocorreram “sempre devidos a imprevidência”¹⁷².

Os acidentes continuaram na primeira metade de 1907, com um pedreiro a trabalhar no Ribeiro da Cabra a ser colhido por uma pedra, partindo a perna, em março. No mês seguinte, na obra do Vaia, outro pedreiro “foi colhido por uma pedra que lhe deslocou um osso ilíaco”¹⁷³. No final do mês, as vítimas não foram trabalhadores, mas crianças que estavam a brincar junto ao viaduto de S. Lázaro com uma vagoneta, a qual ganhou velocidade, e “colheu a rapariga de 13 anos, passando-lhe as rodas pelo ventre, e esmagou o dedo médio da mão esquerda a outra rapariga de 9 anos. A primeira faleceu no hospital ao fim de três dias”¹⁷⁴.

O viaduto do Vaia, marcado pelos desastres mencionados, iniciou a sua construção em janeiro de 1907, num esforço levado a cabo por 78 operários. Esta “obra grandiosa” apresentava um tabuleiro metálico de 60 metros, num total de 180 entre os vários vãos. Foi construído acima do ribeiro que lhe emprestou o nome, a cerca de 43 metros de altitude, excedendo o outro viaduto desta ferrovia em 26 metros¹⁷⁵. A 29 de setembro estava tudo pronto para a montagem do ferro do tabuleiro da ponte, “sendo bastante aclamados o empreiteiro e Severo de Oliveira, chefe do lanço, bem como o fiscal Manuel Rodrigues”¹⁷⁶.

Da construção da ponte do Ribeiro da Cabra, na freguesia de Fregim, poucas informações são disponibilizadas. Ainda assim, esta obra estava em conclusão em agosto de 1907, sendo composta por um “só arco, o qual tem cinco metros de luz e quatro de

¹⁷¹ “Desastre” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1023, 15 de julho de 1906, p. 2.

¹⁷² “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1040, 11 de novembro de 1906, p. 2.

¹⁷³ “Desastres” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1062, 14 de abril de 1907, p. 2.

¹⁷⁴ “Desastres” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1065, 5 de maio de 1907, p. 2.

¹⁷⁵ “Caminho de ferro do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1075, 14 de julho de 1907, p. 2.

¹⁷⁶ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1086, 29 de setembro de 1907, p. 2.

pés direitos. É todo de alvenaria, em curva, a qual tem 70 metros de raio”. Sendo este um ribeiro com um “leito muito acidentado, arrastando grande quantidade de pedras e de grandes dimensões, foi necessário dar-lhe um grande vasão” para assegurar a estabilidade da obra¹⁷⁷.

No ano de 1907, a obra avançava a bom ritmo, esperando-se em agosto a conclusão da estação da vila, o que fez a *Flor do Tâmega* perspetivar que “dentro de um ano, pouco mais, já esta linha esteja em exploração”¹⁷⁸. Como foi já referido, além da Livração, Vilarinho e Amarante, seriam construídos, intermedicamente, os apeadeiros de Valbom, Santo Isidoro e Passinhos¹⁷⁹, completando-se o conjunto com um apeadeiro mandado construir no lugar da Fonte da Telha, ao quilómetro “9,4 da linha”, recebendo o nome de Fregim¹⁸⁰.

O final do ano trazia a esperança de uma conclusão rápida da obra, com a chegada à Livração de “5000 travessas e alguns rails para o caminho de ferro”, estando ao mesmo tempo a concluir-se a estação de Amarante, bem como o seu cais¹⁸¹. Em fevereiro de 1908, os trabalhos iam adiantados, com as obras na estação “bastante avançadas”, mas, apesar dos avanços nas obras de ferro do viaduto do Vaia o atraso era inevitável, já que surgiu a necessidade de se estudar a possibilidade de “uma variante logo de seguida ao viaduto pois uma montanha teima[va] em aluir e impedir a via”¹⁸².

Em maio de 1908, numa altura em que se previa a inauguração até ao final do ano, o atraso das obras era manifesto, suscitando opiniões críticas. Apesar do elogio à qualidade e rapidez da construção do viaduto do Vaia, contestava-se a demora na construção do primeiro lanço da linha. Facilmente se compreendeu que seria “muito

¹⁷⁷ “Caminho de ferro do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1080, 18 de agosto de 1907, p. 3.

¹⁷⁸ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1071, 16 de junho de 1907, p. 1.

¹⁷⁹ Onde foi encontrado um peso romano durante as construções – *Flor do Tâmega*, Amarante, n.º 1070, 9 de junho de 1907, p. 1.

¹⁸⁰ “Linhas Portuguesas” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 488, 16 de abril de 1908, p. 488.

¹⁸¹ “Caminho de ferro do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1098, 22 de dezembro de 1907, p. 2.

¹⁸² “Caminho de ferro do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1105, 9 de fevereiro de 1908, p. 2.

problemática a inauguração em setembro; esperanças ilusórias que muitos alimentavam¹⁸³.

A expectativa de inaugurar a linha antes das vindimas deu lugar à consciência de que a obra estava ainda longe de se concluir. O assentamento da via tinha sido iniciado apenas no final do mês de julho, chegando este trabalho apenas em novembro a Amarante, com a máquina a ser recebida em ambiente de festa¹⁸⁴. Apesar de no final de 1908 se prever a abertura do troço para janeiro do ano seguinte, a população foi avisada de que “só no próximo mês de fevereiro ou em março, poderá ser inaugurado o troço entre Livração e Amarante”¹⁸⁵.

Com a aproximação da abertura ao serviço do caminho de ferro do Tâmega, algumas obras de complemento foram necessárias para garantir uma laboração de maior eficácia. Daí a construção das tomadas de água nas estações da Livração e Amarante, essenciais ao funcionamento da locomotiva¹⁸⁶. Nesta primeira estação, foi construída uma cobertura entre a Linha do Douro e a do Tâmega para conforto dos passageiros, sendo ainda autorizado o estabelecimento de uma oficina de montagem e reparação¹⁸⁷.

Com o trabalho concluído e feita a inspeção às pontes, o troço estava em condições de começar a funcionar. Aproximava-se a inauguração do troço, a 21 de março de 1909. O primeiro comboio chegou às 11:15h, para regozijo da população, relatando a imprensa: “Até que enfim! Diziam os impacientes”. O comboio transportava engenheiros envolvidos na obra, o governador civil, jornalistas e estava repleto de passageiros, pois os onze veículos de que era composto encontravam-se “literalmente apinhados de gente que às portinholas soltava vários vivas”¹⁸⁸.

Na estação esperavam os notáveis amarantinos, tendo-se seguido um almoço nos Paços do Concelho, onde o presidente do município, o responsável pelo distrito e altos responsáveis do caminho-de-ferro discursaram, dando conta do contentamento pela inauguração deste troço. O presidente da Câmara de Amarante, Moura Basto,

¹⁸³ “Caminho de ferro do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1120, 24 de maio de 1908, p. 2.

¹⁸⁴ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1145, 15 de novembro de 1908, p. 2.

¹⁸⁵ “Linhas portuguesas” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 506, 16 de janeiro de 1909, p. 60.

¹⁸⁶ “Linhas portuguesas” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 493, 1 de julho de 1908, p. 206.

¹⁸⁷ “Linhas portuguesas” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 509, 1 de março de 1909, p. 78.

¹⁸⁸ “Linha do vale do Tâmega” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 511, 1 de abril de 1909, p. 104.

enviou ainda telegramas às individualidades mais decisivas na aprovação e produção desta ferrovia, agradecendo o seu empenho e testemunhando a felicidade dos amarantinos¹⁸⁹.

O jornal da vila congratulou o concelho e exaltou António Cândido, o grande defensor da linha por Amarante no Parlamento.

Após 4 anos de luta do dedicadíssimo e incansável patrono de Amarante, o nosso conterrâneo sr. conselheiro António Cândido Ribeiro da Costa, digno Par do Reino e Procurador-Geral da Coroa, para dotar esta terra com um caminho-de-ferro, S. Ex.^ª viu, como nós, a realização de tão útil melhoramento. Chegara, assim, tão almejado dia, de que alguém ia descrendo. Até que enfim! Diziam os impacientes¹⁹⁰.

3.2.2. Amarante – Gatão (1917-1921)

Com a abertura do primeiro troço à circulação, a vontade de avançar rapidamente com a linha até Celorico era partilhada pelos vários concelhos, na procura pela otimização das relações comerciais da região com a Linha do Douro e o Porto. Contudo, assomou um ceticismo nas hostes do poder em Celorico de Basto, que acusou Amarante de ter alterado o local da estação da sua vila, “que nos primeiros estudos que se fizeram se indicava o Campo da Feira”, sendo local ideal para o prolongamento da ferrovia. A colocação definitiva da estação na Rua do Porto¹⁹¹ criou uma suspeição de boicote face ao progresso até Celorico¹⁹².

Como foi já analisado em pontos anteriores, o contexto político e social vivido nos anos imediatos à inauguração do primeiro troço foi responsável pelo atraso no início das obras do traçado que se pretendia que chegasse até Celorico. O caminho seguido neste segundo troço é ilustrado através do mapa da Figura 7.

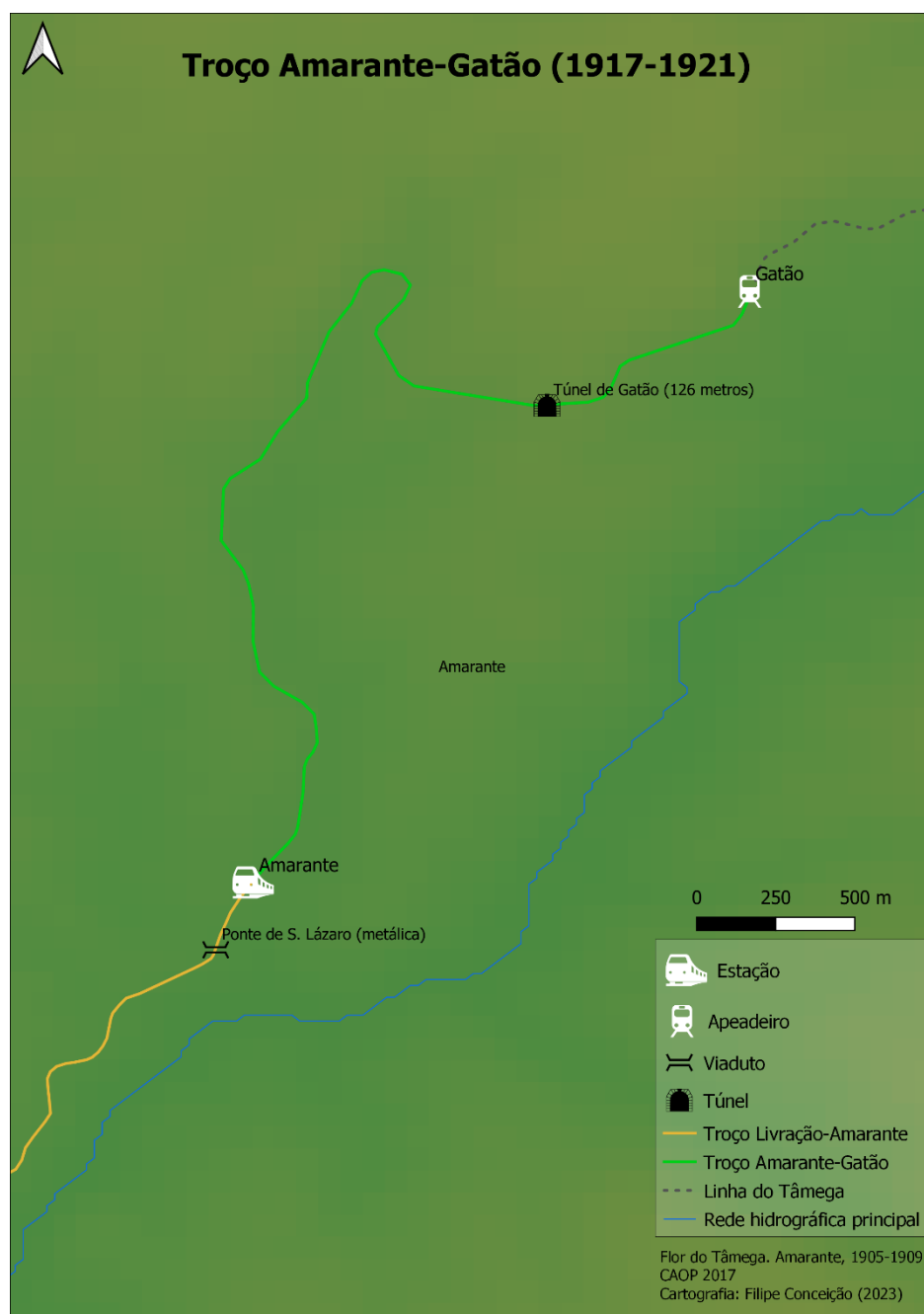
¹⁸⁹ “Linha férrea do vale do Tâmega. Festejos de inauguração em 21 de março de 1909” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1164, 28 de março de 1909, pp. 2-3.

¹⁹⁰ “Linha férrea do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1164, 28 de março de 1909, p. 2.

¹⁹¹ Atual Rua Paulino António Cabral. Ver Anexo 3 – Postal ilustrado com fotografia da estação de Amarante em construção.

¹⁹² “A linha férrea do Tâmega e a estrada de Celorico a Amarante” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 120, 19 de agosto de 1909, p. 1.

Figura 7 – Troço Amarante-Gatão (1917-1921)



Com uma extensão de pouco mais de cinco quilómetros, este pequeno troço viu a sua construção iniciar-se em abril de 1917, com uma força de trabalho de “mais de 300 operários”¹⁹³. Esta obra avançou a um ritmo considerável, não sendo muito acompanhada pelos periódicos locais. Em maio de 1920 estavam já “muito adiantados

¹⁹³ “Linha férrea do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1582, 15 de abril de 1917, p. 2.

os trabalhos de assentamento da via”, prevendo-se ainda que a ferrovia chegasse a Celorico em dois anos, uma perspetiva bastante otimista¹⁹⁴.

A única obra de arte presente neste troço dizia respeito ao singular túnel deste caminho de ferro. O engenheiro Alfredo Ferreira usou de persistência e argúcia “para vencer a Portela de Argabiça”¹⁹⁵, um morro na aproximação do centro da freguesia, estudado pela primeira vez em 1907. A única solução viável passou pela abertura de um túnel de 126 metros¹⁹⁶, com a sua construção a ser adjudicada a um empreiteiro de Lisboa, Garcia da Silva, no final de 1916¹⁹⁷.

A construção revelou-se bastante rápida, anunciando-se a abertura do troço para outubro de 1921, o que efetivamente aconteceu a 23 desse mês. Tendo inúmeras figuras amarantinas marcado presença na “populosa e agrícola” freguesia, foi com grande festa que se inaugurou o troço, para “regozijo do povo de Gatão”¹⁹⁸.

Com a inauguração, alguns dos comboios terminavam o seu trajeto em Gatão, ficando este novo apeadeiro “habilitado para o desempenho de todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade sem restrições”. Este novo serviço colocava a população da freguesia, aproximadamente, a 18 quilómetros da Livração, a 12 de Vila Caiz e a 6 de Amarante¹⁹⁹.

3.2.3. Gatão – Chapa (1923-1926)

A segunda fase da construção, até Celorico, tinha já chegado a Gatão, mas estava longe de atingir o lugar do Freixieiro, à entrada da vila. O terceiro troço da linha, entre Gatão e Chapa, sem ultrapassar ainda os limites do concelho de Amarante, rapidamente

¹⁹⁴ “Linhas portuguesas” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 778, 16 de maio de 1920, p. 151.

¹⁹⁵ “Caminho de ferro do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1075, 14 de julho de 1907, p. 2.

¹⁹⁶ Ver Anexo 4 – Fotografia do túnel de Gatão.

¹⁹⁷ “Caminho de ferro de Amarante a Celorico de Basto” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 496, 23 de novembro de 1916, p. 2.

¹⁹⁸ “Caminho de ferro” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1817, 30 de outubro de 1921, p. 1.

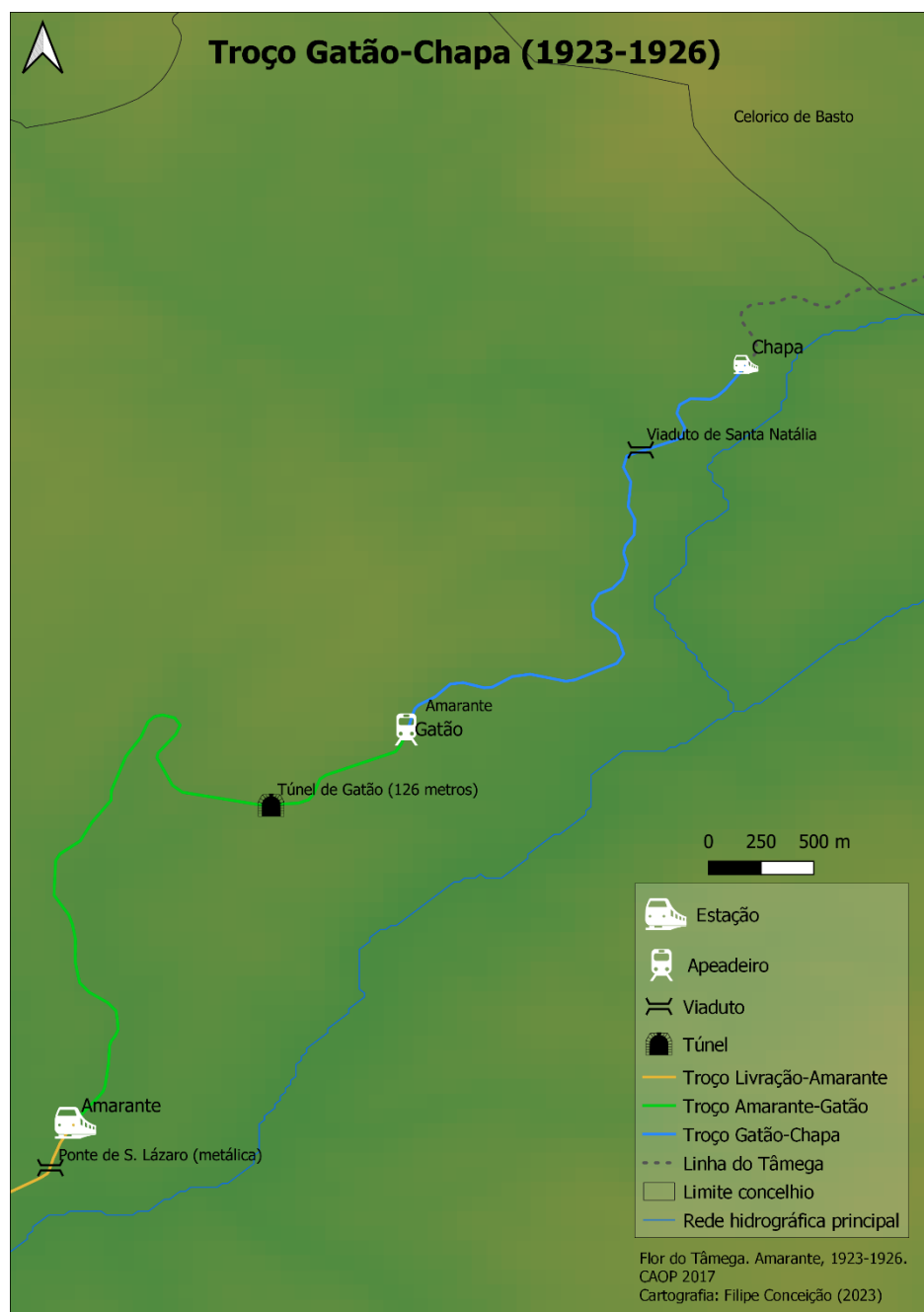
¹⁹⁹ “Viagens e Transportes” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 813, 16 de novembro de 1921, p. 299.

avançou. Logo em setembro de 1922 foi aprovado o financiamento de 1600 contos para levar os carris a Celorico; 200 destinavam-se ao troço entre Gatão e a Chapa.²⁰⁰

Apesar de alguns trabalhos de terraplenagem terem sido efetuados já em 1920, o troço de quase 9 quilómetros entre Gatão e a estação da Chapa só se iniciou em 1923, continuando a acompanhar a margem do Tâmega, tal como é possível compreender a partir da Figura 8.

²⁰⁰ “Estado e Companhias” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 828, 16 de junho de 1922, p. 138.

Figura 8 – Troço Gatão-Chapa (1923-1926)



O reinício dos trabalhos nesta ferrovia foi louvado na imprensa nacional, com a *Flor do Tâmega* a dar voz a um artigo de Guerra Maio no *Diário de Notícias*, que valorizava a “lei ultimamente votada pelo Parlamento”, com referência à nova fase de construção da Linha do Tâmega²⁰¹.

²⁰¹ “Linha férrea do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1904, 1 de julho de 1923, p. 1.

Apesar do pouco acompanhamento das obras por parte da imprensa, esta construção decorreu de forma rápida, contando apenas com uma obra de arte, o viaduto de Santa Natália, em pedra, sobre a ribeira homónima. Em 1926 foi nomeada uma comissão composta pelos engenheiros Raul da Costa Couvreur, Frederico Cambournac e Francisco Valente Ferreira, que procedeu à fiscalização deste troço²⁰².

Com a fiscalização realizada, a população foi avisada da abertura do novo caminho até à Chapa, colocando esta estação a 22 quilómetros da Livração²⁰³. Estava tudo pronto para a última inauguração antes da linha entrar no concelho de Celorico de Basto. A 22 de fevereiro de 1926, o primeiro comboio alcançou Chapa, numa festa patrocinada pelas Câmaras de Amarante e Celorico. Apesar de se realizar a uma segunda-feira, contou ainda assim com muita gente a assistir à chegada da locomotiva: “O 1.º comboio entrou cerca das 11 e meia horas ao som da banda de Basto e do estrupido dos foguetes e por entre as pétalas das flores que as crianças graciosamente atiravam”²⁰⁴.

3.2.4. Chapa – Celorico de Basto (1928-1932)

Com a chegada à freguesia da Chapa, o caminho de ferro do Tâmega estava a escassos metros de penetrar no concelho de Celorico de Basto. Esta foi a primeira obra realizada desde a tomada de posse da linha pela CCFNP no início de 1928, numa concessão em que a empresa ficava responsável pela construção e exploração dos troços à data e dos que fossem posteriormente construídos, como analisado no 1.º capítulo.

Logo no final desse ano foi lançada a primeira empreitada de terraplenagens com vista a iniciar os trabalhos entre Chapa e Celorico, numa extensão de 15 quilómetros, prevendo-se a construção da “estação do Celorico de Basto e apeadeiros de Codeçoso e Lourido”²⁰⁵. Além destes três pontos de paragem, foram construídas duas obras de arte,

²⁰² “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2039, 31 de janeiro de 1926, p. 3.

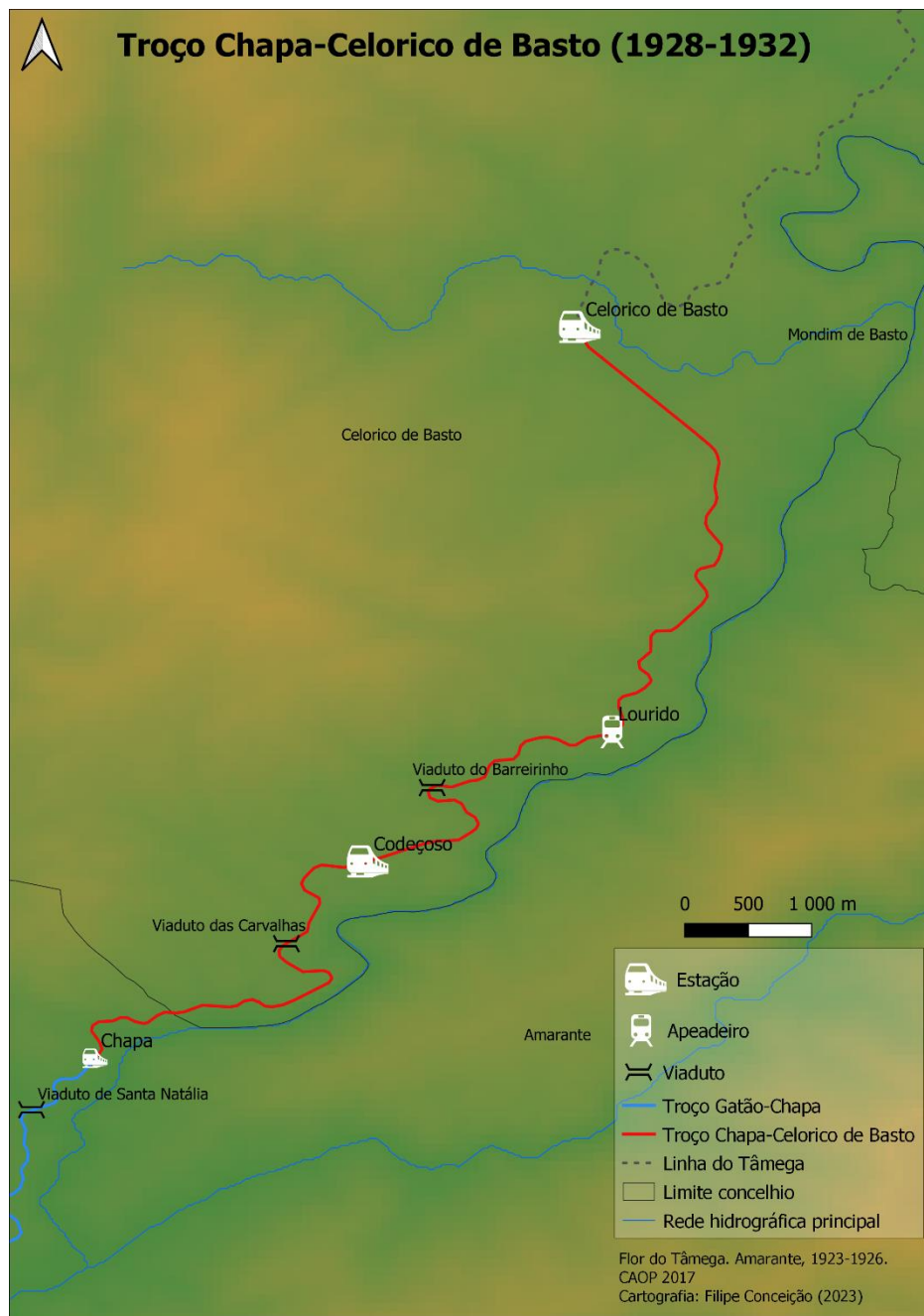
²⁰³ “Aviso ao público” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 917, 1 de março de 1926, apêndice.

²⁰⁴ “A abertura da estação da Chapa. Manifestação imponente” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2043, 28 de fevereiro de 1926, p. 1.

²⁰⁵ “Construção da linha do vale do Tâmega” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 979, 1 de outubro de 1928, p. 300.

os viadutos das Carvalhas, entre Chapa e Codeçoso, e o do Barreirinho, entre Codeçoso e Lourido, pontos importantes do troço representados no mapa da Figura 9.

Figura 9 – Troço Chapa-Celorico de Basto (1928-1932)



Os trabalhos deste troço final da segunda fase decorreram a um ritmo acelerado, a primeira fiscalização ocorreu em dezembro de 1928; enfim, podia informar-se que “os

trabalhos para a conclusão deste lanço [estavam] a prosseguir com toda a atividade”²⁰⁶. Apesar do bom trabalho realizado, em janeiro do ano seguinte, o presidente da companhia, Eduardo Plácido, anunciou que, de forma a melhorar a construção e as condições da obra, a CCFNP acabara "de tomar sobre si a construção da linha”²⁰⁷, assumindo todos os custos inerentes ao processo. Será o próprio Eduardo Plácido a proceder à fiscalização dos trabalhos em março de 1930, visitando a obra acompanhado de engenheiros, entre os quais se destacava Fernando de Sousa. Uma visita “rápida” que “passou quase despercebida”²⁰⁸.

A “mais importante” das obras de arte deste troço, a ponte das Carvalhas, construída em pedra, viu o seu 4.º e último arco ser completado a 29 de março de 1931. A construtora, “satisfeita com a boa vontade com que o seu pessoal tem trabalhado”, em reconhecimento por esforço organizou uma festa e lanche quando a obra terminou²⁰⁹.

Finalmente, a 1 de janeiro de 1932 foi anunciado o fim das obras até Celorico e marcada para dia 20 de março a inauguração do tramo, na qual se esperava uma forte moldura humana, com a presença do “ministro, diretor geral dos caminhos de ferro e funcionários de topo da CCFNP”²¹⁰. Por fim, foi aberto o troço até Celorico²¹¹. Uma inauguração que contou com a presença do ministro do Comércio, João Antunes Guimarães, que nesse período conturbado da Ditadura Militar tutelava também as Obras Públicas. Às 12:15h o comboio chegou a Amarante, onde o governante era esperado pelos ilustres do concelho, à Chapa às 13:10 e a Codeçoso às 13:30²¹². Por todo o percurso erguiam-se bandeiras e atiravam-se pétalas de flores, com o comboio a parar em Lourido às 13:55h²¹³, chegando por fim a Celorico às 14:10h²¹⁴.

²⁰⁶ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2189, 16 de dezembro de 1928, p. 1.

²⁰⁷ “Caminho de ferro da Chapa a Celorico” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2194, 20 de janeiro de 1929, p. 2.

²⁰⁸ “Linha do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2256, 30 de março de 1930, p. 1.

²⁰⁹ “Linha da Chapa a Celorico. Ponte das Carvalhas” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2309, 5 de abril de 1931, p. 1.

²¹⁰ “A linha do vale do Tâmega” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1062, 16 de março de 1932, p. 144.

²¹¹ Ver Anexo 5 – Fotografia da estação de Celorico de Basto

²¹² Ver Anexo 6 – Fotografia da estação de Codeçoso.

²¹³ Ver Anexo 7 – Fotografia do apeadeiro de Lourido.

²¹⁴ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2360, 27 de março de 1932, p. 2.

Celorico fez questão de demonstrar todo o seu contentamento pela chegada do caminho de ferro.

Organizou-se um cortejo até aos Paços do Concelho, que atravessou as ruas, as quais tinham embandeirado as suas janelas e as enfeitaram com colgaduras, seguindo duas bandas de música, que acompanharam o cortejo. A fachada da Câmara estava igualmente engalanada com colgaduras tendo pendente das janelas uma faixa em que se lia: *Salvé* 20 de março. À entrada do representante do Governo no edifício, caiu sobre ele uma chuva de flores²¹⁵.

3.2.5. Celorico de Basto – Arco de Baúlhe (1947-1949)

O último tramo desta linha apenas se começou a materializar 17 anos após a conclusão da fase do itinerário entre a Chapa e Celorico. Como foi analisado, este período coincide com um período de fortes mudanças políticas, uma guerra mundial e a crise adjacente, sobretudo nos materiais de construção e combustível; também decorria uma reestruturação dos Caminhos de Ferro em Portugal, com a concentração das diferentes companhias na CP.

O plano complementar a norte do Mondego indicava o final da Linha do Tâmega em Cavez, antes de divergir para Chaves, contudo, os planos alteraram-se e esta ferrovia ficou-se em Arco de Baúlhe²¹⁶, situação a analisar no ponto seguinte.

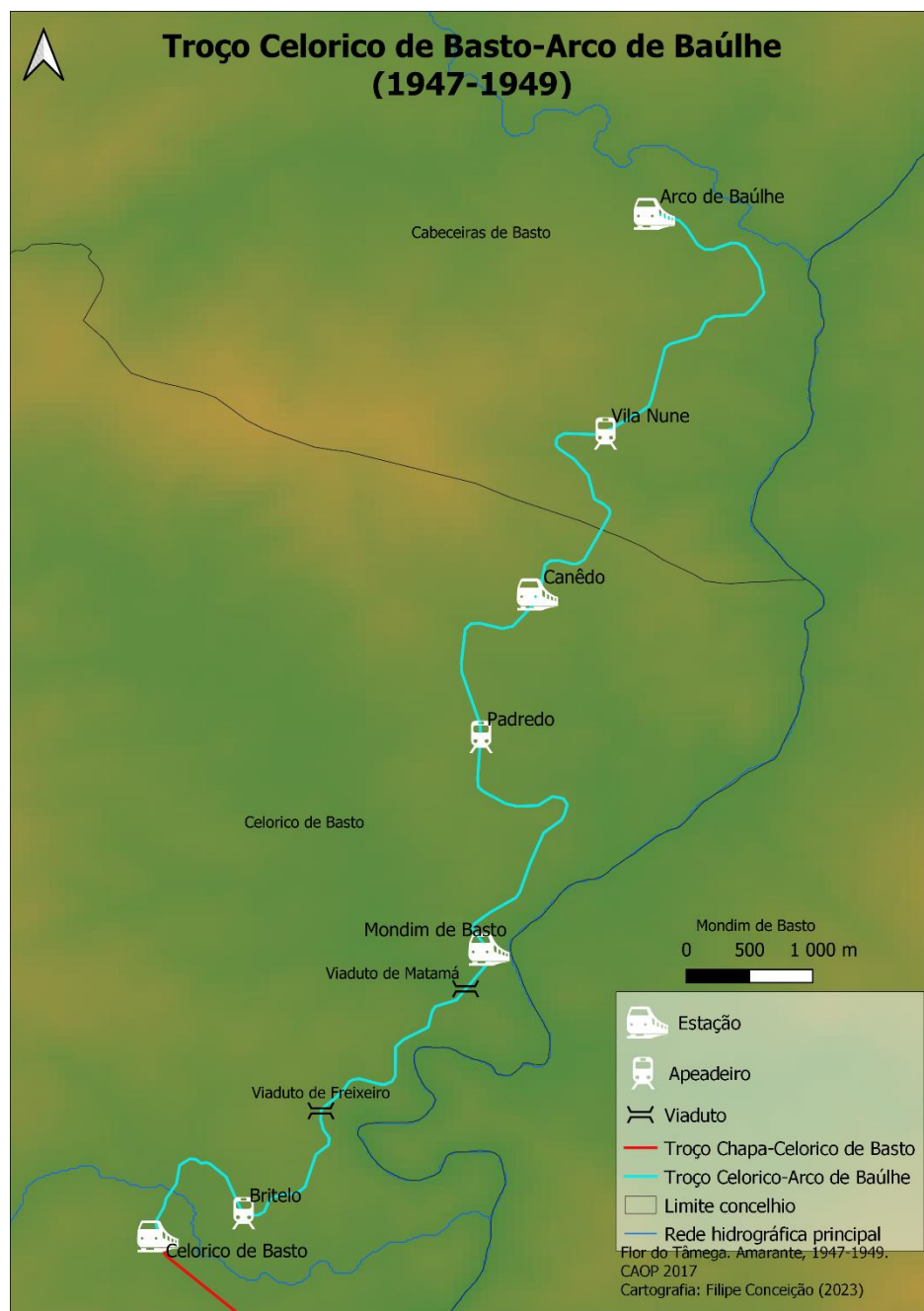
Em janeiro de 1947 foram dados os primeiros passos para a construção do último troço, lamentando-se a imprensa por não avançarem com os estudos para levar mais além a linha²¹⁷. Apesar da extensão de 17 quilómetros deste troço, bem como da quantidade de edifícios e obras de arte a concluir, como podemos analisar na Figura 10, a empreitada decorreu de forma célere, surpreendente face aos troços anteriores.

²¹⁵ “A Linha do Tâmega” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1063, 1 de abril de 1932, p. 161.

²¹⁶ Ver Anexo 8 – Fotografia da estação de Arco de Baúlhe em construção.

²¹⁷ “Caminho de ferro do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 3128, 12 de janeiro de 1947, p. 2.

Figura 10 – Troço Celorico de Basto-Arco de Baúlhe (1947-1949)



Das obras de arte presentes neste troço, o destaque principal segue para o viaduto de Matamá²¹⁸, à entrada de Mondim de Basto, em granito, compondo-se por seis arcos e

²¹⁸ Ver Anexo 9 – Fotografia do viaduto de Matamá em construção.

cuja construção remonta a 1935²¹⁹, apesar de apenas ter sido integrado na obra ferroviária durante o período de 1947 a 1949.

Em dezembro de 1948, chegou ao Arco de Baúlhe a primeira locomotiva, acolhida com grande comoção. Recebidos pela população, chegaram ainda um “furgão e carruagens com pessoal da estação de Celorico, fazendo o primeiro teste na linha”²²⁰. A Inauguração, em 15 de janeiro de 1949, contou com uma pomposa festa já que estiveram presentes o ministro das Comunicações e Interior, o governador civil e o diretor geral dos caminhos de ferro²²¹. Este avanço era assim visto como o primeiro passo para uma profícua relação entre as regiões do Minho, Trás-os-Montes e do Douro²²².

“Com a gare da estação repleta de convidados e as imediações dominantes cheias de povo que se aglomerava ao longo da linha, muros e campos vizinhos, chegou o comboio inaugural”²²³, que transportava os governantes, responsáveis do caminho de ferro, deputados e demais altas individualidades²²⁴. O ministro foi recebido pela Câmara com atuação da Banda, onde lhe foi pedida a continuação da linha até ao Corgo, bem como outras obras rodoviárias. Depois da sessão solene, o governante fez uma visita à feira quinzenal e seguiu para Mondim.

O ministro não saiu de Arco de Baúlhe sem antes ouvir as reivindicações da população, que pediu mais melhoramentos, como a ligação à região do Barroso, alegando que os projetos estavam já realizados, mas também louvou o regime pelo trabalho e esforço em servir todo o país, como relata o periódico:

E porque o projeto está feito e os projetos com o Governo de Salazar constituem promessas, a vida de Cabeceiras de Basto aguarda confiadamente o maior dos

²¹⁹ SANT’ANNA DIONÍSIO, José Augusto de – Linha do Vale do Tâmega. In PROENÇA, Raul – *Guia de Portugal*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1994. 3.ª ed. Vol. IV, Tomo I, pp. 606-609.

²²⁰ “Caminho de ferro” – *Jornal de Cabeceiras*. Cabeceiras de Basto, n.º 1507, 21 de novembro de 1948, p. 2.

²²¹ “Caminho de ferro do Arco de Baúlhe” – *Jornal de Cabeceiras*. Cabeceiras de Basto, n.º 1511, 19 de dezembro de 1948, p. 2.

²²² “Ao povo do concelho. Convite” – *Jornal de Cabeceiras*. Cabeceiras de Basto, n.º 1513, 9 de janeiro de 1949, p. 1.

²²³ “Inauguração do caminho de ferro no Arco de Baúlhe. Visita Ministerial” – *Jornal de Cabeceiras*. Cabeceiras de Basto, n.º 1515, 23 de janeiro de 1949, p. 1.

²²⁴ Ver Anexo 10 – Fotografia da inauguração do troço Celorico-Arco de Baúlhe.

melhoramentos a que aspira. Eis o que PEDIMOS, SENHOR MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES²²⁵.

Já o primeiro comboio aberto ao público circulou ainda nesse mesmo dia 15 de janeiro, numa viagem entre a Livração e Arco de Baúlhe, “às 17:30, com numerosos passageiros”²²⁶.

3.3. O incumprimento do projeto – O fim da linha antecipado

Como já foi analisado em pontos anteriores, a intenção original para o caminho de ferro do Tâmega era ligar Livração a Chaves por Amarante e pela região de Basto. Contudo, o projeto sofreu várias alterações ao longo dos anos, desde a ligação com a Linha do Corgo, por Vidago, e à de Fafe através de Cavez, até atingir a sua forma final, com o término em Arco de Baúlhe, a escassos quilómetros de Cavez.

Em outubro de 1929, o engenheiro Fernando de Sousa, no plano da rede ferroviária ao norte do Douro, apresentou uma nova direção para a ligação entre as linhas do Tâmega e do Corgo, descartando desde logo a opção por Vidago, bem como as dificuldades em passar o rio a montante. Com o novo projeto seria aproveitado o caminho pelo vale do Avelames para a ligação a uma linha vinda do Ave e de Basto, permitindo a ligação à do Corgo nas Pedras Salgadas por Ribeira de Pena²²⁷.

Nesta mesma equação aparece uma nova linha, denominada “Linha de Basto”, apresentada em março, e que compreenderia um traçado entre “Braga, Póvoa do Lanhoso, Cabeceiras, ligando à Linha do Tâmega perto do Arco de Baúlhe”, colocando a opção da ligação a Fafe por Cavez fora dos planos. Porém, foi também apresentada pela Associação dos Engenheiros Cíveis Portugueses a ideia de que a ligação entre o Arco de

²²⁵ “Bem-vindo senhor ministro das Comunicações” – *Jornal de Cabeceiras*. Cabeceiras de Basto, n.º 1514, 15 de janeiro de 1949, p. 1.

²²⁶ “Novos melhoramentos ferroviários” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1467, 1 de fevereiro de 1949, p. 123.

²²⁷ “O plano da Rede Ferroviária ao Norte do Douro” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1004, 16 de outubro de 1929, p. 315.

Baúlhe e Pedras Salgadas ficava para segundo plano, procurando não criar concorrência entre as duas linhas²²⁸.

Fernando de Sousa foi contundente quando referiu, em nome da Comissão Revisora do Plano da Rede Ferroviária, que a eliminação da ligação entre o Arco e Fafe colocaria o Minho e Trás-os-Montes sem ligação direta, falhando assim os planos originais do início do século XX. Considerava “indispensável o prolongamento da Linha do Tâmega até entroncar na do Corgo. Por isso impõe-se a sua ascensão pelo vale do Avelames, indo incidir normalmente naquelas linhas numa estância importante, que é dividida convenientemente e servindo Ribeira de Pena”²²⁹.

Com a publicação do referido Relatório, a proposta da equipa de Fernando de Sousa previa a ligação entre as linhas do Tâmega e Corgo através do caminho a construir de Cavez a Pedras Salgadas pelo vale do Avelames. previa-se ainda a ligação entre a ferrovia do Tâmega e a projetada Linha de Basto que desceria até ao Arco de Baúlhe²³⁰.

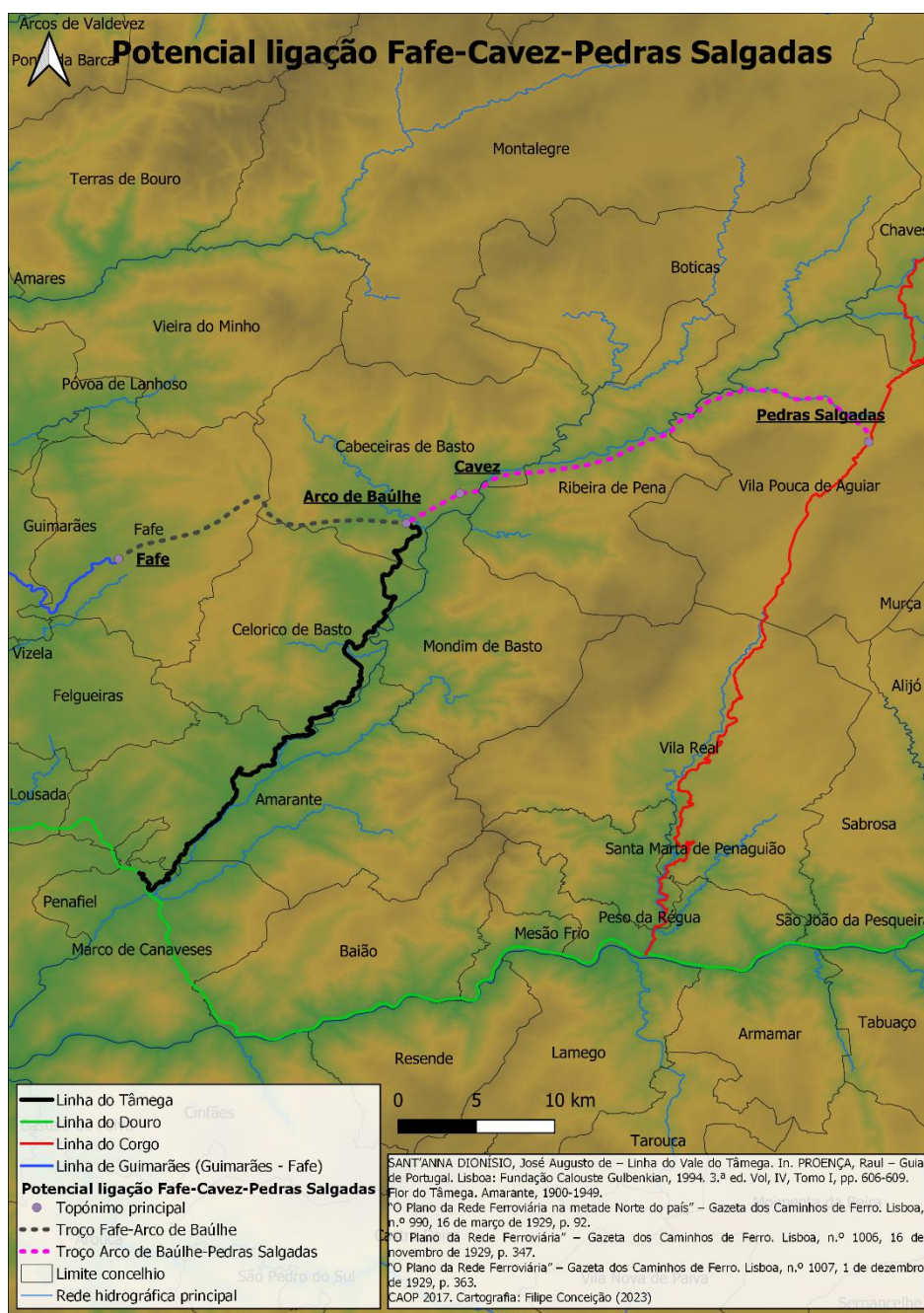
Com base neste plano, e tendo em conta as descrições das ligações entre as referidas linhas, apresenta-se um mapa que representa o que seria a rede de ligação entre o Corgo, o Tâmega e a Linha de Guimarães e Fafe, conectando Trás-os-Montes e o Minho. Utilizou-se a linha com término em Fafe, apesar de o projeto de ligação ao Tâmega ter sido abandonado em detrimento da Linha de Basto (apenas planeada e nunca projetada), de forma a criar esta potencial teia de ligações. Através da Figura 11, é possível perceber o potencial que estava presente nestas ligações entre as vias estreitas, apesar da dificuldade de construção.

²²⁸ “O Plano da Rede Ferroviária na metade Norte do país “ – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 990, 16 de março de 1929, p. 92.

²²⁹ “O plano da Rede Ferroviária” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1006, 16 de novembro de 1929, p. 347.

²³⁰ “O plano da Rede Ferroviária” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1007, 1 de dezembro de 1929, p. 363.

Figura 11 – Potencial ligação Fafe-Cavez-Pedras Salgadas



Desta forma, 1949, a Linha do Tâmega chegava ao seu ponto terminal, porém, sem o saber. A esperança no avanço até Pedras Salgadas e a ligação com o Minho mantinham-se presentes à entrada para a segunda metade do século. Os projetos estavam estudados e legislados, contudo, não se realizaram (por razões que transcendem o âmbito deste trabalho), mas os sucessivos atrasos na construção e o

avanço de novas formas de mobilidade levaram este caminho de ferro a nunca mais ultrapassar Arco de Baúlhe, perdendo-se a possibilidade de realizar o que em 1900 se idealizara, uma rede robusta para o norte de Portugal.

4. Impactos da linha – “351\$000 réis em 12 dias, deve chegar para o carvão...”

O impacto dos caminhos de ferro nas povoações por onde avançava é inegável, quer numa perspetiva positiva, quer negativa. Apresentava-se, à entrada de Novecentos, como o principal meio de transporte e símbolo do progresso económico e civilizacional²³¹.

Numa região mal servida por estradas, o caminho de ferro possibilitou o crescimento de ligações, sobretudo económicas, entre o norte e o centro e sul do país. A região via o caminho de ferro como o veículo primordial para a exportação de produtos, como o vinho no Alto Douro, ou ainda de cereais e os derivados da produção da oliveira²³². À imagem do restante território, o principal produto transportado, bem como a maior exportação, era o vinho²³³.

Apesar da importância da vertente económica, o transporte de passageiros vai imperar, numa primeira fase, tanto pelo efeito de novidade como pela rapidez; o comboio depressa se tornou a primeira escolha para uma ligação mais eficaz a outros locais. As viagens, quer de lazer quer de trabalho, foram apoiadas pelo carácter ramificado da rede ferroviária portuguesa, fazendo escoar as linhas nas duas principais cidades, Lisboa e Porto, que recebiam um número progressivamente crescente de migrantes do interior.²³⁴

O impacto inevitável na demografia das localidades por onde penetrou, aspeto que em outras linhas da região, como o Tua, se notou de forma negativa, com a diminuição populacional²³⁵, é complexo e extenso e, por isso, não se revelou possível abordar neste trabalho. Todavia, é essencial compreender o impacto direto da passagem

²³¹ ABRAGÃO, Frederico de Quadros – *Caminhos de Ferro Portugueses: Esboço da sua História*. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956, vol. I, pp. 76-77.

²³² PINA, Maria Helena Mesquita – Alguns reflexos da implantação do caminho de ferro no Alto Douro no final do século XIX. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, ISSN 0871-1666. I série, vol. XIX (2003) pp. 406-410.

²³³ PINHEIRO, Magda – *Cidade e caminhos de ferro*, p. 48.

²³⁴ PINHEIRO, Magda – *Cidade e caminhos de ferro*, pp. 50-51.

²³⁵ PEREIRA, Hugo Silveira (coord.) – *A Linha do Tua (1851-2008)*, p. 358.

desta ferrovia pela região, dilucidar algumas das suas consequências, designadamente a nível da propriedade, haja em vista as expropriações que causou, mas também perceber o fluxo de pessoas que utilizou esta ferrovia para fins turísticos e, ainda, perceber os efeitos económicos que teve na região. Estes aspetos contribuem para uma perceção mais alargada do impacto da Linha do Tâmega.

4.1. As expropriações – “independentemente do direito de propriedade”

O impacto negativo mais direto do caminho de ferro nas regiões por onde passava foi, sem dúvida, a necessidade de expropriar terrenos. Apesar dos engenheiros e projetistas planificarem as estações preferencialmente afastadas das povoações, desde que não alterando substancialmente o percurso, em alguns casos tornou-se inevitável que algumas pessoas perdessem parte dos seus imóveis, em troca de pequenas indemnizações.²³⁶ Esta situação tornou-se evidente aquando da preparação e estudo para o segundo lanço deste caminho de ferro com o percurso a correr paralelamente ao rio, pois “levando a linha pelo meio das freguesias levaria a expropriações avultadas”²³⁷.

O Estado português demorou a legislar sobre a matéria das expropriações, iniciando esse labor a dias de se iniciar a construção do primeiro troço ferroviário em Portugal²³⁸. Tratava-se de um processo que, tanto a ser feito por privados como pelo Estado, se revelava dispendioso para os responsáveis pelas linhas. Este procedimento implicava o pagamento de uma indemnização ao proprietário, resultando em despesas que, durante o século XIX, podiam ascender a mais de 2% do custo total de uma linha²³⁹.

Mas, na década de 1930, a situação piorou para os titulares de terras a serem expropriadas, pois fizeram-se alterações às especificidades da lei no que tocava à construção de caminhos de ferro, com o Decreto de 21 de março de 1931 a definir que estas se tornavam livres sobre qualquer propriedade necessária para a construção da via

²³⁶ PEREIRA, Hugo – A Política ferroviária Nacional (1844-1899), p. 40.

²³⁷ “Caminho de ferro do Tâmega” – *Flor do Tâmega*, Amarante, n.º 1135, 6 de setembro de 1908, p. 1.

²³⁸ PEREIRA, Hugo Silveira – A legislação ferroviária portuguesa (1845-1892), p. 207.

²³⁹ PINHEIRO, Magda – A construção dos caminhos-de-ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90), p. 760.

ou infraestruturas adjacentes, podendo mesmo agir “independentemente do direito de propriedade”²⁴⁰. Dos terrenos sobrantos, os proprietários ou herdeiros tinham preferência de revenda, mas apenas para expropriações posteriores a 1927.

Na Linha do Tâmega, a necessidade de expropriar, apesar de não atingir níveis elevados, esteve sempre presente nas diferentes fases de construção. Ainda antes de se iniciarem os primeiros trabalhos sabia-se que, após a autorização governamental, se procederia “às respetivas expropriações”²⁴¹, necessárias ao arranque das obras.

Aproximando-se o início da empreitada do primeiro troço, em fevereiro de 1905 fizeram-se as primeiras expropriações no território do Marco de Canaveses, seguidas pouco tempo depois em Amarante. Este custo seria suportado pelo empréstimo de 60 contos destinado a todo o processo de construção dos primeiros cinco quilómetros, desde a necessária desapropriação dos terrenos até ao assentamento de via²⁴². Porém, nem todos estes processos eram rapidamente resolvidos e, apesar da construção avançar a bom ritmo durante 1905, como referido, as “dificuldades que tem havido na expropriação de vários tratos de terreno” acabaram por comprometer os prazos inicialmente estabelecidos²⁴³.

Aquando da finalização dos estudos para o segundo lanço, até Celorico, dadas as mencionadas opções tomadas em relação ao traçado, as empreitadas envolveram “expropriações caras” com a escolha do vale de Santa Luzia como local da estação da vila de Amarante. Tal despesa estava orçada em cerca de 33 mil réis, quantia elevada face aos estimados 25 mil réis por quilómetro²⁴⁴.

O pagamento destas expropriações devia ser efetuado antes da abertura dos trabalhos, o que aconteceu antes do início do segundo troço, com os “referentes às

²⁴⁰ “Expropriações para caminho de ferro” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1092, 16 de junho de 1933, p. 370.

²⁴¹ “Caminho de ferro do Vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*, Amarante. n.º 939, 1 de dezembro de 1904, p. 3.

²⁴² “A linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*, Amarante. n.º 951, 26 de fevereiro de 1905, p. 1.

²⁴³ “Linhas Portuguesas” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 423, 1 de agosto de 1905, p. 235.

²⁴⁴ “Linha do vale do Tâmega” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 583, 1 de abril de 1912, p. 106.

expropriações de terrenos” a serem pagos durante a primeira metade de 1916. Esta regularização era essencial para se proceder às arrematações necessárias²⁴⁵.

Com o avançar das empreitadas, acumulavam-se os pagamentos a efetuar, devendo cada visado procurar solução para a sua situação. Quando o troço até Gatão estava perto da conclusão, foram lançados “editais convidando quem se julgue com direito a reclamar sobre falta de pagamento de jornas, materiais, expropriações, etc. da empreitada já concluída entre Amarante e Freixieiro”, devendo para isso recorrer à administração municipal²⁴⁶.

Situação idêntica aconteceu em 1926 com o final do segundo troço até à freguesia da Chapa. “Um casal de Gatão tinha 20 dias para reclamar” a expropriação de uma parcela de terreno que foi espoliado para dar acesso ao apeadeiro daquela localidade, enquanto um solteiro da Chapa tinha idênticos 20 dias para reclamar a expropriação de uma nascente de água na propriedade “Regueira” do lugar de Vila Pouca, desviada para abastecer as locomotivas na estação da Chapa²⁴⁷.

No último troço construído, entre Celorico e Arco de Baúlhe, num período já abrangido pela nova legislação referida anteriormente, foram vários os processos de expropriação anunciados pela Repartição de Estudos, Vias e Obras do Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Nos primeiros meses de 1937 foram retiradas da esfera privada várias parcelas de terreno para “desvio de caminhos”, nos perfis de construção 102 e 430, numa primeira fase²⁴⁸, e nos perfis 597, 604 e 54, numa segunda etapa²⁴⁹.

Algumas expropriações tiveram efeitos mais radicais na vida das famílias. Em novembro de 1937, seguindo os princípios já explanados, mais de 200 metros quadrados de moradias foram sacrificados, “sendo 181 metros quadrados pertencentes a Alfredo Vilela Costa e 23,50 metros quadrados a Joaquim Machado”²⁵⁰.

As últimas desapropriações deram-se já na reta final da preparação do assentamento da via no último e demorado troço até Arco de Baúlhe. Foram retirados

²⁴⁵ “Linha férrea de Amarante a Celorico” – *O Celoricense*. Celorico de Basto, n.º 457, 17 de fevereiro de 1916, p. 2.

²⁴⁶ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1751, 25 de julho de 1920, p. 2.

²⁴⁷ “Anúncio. Expropriação” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2053, 9 de maio de 1926, p. 2.

²⁴⁸ “Parte oficial” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1177, 16 de janeiro de 1937, p. 31.

²⁴⁹ “Parte oficial” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1178, 1 de fevereiro de 1937, p. 67.

²⁵⁰ “Parte oficial” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1414, 16 de novembro de 1946, p. 725.

1100 metros quadrados a duas parcelas de terreno para possibilitar a passagem da ferrovia²⁵¹, sendo ainda expropriado um terreno para acomodar alterações a taludes de suporte do canal ferroviário.

Assim, é possível atestar que, apesar dos esforços para uma construção com um reduzido número de expropriações, sempre dispendiosas e incompatíveis com os orçamentos aprovados, foi inevitável recorrer a este mecanismo que podia afetar terrenos, recursos naturais ou, em casos mais extremos, moradias, obrigando ao realojamento de algumas pessoas.

4.2. O desejado transporte de pessoas e mercadorias

Partindo da análise efetuada no início deste capítulo, o caminho de ferro assumiu um papel fundamental tanto no movimento de pessoas, como de mercadorias. A região a norte do Rio Douro e da sua linha, necessitava de uma forma mais rápida de escoar os seus produtos e ligar eficazmente as pessoas. Como a rede viária era incipiente, serão os caminhos de ferro previstos no plano a norte do Mondego a assumir o papel unificador entre as regiões. No Douro, apesar da supremacia do transporte fluvial na exportação vinícola, toda a agricultura das regiões cresceu com a introdução das ferrovias no Tua, Sabor e Corgo, tendência que continuaria no Tâmega²⁵².

É importante compreender que o escoamento de produtos das regiões a norte, através da rede do Minho e Douro, visava a ligação a uma estrutura portuária, neste caso, a da cidade do Porto. Não havia, por força das circunstâncias, um escoamento direto para Espanha, apesar do planeamento feito no início do século²⁵³.

O transporte de passageiros, não obstante a sua importância em toda a rede ferroviária, revelava-se dispendioso em relação ao transporte de mercadorias. Com a orografia do território difícil de transpor, tanto o transporte de passageiros como o de

²⁵¹ “Parte oficial” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1421, 1 de março de 1946, p. 226.

²⁵² PINA, Maria Helena Mesquita – Alguns reflexos da implantação do caminho de ferro no Alto Douro no final do século XIX, pp. 406-408.

²⁵³ ALEGRIA, Maria Fernanda – A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As Vias e o Tráfego, pp. 398-405.

mercadorias sofriam um aumento de custo significativo, sendo o primeiro o mais prejudicado²⁵⁴. Um dos aspetos a provocar maior diferença relativamente aos passageiros era a questão da classe da viagem. Enquanto a 1.ª classe estava reservada a quem detinha maior capacidade financeira, a 2.ª classe tornava-se um pouco mais acessível, mas a maioria dos utilizadores, cerca de 70%, viajava mais modicamente na 3.ª classe²⁵⁵.

Os primeiros passos para a utilização do comboio na Linha do Tâmega dão-se com a inauguração do primeiro troço até Amarante, estando previstas duas ligações diárias entre Amarante e a Livração, assumidas como ligações à cidade do Porto, através de transbordo de poucos minutos na estação da Livração.

²⁵⁴ PINHEIRO, Magda; LIMA, Nuno Miguel; PAULINO, Joana – Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XIX, pp. 55-63.

²⁵⁵ MATOS, Ana Cardoso de; RIBEIRO, Elói Figueiredo; BERNARDO, Maria Ana – Caminhos-de-Ferro e Turismo em Portugal (Final do século XIX e primeiras décadas do Século XX). *V Congreso Historia Ferroviaria*. Palma de Maiorca: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (2009) p. 7.

Quadro 3 – 1.º Horário da Linha do Tâmega (março de 1909)

Amarante – Porto			Porto – Amarante		
Estações	Número comboio		Ligação de Lisboa	Ligação com o noturno saído de Lisboa às 21:30, chegada às 7:30.	Ligação com “Sud-Express” saído de Lisboa às 9:45, chegada às 15:08.
	1004-104	1006-106			
Amarante	06:00	15:35			
Fregim	06:12	15:47			
Vila Caiz	06:25	16:00			
Livração Linha do Tâmega	06:45	16:20			
Transbordo			Estações	Número comboio	
				1001-101	1003-103
Livração Linha do Douro	06:58	16:33	Campanhã	7:50	15:20
Campanhã	8:50	18:55	Livração Linha do Douro	10:05	17:10
Ligação a Lisboa	Número 56, chegada a Lisboa às 14:40.	Ligação a noturno com saída do Porto às 21:50, chegada às 6:25.	Transbordo		
			Livração Linha do Tâmega	10:15	17:15
			Vila Caiz	10:37	17:37
			Fregim	10:49	17:49
			Amarante	11:00	18:00

Fonte: *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1163, 21 de março de 1909, p. 2.

Através da análise do Quadro 3 relativo ao horário apresentado no dia da inauguração do troço, é perceptível o demorado percurso necessário para se chegar de Amarante ao Porto ou vice-versa, sendo necessárias entre 2h e 40 minutos na viagem mais rápida e 3h e 20 minutos na viagem mais lenta. Ainda assim, melhorando substancialmente o tempo de viagem até então existente. Além da ligação ao Porto, o horário apresenta as possibilidades de ligação a Lisboa, abrindo à população local uma forma eficaz de se deslocar à capital do país.

Com a inauguração do caminho de ferro são também estabelecidas as permissões para todas as estações passarem a permutar com a Linha do Douro os serviços de passageiros, bagagens, recovagens, mercadorias e gado, e definidas as tarifas gerais ou especiais para cada serviço. Desta forma, na Livração poderia oferecer-se o serviço de grande e pequena velocidade, à semelhança de Vila Caiz e Amarante, enquanto a Fregim, na pequena velocidade, cabia todo o serviço de passageiros e bagagens, mas limitado, na grande velocidade, a 50 quilos por cada volume²⁵⁶.

A importância económica desta ferrovia foi evidente nos primeiros meses de atividade, tendo-se chegado a novembro com um inesperado movimento “de cerca de 2000 pipas de vinho exportadas”. Este movimento acabou por ser prejudicado pelo pouco espaço que o cais coberto oferecia, projetado para uma circulação de mercadorias significativamente inferior ao registado. Nesses primeiros meses foi atingido um rendimento de “média mensal de réis 1:500.000, o que ninguém supunha que daria este pequeno ramal de 12 quilómetros”²⁵⁷.

Os primeiros resultados gerais, relativos ao ano de abertura, foram apenas lançados em 1911 por Fernando de Sousa, através das estatísticas dos caminhos de ferro do Minho e Douro. No seu primeiro ano, apesar de incompleto, a linha teve 25.182 passageiros, com a estação de Amarante a receber quase 25.000 passageiros. A intensidade do tráfego rondou os 24.000, ultrapassando mesmo o troço Pocinho – Barca de Alva, que incluía o tráfego internacional. Na circulação de mercadorias o resultado foi também significativo, uma vez que “Amarante teve 100 toneladas expedidas e 159 toneladas recebidas”²⁵⁸. Já no primeiro ano de atividade completa a Linha do Tâmega chegaria aos 28.000 passageiros, atingindo as 51 toneladas de bagagens e 406 em recovagens²⁵⁹.

Com a evolução constante nas comunicações, os horários vão sendo ligeiramente ajustados à medida que o tempo vai passando. Em 1913 foi estabelecido um horário de verão. A partir de 15 de junho, o comboio da manhã com partida de Amarante às 6:00h,

²⁵⁶ “Tarifas de transporte” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 513, 1 de maio de 1909, p. 134.

²⁵⁷ “Estação de Amarante” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1197, 14 de novembro de 1909, p. 3.

²⁵⁸ “A estatística de 1909 do Minho e Douro” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 573, 1 de novembro de 1911, p. 321.

²⁵⁹ “Linha do Vale do Tâmega” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 583, 1 de abril de 1912, p. 106.

passava para as 5:16h, já a circulação que anteriormente chegava a Amarante às 11:24h passava a entrar nessa estação às 11:14h. No horário da tarde, o comboio das 16:35h passava a sair às 16:41h e o comboio que dantes chegava às 18:10h passava para as 18:19h²⁶⁰. Estes ajustes poderiam ajudar os passageiros nos possíveis transbordos no Porto.

Em 1914 foi realizado novo ajuste com os comboios vindos do Porto a saírem às 8:00h e às 16:17h, chegando a Amarante às 11:00h e às 18:43h, respetivamente. Em sentido oposto, saíam de Amarante comboios às 7:55h e às 17:00h, chegando os passageiros ao Porto às 10:30h e às 19:54h. Por sua vez, as correspondências seriam recolhidas até às 6:45h das caixas postais²⁶¹.

Com a abertura do segundo troço até Gatão, a mobilidade neste caminho de ferro é novamente alterada mercê do crescimento da capacidade escoadora do ramal, com o apeadeiro de Gatão a ficar “habilitado para o desempenho de todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade sem restrições”.²⁶² Em pouco tempo, Gatão passou a vender bilhetes de ida e volta para 23 destinos.

A encantadora estação do caminho de ferro de Gatão está autorizada a vender bilhetes de ida e volta para 23 estações, que são as seguintes: Porto, Campanhã, Ermesinde, Trofa, Famalicão, Barcelos, Viana, Valença, Monção, Braga, Penafiel, Livração, Régua, Barca d'Alva, Vila Caiz, Amarante, Vila Real, Vila Pouca, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves, Moncorvo, Carviçais²⁶³.

Já com o traçado a acrescentar o troço até Chapa, a CCFNP adicionou mais dois comboios por dia, um em cada sentido. Em sentido ascendente, passou a sair da Livração, um comboio que ligava às 11:17h com o proveniente do Porto, chegando às 11:40h a Amarante. Já no sentido descendente, um comboio partia de Amarante às

²⁶⁰ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1381, 6 de junho de 1913, p. 2.

²⁶¹ “Horário dos comboios” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1435, 21 de junho de 1914, p. 2.

²⁶² “Viagens e Transportes” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 813, 16 de novembro de 1921, p. 299.

²⁶³ “Pelos caminhos de ferro” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1852, 2 de julho de 1922, p. 1.

15:47h, chegando à Livração às 16:10h, ligando depois com o proveniente da Régua, com paragem na Livração às 16:21h em direção ao Porto²⁶⁴.

Seguindo a evolução da construção, em 1932 esta ferrovia atingia Celorico de Basto, importante localidade que precisava de ligações recorrentes a Amarante e ao serviço já estabelecido até ao Porto. Foi a partir da base preexistente que se adicionaram os serviços até ao novo término. Entre Amarante e Celorico seguiam diariamente dois comboios, às 10:50h e 20:40h, chegando ao destino às 11:50h e 21:40h, respetivamente. Em sentido contrário, partiam em direção de Celorico comboios às 6:00h e 16:21h, chegando a Amarante às 7:53h e às 17:24h, respetivamente²⁶⁵.

O caminho de ferro teve um papel fundamental na dinamização da própria economia, sendo o veículo fundamental para as exportações de matérias-primas e permitindo à população um acesso direto a um mercado mais variado. Com esse objetivo em mente, em 1936, o Governo autorizou a CCFNP a criar bilhetes especiais de 3.ª classe “a preços reduzidos, em dia de mercado em Amarante, Celorico de Basto e Porto”, possibilitando o aumento do número de pessoas a vender e comprar nessas praças²⁶⁶.

Como previamente referido, a década de 1940 foi um período atribulado para a ferrovia portuguesa, marcada pela forte crise nos combustíveis e na produção industrial. Será na segunda metade da década que a Linha do Tâmega vai reabrindo paulatinamente, até 1947, quando regressa na totalidade, impulsionada também pelo há muito esperado avanço das obras até Arco de Baúlhe. Era preparada ainda a introdução de automotoras ao serviço, melhorando os tempos de viagem:

Há cerca de 15 dias, que os comboios que na Linha do Vale do Tâmega circulavam às segundas, quartas e sábados, passaram a efetuar-se em todos os dias úteis. [...] Os preços dos bilhetes de Amarante ao Porto, são os seguintes: Em 3.ª classe 14\$20; 2.ª 21\$50; 1.ª 28\$40. Segundo nos consta, dentro de breve prazo esta linha vai ser dotada com automotoras²⁶⁷.

²⁶⁴ “Linha do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2167, 15 de julho de 1928, p. 2.

²⁶⁵ “Horário dos comboios” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2365, 1 de maio de 1932, p. 2.

²⁶⁶ “Parte oficial” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1168, 16 de agosto de 1936, p. 450.

²⁶⁷ “Comboios” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 3140, 6 de abril de 1947, p. 2.

Como referido no início deste capítulo, o transporte de passageiros acabou por assumir um impacto e volume de circulação de maior importância face ao de mercadorias. Embora os anos iniciais apresentassem a mercadoria como a principal atividade na linha, em 1948, no balanço dos anos anteriores, é perceptível que “tendo aumentado o número de passageiros, diminuiu, porém, a tonelagem de mercadorias”. Este momento de viragem definitiva para um maior número de passageiros foi marcado também pela introdução de automotoras de fabrico sueco na Linha do Tâmega a 19 de maio de 1948²⁶⁸, serviço há muito esperado, pioneiro nas ferrovias do Douro²⁶⁹. Os restantes caminhos de ferro de conexão ao Douro apenas receberam esta inovação na década seguinte²⁷⁰.

4.3. A dinamização do turismo ferroviário no Baixo Tâmega

Com o século XX, o turismo, outrora prática de elites ou peregrinos, tornou-se acessível a franjas cada vez mais largas da população, que procurava novas formas de entretenimento. O comboio vai ter um papel central nesta mudança de comportamentos.²⁷¹ A partir do século XIX o turismo ferroviário, ou impulsionado pelo caminho de ferro, ganhou notabilidade, com as ligações às regiões mais atrativas do país. O movimento turístico acabou mesmo por se tornar num dos mais importantes movimentos de circulação ferroviária, a par do tráfego suburbano para as grandes cidades²⁷².

Apesar de, como já foi analisado, o caminho de ferro não ser um meio de transporte elitista, houve sempre a tentativa, por parte das companhias, de o fazer chegar a destinos de recreio, como estâncias termais ou balneares, a um público mais endinheirado, dedicando para isso a 1.ª classe, que proporcionava uma viagem mais

²⁶⁸ Ver Anexo 11 – Fotografia de uma família junto de uma automotora na estação de Arco de Baúlhe em 1950.

²⁶⁹ “Falam os números!” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1451, 1 de junho de 1948, p. 334.

²⁷⁰ PEREIRA, Hugo Silveira (coord.) – *A Linha do Tua (1851-2008)*, pp. 321-323.

²⁷¹ MARQUES, A. H. de Oliveira (coord.) – *Portugal da Monarquia para a República*. In SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.) – *Nova História de Portugal*, vol. XI, pp. 669-671.

²⁷² PEREIRA, Hugo Silveira – *As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896)*. *CEM Cultura, Espaço e Memória*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, ISSN 2182-1097-0. N.º 1 (2010) pp. 33-37.

confortável e de maior qualidade. Com o tempo, e com uma maior abrangência da rede ferroviária, a ligação a locais de interesse, por motivos religiosos ou históricos, tornou-se imperiosa pelo que as empresas vão lançar regularmente comboios especiais, bem como tarifas reduzidas, conseguindo atrair mais utentes ao serviço especializado que iam criando²⁷³.

O comboio foi visto no século XX como o meio mais eficaz de elevar os níveis de turismo do país, sendo o único transporte capaz de fazer chegar de uma só vez centenas de pessoas a um determinado destino. Partindo de viagens mais pequenas, criava-se o gosto pelo turismo ferroviário, devendo os viajantes almejar, paulatinamente, um conjunto de viagens mais longas. Surgiram orientações para a criação de viagens de grupo, mais rentáveis e adaptadas ao público português²⁷⁴.

A Linha do Tâmega, inserida numa região outrora isolada e com uma ligação ténue com os grandes centros urbanos, seguirá a tendência de aposta no turismo. Desta forma, as referências a passeios, excursões ou comboios especiais giram à volta de duas categorias: por um lado, o turismo religioso, potenciado pela forte devoção católica na região e, por outro lado, um turismo lúdico, ou de recreio, com variados destinos e finalidades.

4.3.1. Turismo religioso

Em meados do século XIX, a primeira forma de turismo organizado surgiu em Inglaterra através de excursões religiosas organizadas por Thomas Cook. Estas realizavam-se sobretudo por meio ferroviário, acabando por, através da sua evolução empresarial, dar origem aos principais comboios de luxo europeus, assentes na atividade turística, como o *Orient Express*²⁷⁵. Apesar da religiosidade implicar seriedade e espiritualidade, acabava por se conjugar com práticas de lazer em viagens que deixavam

²⁷³ MATOS, Ana Cardoso de; RIBEIRO, Elói Figueiredo; BERNARDO, Maria Ana – Caminhos-de-Ferro e Turismo em Portugal (Final do século XIX e primeiras décadas do Século XX), pp. 7-15.

²⁷⁴ LAPA, João Faria – O caminho de ferro elemento de Turismo. *I Congresso Nacional de Turismo*. Lisboa: Sociedade Nacional de Topografia. Vol. III (1936) pp. 5-8.

²⁷⁵ SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles – *Agência Abreu – Uma viagem de 175 anos*. Porto: Viagens Abreu, 2015, pp. 29-31.

de ser apenas peregrinações. A partir da crescente vertente profana das festas religiosas, a prática espiritual acabou por se aliar a uma vertente lúdica, assente no conhecimento aprofundado do destino da viagem, criando uma forma de viajar assente nas experiências que o turista vivenciava²⁷⁶. Como o turismo em geral, o ferroviário ganhou força com a chegada da década de 1930. Neste sentido, o turismo religioso na ferrovia do Tâmega, apesar das suas breves referências, demonstra o interesse da população e das companhias em utilizar estes serviços especiais.

Em 1930, aquando das festas de São Gonçalo de Amarante, foi “criado um serviço de comboios especiais a preços reduzidos”, válidos para os três dias de festejo. Os preços a partir da Livração variavam entre os 8\$50 em 1.ª classe e os 4\$30 em 2.ª. Já no sentido contrário, a partir da Chapa, variavam entre os 6\$10 e os 3\$05, em 1.ª e 3.ª classe respetivamente²⁷⁷.

Durante a década seguinte, com o mesmo propósito, foram acrescentados comboios ao serviço entre a Livração e Celorico de Basto, possibilitando a chegada de mais “devotos de Basto” à localidade com o intuito de peregrinar à imagem da figura religiosa²⁷⁸.

Ainda em 1945, além de comboios extraordinários para as festas de junho em Amarante, a quinta-feira de *Corpus Christi* teve uma circulação especial, saindo da Livração pelas 12:05h e regressando às 19:05h. Apesar de este comboio ser bem visto no âmbito das celebrações, a imprensa notou que a partida era “muito cedo, e pouco aproveitará aos devotos que desejam assistir á procissão”²⁷⁹.

Já em 1949, por alturas das festas em honra a Nossa Senhora na localidade da Livração, realizadas a 26 de maio, foram adicionados três serviços especiais na Linha do Tâmega, com o primeiro a sair da Livração às 12:45h, chegando a Amarante às 13:13h, partindo logo de seguida, às 13:30h, com os romeiros a chegarem à Livração pelas

²⁷⁶ BARROSO, Paulo – A procura da identidade em percursos de alteridade: a essência do “viajar” no turismo religioso. In PIRES, Ana Paula; CADAVEZ, Maria Cândida Pacheco; HENRIQUES, João Miguel (coord.) – *Turismo: história, património e ideologia: diálogos e memórias*. Cascais: Instituto de História Contemporânea, 2020, pp. 127-140.

²⁷⁷ “Comboios” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2265, 1 de junho de 1930, p. 1.

²⁷⁸ “Comboios” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 3023, 7 de janeiro de 1945, p. 1.

²⁷⁹ “Comboios” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 3043, 27 de maio de 1945, p. 3.

14:00h. A viagem de regresso a Amarante seria efetuada ao cair da noite, no comboio das 20:00h, que chegava ao destino meia hora depois²⁸⁰.

Embora haja poucas referências ao turismo religioso, é possível compreender a importância de que o transporte ferroviário se revestiu no âmbito deste fenómeno, possibilitando um maior movimento de crentes para celebrações, sobretudo em Amarante e na Livração.

4.3.2. Turismo lúdico

O turismo de recreio, impulsionado pelo caminho de ferro na segunda metade do século XIX, acompanhou o próprio crescimento da rede ferroviária nacional. Foram lançados guias de viagem, praticados preços reduzidos e incentivadas as viagens em grupo, como referido anteriormente. Estes incentivos levaram os passageiros a celebrações, festas, touradas, exposições ou feiras, permitindo o desenvolvimento desta tipologia de turismo²⁸¹.

O turismo ferroviário de vertente lúdica não tardou a chegar à Linha do Tâmega, tendo sido festejado, no início de julho de 1909²⁸², o centenário da defesa da ponte de Amarante aquando da Guerra Peninsular. Numa celebração que contou “com a assistência de Sua Majestade El-Rei”, foram vendidos bilhetes a preços reduzidos para assistir aos festejos e organizados comboios especiais nos dias 3 e 4, que partiram da estação de Amarante às 23:00h em direção ao Porto, onde chegaram às 1:55h do dia seguinte²⁸³.

²⁸⁰ “Comboios especiais” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 3250, 22 de maio de 1949, p. 3.

²⁸¹ SOUSA, Ana Paula Vieira da Silva e – Olhar a paisagem há 160 anos: o comboio e o turismo em Portugal. In PIRES, Ana Paula; CADAVEZ, Maria Cândida Pacheco; HENRIQUES, João Miguel (coord.) – *Turismo: história, património e ideologia: diálogos e memórias*. Cascais: Instituto de História Contemporânea, 2020, pp. 213-224.

²⁸² Festejos realizados em julho, apesar da batalha se ter realizado entre 18 de abril e 2 de maio de 1809.

²⁸³ “Programa oficial dos festejos comemorativos do centenário da defesa da ponte de Amarante nos dias 2, 3 e 4 de julho, com a assistência de sua majestade El-Rei” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1177, 27 de junho de 1909, p. 3.

Em 1914, a rubrica “Viagens Caseiras”, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, relatou uma viagem pela Linha do Tâmega, desde Miranda do Douro até à Livração, que sugeriu ao autor uma reflexão sobre a vila de Amarante, abrangida por esse trajeto:

A linha é muito interessante; não tanto como a de Vila Real, mas bastante apreciável pelos belos panoramas que dela se tem, à direita, sobre as margens do rio Tâmega, junto às quais vamos subindo sempre até final. Entra-se em Amarante numa praça seguida de uma rua larga, mal calçada, mas muito animada e naturalmente pitoresca numa vila alcantilada como aquela em que os edifícios se sobrepõem em três alturas, vendo-se por toda a parte vegetação ubérrima nos quintais e jardins, que a tal proeminência estão que nos parecem dificilmente acessíveis em passeio de recreio. Além de outros atrativos, Amarante tem uma água excelente e um vinho verde, tão bom que até os que normalmente não bebem vinho não deixam de achar aquele delicioso²⁸⁴.

A Linha do Tâmega, sobretudo Amarante, encontrava-se, pois, nos roteiros das viagens de recreio, o que fica demonstrado também em 1926 quando os Caminhos de Ferro do Minho e Douro organizaram, a partir de 18 de setembro, passeios de recreio com comboios especiais. Eram comboios que partiam do Porto em direção a locais emblemáticos, sendo Amarante o único nesta ferrovia. Os preços reduzidos de 2\$16 em 1.ª classe, 1\$69 em 2.ª e 1\$08 em 3.ª auxiliaram à adesão a este serviço²⁸⁵.

Um dos principais produtos das companhias ferroviárias passava, desde o século XIX, pela criação de comboios dedicados a “banhos de mar”, levando as pessoas às estâncias balneares, dificilmente atingíveis em períodos anteriores²⁸⁶. Em 1931, este serviço é apresentado nesta ferrovia, informando que de 1 de junho a 30 de novembro “há comboios especiais, a preços reduzidos” de ida e volta para banhos de mar, em destino não revelado pela imprensa²⁸⁷.

²⁸⁴ “Viagens Caseiras VI” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 647, 1 de dezembro de 1914, p. 360.

²⁸⁵ “5.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V.” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 930, 16 de setembro de 1926, p. de anexo.

²⁸⁶ RIBEIRO, Carla – Turismo ferroviário em Portugal nos anos de 1930. *Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal*. Faro: ESGHT-Universidade do Algarve, ISSN 2182-5580. N.º 30 (2017) pp. 21-24.

²⁸⁷ “Linha do Vale do Tâmega. Bilhetes de banhos de mar” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2318, 7 de junho de 1931, p. 1.

Os comboios especiais de recreio eram um fator valorizado pelas populações, sendo, ao mesmo tempo, uma ferramenta de propaganda política, possibilitando às classes mais baixas a oportunidade de realizar uma viagem de lazer. No mesmo período são também lançados os “comboios mistério”, baseado no efeito surpresa causado nos passageiros, os quais não sabiam o destino e o percurso da viagem²⁸⁸. Em 1938, a CP organizou um comboio de recreio da Amarante com bilhetes económicos, sendo bastante importante para a exposição da vila, dados os 370 passageiros chegados²⁸⁹. Contando com passageiros “ilustres”, o comboio Expresso Popular regressou ao Porto às 22:17h, custando a ida e volta 11\$00. A imprensa local questionava: “Quem não há de vir a Amarante por este preço?”, demonstrando como esta forma de turismo era bem acolhida²⁹⁰.

O serviço repetiu-se no ano seguinte, com 280 excursionistas a chegar a Amarante às 9:30h do dia 9 de julho, partindo às 21:57h do mesmo dia. Uma viagem que acabou por ser estendida, já que “a maior parte dos excursionistas, depois do almoço, fugindo ao intenso calor, foram aproveitar a sesta, sob as árvores do Parque Florestal, de que muito gostaram; e tão bem se encontraram, alguns, que preferiram perder o comboio e partir ao outro dia”²⁹¹.

Ainda no mesmo mês, no domingo, dia 30, seria organizada uma excursão a Celorico de Basto, em comboio expresso ao preço de 5 escudos. Com horário previsto de saída de Amarante às 14:00h e regresso pelas 21:00h, este comboio expresso era apresentado como uma excelente oportunidade para melhor conhecer Celorico de Basto, questionando a *Flor do Tâmega*: “Qual é o amarantino que não deseja passar alguns momentos alegres em Celorico de Basto?”, prevendo ainda uma rápida venda de bilhetes.²⁹² Já em 1945, foi promovido o percurso inverso, com um grupo de excursionistas a chegar a Amarante às 14:30h e a regressar a Celorico de Basto pelas 21:00h²⁹³.

²⁸⁸ RIBEIRO, Carla – Turismo ferroviário em Portugal nos anos de 1930. *Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal*, pp. 24-27.

²⁸⁹ “Comboio de recreio” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2691, 7 de agosto de 1938, p. 2.

²⁹⁰ “Comboio de recreio” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2697, 18 de setembro de 1938, p. 2.

²⁹¹ “Comboio expresso” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2739, 16 de julho de 1939, p. 3.

²⁹² “Excursão a Celorico de Basto” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 2739, 16 de julho de 1939, p. 3.

²⁹³ “Comboio especial” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 3042, 20 de maio de 1945, p. 3.

Em outubro de 1945, outra vertente do turismo lúdico surgiu a utilizar os comboios do Tâmega. O desporto, sobretudo o futebol, crescia na região com os clubes das principais localidades a participar em competições de âmbito regional e nacional. Dessa forma, no dia 21 de outubro, aproveitando a facilidade que a linha oferecia em termos de mobilidade, foi preparado um comboio especial para assistir ao Amarante FC a jogar em Celorico. A partida seria dada às 14:25h, com regresso marcado para as 19:00h, com “poucos bilhetes” disponíveis²⁹⁴.

Portanto, é possível compreender que o caminho de ferro e o turismo aproveitaram reciprocamente os seus desenvolvimentos, auxiliando na atração de passageiros, que no caso do Baixo Tâmega se revelou importante para dar a conhecer a região às populações das grandes cidades, normalmente sem contacto com a realidade do interior.

4.4. O saldo financeiro da linha

Um dos impactos mais relevantes dos caminhos de ferro revela-se no seu saldo financeiro, aspeto que influencia diretamente a exploração e investimentos ulteriores. Das restantes linhas a norte do Douro, contemporâneas deste caminho de ferro, apesar da pouca sistematização de dados sobre a sua contabilidade individual, foi possível comparar em alguns momentos a capacidade financeira das mesmas, apesar das diferentes formas de exploração²⁹⁵.

Os resultados financeiros da Linha do Tâmega não deixaram de refletir a instabilidade que o país e os caminhos de ferro atravessaram nas primeiras décadas do século XX, tal como foi analisado no primeiro capítulo.

Os primeiros resultados da operação nesta ferrovia foram apresentados logo nos primeiros meses de atividade que, como já referido, foram de intenso transporte de

²⁹⁴ “Comboio especial” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 3064, 21 de outubro de 1945, p. 2.

²⁹⁵ Contudo, em Angola, colónia africana, numa realidade completamente diferente, o Caminho de Ferro de Benguela, desenvolvido em cronologia aproximada, apresentou sempre saldo positivo, excetuando os primeiros três anos, saldos fortemente influenciados pela maior aposta no transporte de mercadorias – ESTEVES, Emanuel – *Caminho-de-ferro de Benguela e o impacto económico, social e cultural na zona de influência (1902-1952)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999, p. 378.

passageiros e mercadorias. Ainda nem um mês tinha passado, quando foi noticiado o rendimento referente aos primeiros 12 dias de exploração, com saldo “de 351\$000 réis”, valor que surpreendeu até os mais otimistas e levou a imprensa a ironizar que devia “chegar para o carvão...”²⁹⁶. Ainda em novembro, com o movimento excecional de mercadorias a passar pela estação de Amarante, a sua atividade apresentava um rendimento que “tem atingido a média mensal de réis 1500, o que ninguém supunha que daria este pequeno ramal de 12 quilómetros”²⁹⁷.

As estatísticas dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicadas por Fernando de Sousa em finais de 1911 revelam que a linha movimentou 25.000 passageiros e obteve um saldo de 3.206 réis, número significativo dada a curta extensão do traçado. Já nas mercadorias os valores recebidos rondaram os 225 réis. As mesmas estatísticas indicavam que a Linha do Corgo tinha transportado cerca de 102.000 passageiros, com um saldo de 32.631 réis. Nas mercadorias o valor ascender a 3.377 réis²⁹⁸. Esta trajetória ascendente colocava a ferrovia do Tâmega no caminho dos saldos positivos.

Em 1921, aquando da realização de um congresso com o objetivo de trabalhar formas de progresso para a província de Trás-os-Montes, os transportes não foram deixados de parte. Apesar da Linha do Tâmega, até então construída até Gatão, não ser incluída no congresso (apenas a sua parte projetada na ligação a Chaves), foi apresentado por Fernando de Sousa o rendimento da linha em 1919, que se estimava em 2.452 réis por quilómetro. Deste modo, à saída da sua primeira década apresentava-se com resultados positivos, sobretudo em comparação com a do Corgo, com cerca de 2.000 e a do Tua, com 2600 por quilómetro²⁹⁹.

Como já foi apresentado no primeiro capítulo, em 1927 a Linha do Tâmega foi trespassada para a CCFNP, ficando concessionada a uma empresa privada, o que acabará por dificultar, em linha com a conjuntura do país, a evolução económica deste caminho de ferro. No Relatório sobre o tráfego no Norte de Portugal, Fernando de Sousa realizou

²⁹⁶ “Caminho de ferro do vale do Tâmega” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1165, 4 de abril de 1909, p. 2.

²⁹⁷ “Estação de Amarante” – *Flor do Tâmega*. Amarante, n.º 1197, 14 de novembro de 1909, p. 3.

²⁹⁸ “A estatística de 1909 do Minho e Douro” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 573, 1 de novembro de 1911, p. 321.

²⁹⁹ “Estradas e caminhos de ferro em Trás-os-Montes” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 810, 16 de setembro de 1921, p. 257.

uma análise à atividade da CCFNP, demonstrando que a Linha do Tâmega mantinha prejuízos de 1367 contos desde a passagem para o controlo da companhia. Mesmo assim, os prejuízos da Linha do Tâmega sob gerência da companhia são inferiores aos sofridos aquando da gestão direta do Estado. Em comparação com os resultados apresentados em 1919, é possível perceber que a passagem para a década de 1920 foi o ponto de viragem para uma série de resultados negativos.

Resta apenas frisar que os deficits de exploração da Linha do Tâmega sob a administração do Estado subiram a 740 e 838 contos nos anos de 1924 e 1925, e na gerência da Companhia do Norte atingiram o máximo de 345 contos em 1930 e nos dois anos posteriores foram 290 e 233³⁰⁰.

A década de 1930 revelou-se de grandes complicações para a CCFNP, com sucessivos défices na sua operação, traduzindo-se de forma acentuada na sua mais débil linha, a do Tâmega. Em 1937, a ferrovia que seguia então da Livração a Celorico de Basto apresentava um défice de 70%, com a situação a agravar-se cada vez mais no seio da própria companhia, que necessitou de auxílio legal para recuperar³⁰¹.

A situação geral dos caminhos de ferro em Portugal em 1938 era preocupante, com todos os indicadores, quer de mercadorias quer de passageiros, a diminuírem drasticamente³⁰². Esta situação espelhou-se no relatório de atividades da CCFNP desse mesmo ano, no qual os 70% de défice do ano anterior se conseguem explicar pela tremenda queda do número de passageiros. Em relação a 1928, a linha tinha perdido quase 8000 passageiros na 1.ª classe, cerca de 17.000 em 2.ª e quase 30.000 no cômputo geral da sua atividade. A crise vivida na ferrovia, aliada à redução de serviços, apesar do aumento de quilómetros, contribuiu decisivamente para estes resultados negativos³⁰³.

³⁰⁰ “O tráfego dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1097, 1 de setembro de 1933, p. 495.

³⁰¹ “Nova e triste etapa do caso dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1182, 16 de março de 1937, pp. 147-150.

³⁰² “A grave situação dos caminhos de ferro” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1203, 1 de fevereiro de 1938, p. 67.

³⁰³ “Os caminhos de ferro da Companhia do Norte de Portugal” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1240, 16 de agosto de 1939, p. 391.

À saída da década, em análise às comunicações em Trás-os-Montes, no contexto do Congresso Transmontano de 1941, Fernando de Sousa apresentou os “desoladores” resultados dos caminhos de ferro a norte do Douro. As linhas do Tâmega, Corgo e Tua apresentavam uma descida consistente de passageiros, criando inevitáveis prejuízos em toda a operação, sendo menos acentuados no troço Mirandela-Bragança no Tua. Já no Sabor, a situação apresentava-se diferente, dado o pequeno aumento de passageiros ao longo da década, permitindo uma situação mais estável nessa ferrovia. Ainda assim, o cenário era visto como preocupante³⁰⁴.

Esta tendência apenas seria alterada na década de 1940, quando a CCFNP finalmente conseguiu um saldo positivo nesta exploração. Em 1945, em sessão da Assembleia Nacional, a Direção Geral de Caminhos de Ferro apresentou, a pedido do deputado Antunes Guimarães, os resultados referentes ao período de concessão da linha. Os valores para o período compreendido entre 1928 e 1943 demonstravam o que foi sendo analisado neste ponto, isto é, um saldo deficitário até 1941. Porém, os anos de 1942 e 1943 exibiam resultados auspiciosos, ainda que baixos, sobretudo em 1943, com um saldo positivo de apenas 3.096 escudos³⁰⁵.

Na cronologia definida para este estudo, o ano de 1943 revelou-se o último com informação individual para a Linha do Tâmega. Desta forma, a análise à evolução dos resultados da exploração demonstra que, apesar do bom início de atividade, esta ferrovia foi perdendo o fôlego inicial, numa crise que o caminho de ferro em geral passou, mas que nas linhas complementares se fez sentir de forma mais gravosa. A construção morosa e o inevitável incumprimento do projeto original são fatores impossíveis de ignorar face ao impacto que a crise pode ter numa linha isolada. O ressurgimento de saldos positivos nos últimos anos em estudo demonstra uma ligeira recuperação, apesar de ténue.

A influência da Linha do Tâmega na região é inegável, onde, apesar dos resultados de exploração negativos serem frequentes, os benefícios da presença desta via de

³⁰⁴ “Comunicações em Trás-os-Montes I” – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 1290, 16 de setembro de 1941, p. 464.

³⁰⁵ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, n.º 183, 26 de junho de 1945, p. 685. Ver Anexo 12 – Mapa de resultados da exploração da Linha do Tâmega.

transporte acabam por demonstrar que o projeto tinha pertinência. A construção do caminho de ferro, ainda que de forma incompleta face ao projetado, abriu novas oportunidades à população da região, quer para os seus movimentos de deslocação, quer para o trânsito dos seus produtos, mas também aos de fora, possibilitando viagens de lazer, que contribuíram de forma determinante para o fomento da economia local.

Conclusão

O balanço final desta dissertação leva-nos a refletir sobre os resultados obtidos através da extensa análise dos dados. O objetivo inicial passava por compreender todo o processo evolutivo da Linha do Tâmega, desde a idealização, traduzida para a legislação em 1900, até à concretização do projeto em 1949, um final que, como vimos, se revelou prematuro. É verdade que este caminho de ferro não atingiu o término em Chaves, nem serviu como principal rota entre a fronteira e o Porto, como tanto se almejava, mas nem por isso deixou de prestar um papel de relevo na mobilidade da região do Baixo-Tâmega.

Sendo uma ferrovia inserida naquele que foi o primeiro plano ferroviário com força de lei, a sua construção e o potencial impacto na região criaram na sociedade e nos poderes locais uma expectativa que alimentou toda a reivindicação para a concretização do projeto.

Com este estudo foi possível perceber que houve vários agentes que exerceram influência na tomada de decisões. Os argumentos dos deputados foram decisivos nas primeiras fases de projeção e construção, como também na pressão exercida para que se evitasse a estagnação da obra. Não obstante os distintos regimes políticos que marcaram a realidade portuguesa durante o século XX, a questão referente à Linha do Tâmega teve sempre um lugar prioritário na discussão política, alimentada pelos parlamentares da região, ou ligados a ela de outra forma, que pretendiam satisfazer as necessidades de quem representavam.

Também as localidades tocadas por esta ferrovia se revelaram agentes de reivindicação e dinamização da sua construção. Foram várias as entidades, individuais ou coletivas, que conseguiram exercer pressão nas decisões a tomar pela tutela. Figuras de primeiro plano da cena política, como António Cândido, Par do Reino, ou Francisco Botelho, governador civil de Braga, usaram da sua preponderância para, no caso do primeiro, garantir a construção do caminho de ferro até Amarante, e do segundo, assegurar a sua continuação para lá dessa localidade.

Também organizações locais, sempre auxiliadas pelos municípios e pelos representantes eleitos, conseguiram fazer chegar as suas vindicações aos responsáveis pelas decisões a tomar em relação ao projeto. Estas tomadas de posição ativaram-se à

medida que a própria via-férrea avançava, primeiro com os comerciantes de Amarante, depois com os de Celorico de Basto (apoiados pelas câmaras municipais da região de Basto) e os comerciantes de Chaves, grupos ansiosos para poderem escoar os seus produtos de forma mais rápida e eficaz.

Quaisquer que fossem os esforços por parte destes propulsores, não conseguiriam tal desiderato se não fosse o papel que a imprensa periódica assumiu, tomando parte, também como agente dinamizador, no empenho em prol da Linha do Tâmega. Os órgãos de imprensa local instigaram o avanço da linha, gladiando, ao mesmo tempo, pelos interesses do seu concelho e dos vizinhos, sendo espaços de divulgação dos projetos, ideias e opiniões relativas ao caminho de ferro, e tornaram-se o primordial campo de interação com a população, principal interessada na construção.

Apesar do seu tom reivindicativo, característico dos primeiros anos deste estudo, se ter esbatido com o advento da censura, a imprensa teve um papel primordial no desenho e organização do traçado que ficamos a conhecer a partir de 1905. Num momento em que o projeto original se via questionado pelos *lobbies* da Lixa e de Felgueiras, todos os agentes acabaram por, em conjunto, manter firme a vontade de fevereiro de 1900, iniciando a linha na Livração. O projeto alternativo, com início em Caíde e passagem pela Lixa, fez com que a imprensa amarantina fosse o palco para os artigos de opinião favoráveis ao traçado original. Desta forma, os comerciantes de Amarante, lesados pelo aumento da quilometragem da viagem, a Câmara Municipal e, ainda, António Cândido, conseguiram fazer chegar ao público e aos decisores as suas reivindicações. A vertente técnica e a influência exercida pelo conselheiro natural de Amarante fizeram cair a alternativa, mesmo a tempo do início da obra, em 1905.

A construção, apesar de se iniciar com pujança, em nome do Estado e por ele financiada, revelou-se lenta, terminando longe do objetivo final. Com a linha estudada e os concursos em andamento, o primeiro troço sentiu o rolar dos comboios relativamente rápido, sendo construído em apenas quatro anos. Os primeiros e instáveis anos da 1.ª República estagnaram o avanço da ferrovia, que entre 1917 e 1932 seria aumentada até Celorico, uma distância curta, mas marcada por dificuldades técnicas e financeiras que não permitiram atingir a região de Basto. A conjuntura nacional e internacional ditou

que, apesar de os estudos e de algumas construções se terem realizado ao longo da década de 1930, apenas após a Segunda Guerra Mundial tenha sido possível assentar a via que levou, finalmente, o comboio a Arco de Baúlhe.

Finalmente, com a linha em funcionamento, podemos ensaiar uma tentativa de avaliação do impacto que ela trouxe à região e à sua população. O processo de construção exigiu inevitavelmente o corte de propriedades em favor dos melhoramentos prometidos. As expropriações, apesar de se terem feito notar na região, não atingiram a população de forma extensiva, antes provocou um investimento mais avultado por parte do Estado, ultrapassando por vezes o custo da via por quilómetro. Este mecanismo revelou-se inevitável para garantir uma construção dentro dos limites projetados, obrigando a realojamentos e indemnizações avultadas.

Apesar do importante e esperado transporte de passageiros, os primeiros impactos revelaram-se com o transporte de mercadorias. Estando assente numa região vitivinícola, a via-férrea conseguiu, inesperadamente, ultrapassar os valores previstos na construção, obrigando à reorganização da estação de Amarante, projetada com valores inferiores.

Todavia, o transporte de passageiros foi o mais proeminente impacto sentido na região, com horários que possibilitavam a ligação direta ao Porto e a Lisboa a partir de Amarante, sendo possível a ligação com muitos outros destinos, sobretudo após a construção subsequente dos troços até Arco de Baúlhe. Com um número de passageiros nos primeiros anos superior ao esperado, a linha revelava-se uma aposta acertada, contudo, a conjuntura causou novos obstáculos. O final da década de 1930 e primeira metade da seguinte revelaram-se de grande complexidade, ultrapassada com o fim da segunda grande guerra e a abertura do novo troço. A chegada das automotoras e de um inevitável maior conforto fez aumentar o número de passageiros, mas diminuir a tonelagem de mercadoria.

Um dos aspetos mais positivos prende-se com o advento do turismo, numa primeira fase religioso, sobretudo em direção a Amarante, com as companhias a promover comboios especiais fora dos horários habituais, mas também o turismo lúdico, procurando momentos de lazer, trazendo, dentro do contexto cultural do país,

numerosos turistas à região. Quer para comemorações de datas e efemérides, quer através de excursões, ou ainda por motivos desportivos, foram criados vários comboios especiais, que demonstraram a importância desta via-férrea na dinamização do turismo do Baixo-Tâmega.

Economicamente, a Linha do Tâmega passou por oscilações que complicaram o seu desempenho e capacidade financeira. Após um início auspicioso que se manteve até à década de 1920, a viragem política do país para a Ditadura Militar afetou as finanças deste caminho de ferro. A privatização e subsequente falta de investimento na ferrovia submergiram a linha numa espiral de prejuízos, atingindo inclusive 70% de défice no final da década de 1930. Estes resultados apenas seriam contrariados na década de 1940, com o ressurgimento do investimento na ferrovia.

Os resultados apresentados corroboram as investigações precedentes que, apesar de incidirem em cronologias anteriores, demonstram igualmente a capacidade transformadora da ferrovia no contacto com uma ou mais regiões. Este estudo vem demonstrar a capacidade de evolução da Linha do Tâmega, bem como o seu importante impacto na região, quer no Baixo-Tâmega em particular, quer na rede adjacente ao Douro. Ainda que, dada a impossibilidade de realizar a ligação entre as linhas do Tâmega e Corgo, o termo “rede” acabe por não ser o mais adequado. Sendo um trabalho focado na primeira metade do século XX, pode introduzir uma visão mais abrangente sobre os caminhos de ferro e a sua história, procurando assim dar a conhecer o processo de estabelecimento da linha, desde o projeto aos impactos produzidos, passando pela importante construção.

Partindo das questões de investigação que pautaram este estudo, foi possível compreender a razão para a construção, procurando a primordial ligação entre a fronteira e o Porto, passando pela fértil e produtiva região de Basto, inserindo-se de forma proeminente na rede duriense, essencial como complemento da própria rede nacional. Vimos ainda que o poder central se revelou favorável à conceção da linha, tendo os representantes eleitos as diferentes entidades locais insistido na sua concretização. Esta construção revelou-se longa e difícil, e, apesar de a maioria das

dificuldades se ter relacionado com fatores externos, as dificuldades técnicas e necessidades de ajustes tiveram também um peso importante neste processo moroso.

O impacto na região é inegável, com uma eficaz conectibilidade com outras regiões e a possibilidade de fazer chegar mais rapidamente mercadorias ao seu destino. Também a população teve contacto direto com a construção através do envolvimento de mão de obra local, seja na via ou nas imediações do canal ferroviário. Além da clara vertente exportadora deste caminho de ferro, a adesão ao transporte comercial conseguiu demonstrar a influência deste melhoramento para a região e a sua população.

O estudo dos caminhos de ferro em Portugal é ainda um campo com muito espaço para evolução, conhecendo-se especialmente as problemáticas do século XIX e primeira década do século XX.

Apesar dos objetivos atingidos, este estudo não é definitivo, particularmente no processo de construção da via-férrea. Considerando que este aspeto depende da informação disponibilizada pelas fontes, conclui-se que ela é diminuta para a maioria dos troços em estudo, à exceção do primeiro. Seria ainda proveitoso analisar a evolução da própria população das localidades onde a via passou compreendendo a variação na demografia da região. Um estudo inspirado no artigo de Luís Espinha da Silveira, em conjunto com uma vasta equipa, permitiria compreender a evolução da população pela região, criando uma base teórica para a análise dos dados, procurando assim chegar à variabilidade demográfica. Este seria um aspeto fundamental para medir mais um impacto da Linha do Tâmega, possibilitando a comparação com outras regiões já estudadas. Para isso seriam necessárias outras tipologias de fontes, além de bastante tempo.

Assim, a partir desta dissertação abrem-se novos caminhos de investigação, surgindo, de imediato, a hipótese de aplicar os mesmos objetivos aos restantes caminhos de ferro do plano geral das vias-férreas ao norte do Mondego. Deste modo, surge a possibilidade de estudos comparativos entre ferrovias de características e motivações similares. Também um estudo sobre a cronologia imediatamente posterior a 1949 seria da maior utilidade, quer relativo à primeira década de atividade no troço até Arco de Baúlhe, quer no período balizado por 1989, ano do encerramento do serviço

ferroviário entre Amarante e Arco de Baúlhe. De igual relevância, o património deixado pelos longos anos de atividade, material ou imaterial, é um aspeto de elevada importância histórica. Um estudo alargado sobre o edificado, os funcionários e as memórias da atividade da linha seria uma mais-valia para uma maior compreensão dos efeitos produzidos por esta infraestrutura.

Por fim, o trabalho aqui apresentado demonstra a capacidade aglutinadora e influente que o caminho de ferro consegue exercer sobre uma região e as suas populações e entidades. Numa conjuntura em que o caminho de ferro se demonstra como a vanguarda no transporte de massas e é aposta contínua na União Europeia, Portugal sofre de um atraso crónico no que se refere ao investimento ferroviário. Apesar da Alta Velocidade ser a prioridade para a maioria dos países europeus, os dados demonstram que em relação às necessidades mais próximas da população, os movimentos pendulares, o comboio se revela como a “forma mais eficiente de deslocação de grande volume de passageiros”³⁰⁶.

Deste modo, a aposta terá de passar também pela mobilidade interna regional, inter-regional e urbana, garantido uma melhor qualidade de vida e retirando meios menos eficientes das vias, sobretudo a rodovia. Nesse contexto, este estudo vem demonstrar que com investimento, tempo e vontade, é possível que uma linha afeta a uma região, ligada em rede (ainda que incompleta) aos principais centros urbanos consiga um efeito positivo na população, na economia e no desenvolvimento da mesma.

Constatámos que a Linha do Tâmega apenas perdeu o seu fulgor inicial quando o investimento deixou de acompanhar as necessidades da infraestrutura e da população. A lenta construção, o incumprimento do projeto original, impossibilitando a desejada rede entre o Minho, o Porto, Trás-os-Montes e a fronteira, e a falta de investimento levaram a outrora potencial principal ligação entre a fronteira e o Porto a uma situação económica insustentável. Apenas nos anos finais do nosso estudo, aquando do regresso do investimento, a ferrovia do Tâmega conseguiu recuperar. Apesar disto, 40 anos depois chegava o encerramento entre Amarante e Arco de Baúlhe e, em 2009, ainda os festejos

³⁰⁶ FURTADO, Francisco – *A ferrovia em Portugal – Passado, presente e futuro*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2020, p. 13.

dos 100 anos da abertura decorriam quando se deu o fecho definitivo, evidenciando o desinvestimento de décadas na ferrovia, fatais para as linhas do plano geral das vias-férreas ao norte do Mondego.

Em suma, expostas as principais “descobertas” resultantes da investigação, fica patente que a ferrovia, numa época marcada pelas assimetrias no território português, com impacto na qualidade de vida da população, e pela relevância de uma mobilidade pensada sustentavelmente, consiste numa solução de futuro. Neste sentido, um estudo histórico e localizado deste caso concreto configura-se como um subsídio com potencial reflexivo.

Fontes

Fontes arquivísticas

Diário da Câmara dos Deputados, 1900-1910.

Diário da Câmara dos Deputados, 1911-1926.

Diário das Sessões da Assembleia Nacional, 1935-1949.

Diário do Senado, 1911-1926.

Termo do Contrato de trespasse para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal da linha do Vale do Tâmega (Livrção a Amarante). Lisboa: Imprensa Nacional, 1928.

Fontes Legislativas

Collecção Official de Legislação Portuguesa (1845-1892). Lisboa: Imprensa Nacional, 1900.

Decreto de 15 de fevereiro de 1900. *Diário do Governo*, nº 43, 15 de fevereiro de 1900, p. 53-54.

Lei n.º 1914 de 24 de maio de 1935. *Diário do Governo*, nº 118, 24 de maio de 1935, pp. 731-732.

Fontes Hemerográficas

Gazeta dos Caminhos de Ferro. Lisboa, 1903-1949.

Flor do Tâmega: semanário noticioso e literário. Amarante, 1900-1949.

O Celoricense: defensor dos interesses da lavoura. Celorico de Basto, 1907-1919.

O Jornal de Cabeceiras: semanário republicano. Cabeceiras de Basto, 1907-1949.

Referências Bibliográficas

- ABRAGÃO, Frederico de Quadros – *Caminhos de Ferro Portugueses: Esboço da sua História*. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956, vol. I.
- ABREU, Carlos d' – *A Linha do Vale do Sabor, um caminho de ferro raiano do Pocinho a Zamora*. Torre de Moncorvo: Lema d'Origem, 2015.
- ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de Doutoramento.
- ALMEIDA, Pedro Tavares de – António Cândido Ribeiro da Costa (1850-1922). In MÓNICA, Maria Filomena – *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*. Lisboa: Assembleia da República, 2004. Vol. I, pp. 850-855.
- BARDIN, Laurence – *Análise de Conteúdo*. 4.^a edição. Lisboa: Edições 70, 2018.
- BARRETO, José – A privatização dos caminhos de ferro do Estado pela Ditadura Militar em 1927. *Organizações e Trabalho*. Lisboa: Associação Portuguesa de Profissionais em Sociologia Industrial, das Organizações e do Trabalho. N.º 11 (1994) pp. 51-73.
- BARRETO, José – Ferroviários. In ROLLO, Maria Fernanda (coord. geral) – *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*. Lisboa: Assembleia da República, 2014. Vol. II, pp. 74-81.
- BARRETO, José – Sousa, Fernando de. In BARRETO, António; MÓNICA, Maria Filomena (coord.) – *Dicionário de História de Portugal – Suplemento*. Lisboa: Livraria Figueirinhas, 2000, vol. IX, pp. 474-476.
- BARROS, Tânia – *Os caminhos-de-ferro em Viseu durante a I República (1910-1926)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. Dissertação de Mestrado.
- BARROSO, Paulo – A procura da identidade em percursos de alteridade: a essência do “viajar” no turismo religioso. In PIRES, Ana Paula; CADAVEZ, Maria Cândida Pacheco; HENRIQUES, João Miguel (coord.) – *Turismo: história, património e ideologia: diálogos e memórias*. Cascais: Instituto de História Contemporânea, 2020, pp. 127-140.

CARDOSO, José Luís; FERREIRA, Nuno Estevão – A Câmara Corporativa (1935-1974) e as políticas públicas no Estado Novo. *Ler História*. Lisboa: ISCTE, n.º 64 (2013) pp. 31-54.

ESTEVES, Emanuel – *Caminho-de-ferro de Benguela e o impacto económico, social e cultural na zona de influência (1902-1952)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999. Dissertação de Doutoramento.

FERREIRA, José Fernando Coelho – *O Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios*. 3.ª edição. Lousada: Câmara Municipal de Lousada, 2000.

FURTADO, Francisco – *A ferrovia em Portugal – Passado, presente e futuro*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2020.

GARCIA, José Luís – Sobre a Censura em Portugal. In GARCIA, José Luís (org.) – *Estudos sobre os jornalistas portugueses: metamorfoses e encruzilhadas no limiar do século XXI*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2009, pp. 47-61.

GARRIDO, Álvaro – Conjunturas políticas e economia. In LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira – *História Económica de Portugal 1700-2000*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005. Vol. III, pp. 451-473.

GOMES, Joaquim Cardoso – A censura no Estado Novo: o caso da imprensa de província (1936-1945). In GARCIA, José Luís; ALVES, Tânia; LÉONARD, Yves (coord.) – *Salazar, o Estado Novo e os media*. Lisboa: Edições 70, 2017. pp. 69-100.

LAPA, João Faria – O caminho de ferro elemento de Turismo. *I Congresso Nacional de Turismo*. Lisboa: Sociedade Nacional de Topografia. Vol. III (1936) pp. 3-13

LE GOFF, Jacques – Documento/Monumento. In ROMANO, Ruggiero (dir.) – *Enciclopédia Einaudi*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, vol. 2, pp. 95-106.

OLIVEIRA MARQUES, A. H. de; ROLLO, Fernanda – Os meios de circulação e de distribuição. In SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A. H. – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1991. Vol. XI. pp. 146-186.

OLIVEIRA MARQUES, A. H. de (coord.) – *Portugal da Monarquia para a República*. In SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1991, vol. XI.

MATOS, Ana Cardoso de; RIBEIRO, Elói Figueiredo; BERNARDO, Maria Ana – Caminhos-de-Ferro e Turismo em Portugal (Final do século XIX e primeiras décadas do Século XX). *V Congreso Historia Ferroviaria*. Palma de Maiorca: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (2009) pp. 1-16.

MÓNICA, Maria Filomena (dir.) – *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*. Lisboa: Assembleia da República, 2004.

NUNES, Ana Bela; BRITO, José Maria Brandão de – Política Económica, Industrialização e Crescimento. In SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A.H. (Dir.) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1992. Vol. XII, pp. 306-351.

NUNES, Ana Bela; VALÉRIO, Nuno – A lei de reconstituição económica e a sua execução. *Estudos de Economia*. Lisboa: ISEG. Vol. III, n.º 3 (1983) pp. 331-359.

PEREIRA, Hugo Silveira – *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2008. Dissertação de Mestrado.

PEREIRA, Hugo Silveira – As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896). *CEM Cultura, Espaço e Memória*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, ISSN 2182-1097-0. N.º 1 (2010) pp. 25-40.

PEREIRA, Hugo Silveira – Quando o comboio chegou a Lousada. *Oppidum Actas das III Jornadas de História Local*. Lousada: Câmara Municipal de Lousada. Número especial (2012) pp. 37-47.

PEREIRA, Hugo – *A Política Ferroviária Nacional (1844-1899)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2012. Dissertação de Doutoramento.

PEREIRA, Hugo S.; NAVARRO, Bruno J. – The implementation and development of narrow-gauge railways in Portugal as a case of knowledge transfer (c. 1850–c. 1910). *The Journal of Transport History*. ISSN 0022-5266. Vol. 39, n.º 3 (2018) pp. 355–380.

PEREIRA, Hugo – Instituições e caminho-de-ferro, Ministério das Obras Públicas, Parlamento e Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses: (1852-1899). *CEM Cultura, Espaço e Memória*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, ISSN 2182-1097-05. N.º 5 (2014) pp. 291-309.

PEREIRA, Hugo Silveira – Debates Parlamentares como Fonte Histórica: Potencialidades e Limitações. *Historiae*. Rio Grande: Universidade Federal do Rio Grande – FURG, ISSN 1519-8502. Vol. 8, n.º 1 (2017) pp. 31-52.

PEREIRA, Hugo Silveira (coord.) – *A Linha do Tua (1851-2008)*. Porto: Edições Afrontamento-EDP, 2017.

PEREIRA, Hugo Silveira – A legislação ferroviária portuguesa (1845-1892). *História. Revista da FLUP*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, ISSN 0871-164X. IV Série. Vol. 8, n.º 1 (2018) pp. 199-218.

PEREIRA, Hugo S.; NAVARRO, Bruno; BEIRA, Eduardo – *A questão da bitola estreita em Portugal e colónias*. Vila Nova de Gaia: Inovatec, 2019.

PINA, Maria Helena Mesquita – Alguns reflexos da implantação do caminho de ferro no Alto Douro no final do século XIX. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, ISSN 0871-1666. I série, vol. XIX (2003) pp. 397-414.

PINHEIRO, Magda – A construção dos caminhos-de-ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90). *Análise Social*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, vol. XXIV (2.º-3.º), n.º101-102 (1998) pp. 745-767.

PINHEIRO, Magda – *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008. ISBN 978-972-99333-6-3.

PINHEIRO, Magda; LIMA, Nuno Miguel; PAULINO, Joana – Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XIX. *Ler História*. Lisboa: ISCTE, ISSN 0870-6182. N.º 61 (2011) pp. 39-64.

PRATA, Ana – Obras Públicas. In ROLLO, Maria Fernanda (coord. geral) – *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*. Lisboa: Assembleia da República, 2014. Vol. III, pp. 67-76.

RIBEIRO, Carla – Turismo ferroviário em Portugal nos anos de 1930. *Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal*. Faro: ESGHT-Universidade do Algarve, ISSN 2182-5580. N.º 30 (2017) pp. 18-30.

ROSAS, Fernando (coord.) – *Portugal e o Estado Novo*. In SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A.H. (dir.) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1992, vol. XII.

SALGUEIRO, Ângela – Caminhos de Ferro e a Grande Guerra. In ROLLO, Maria Fernanda (coord. geral) – *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*. Lisboa: Assembleia da República, 2014. Vol. I, pp. 517-521.

SANT'ANNA DIONÍSIO, José Augusto de – Linha do Vale do Tâmega. In PROENÇA, Raul – *Guia de Portugal*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1994. 3.^a ed. Vol. IV, Tomo I, pp. 606-609.

SILVEIRA, Luís Espinha [et al.] – Caminho de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930. *Ler História*. Lisboa: ISCTE, ISSN 0870-6182. N.º 61 (2011) pp. 7-37.

SOUSA, Ana Paula Vieira da Silva e – Olhar a paisagem há 160 anos: o comboio e o turismo em Portugal. In PIRES, Ana Paula; CADAVEZ, Maria Cândida Pacheco; HENRIQUES, João Miguel (coord.) – *Turismo: história, património e ideologia: diálogos e memórias*. Cascais: Instituto de História Contemporânea, 2020, pp. 213-224.

SOUSA, Fernando de; PEREIRA, Maria da Conceição Meireles – *Agência Abreu – Uma viagem de 175 anos*. Porto: Viagens Abreu, 2015. ISBN 978-989-99474-0-5.

TEIXEIRA, Jorge Fernando – *Origens, Fundação e Evolução da C.P.*. Lisboa: Oficinas Gráficas da C.P., 1938.

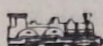
TENGARRINHA, José – *História da Imprensa Periódica Portuguesa*. 2.^a edição. Lisboa: Editorial Caminho, 1989.

TENGARRINHA, José – *Nova História da Imprensa Portuguesa*. Lisboa: Temas e Debates, 2013.

VALA, Jorge – A Análise de Conteúdo. In SILVA, Augusto Santos; PINTO, José Madureira (org.) – *Metodologia das Ciências Sociais*. 16.^a edição. Porto: Edições Afrontamento, 2014, pp. 101-128.

Anexos

Anexo 1 – Exemplo de concurso de arrematação de empreitada



ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro do Valle do Tamega Lanço de Amarante a Freixoieiro

EMPREITADA J. (CONCLUSÃO) EXTENSÃO 7.120^m

Terraplenagem, obras d'arte correntes e especiaes, muros de suporte e serventias, entre os quilometros 6,420 e 13,540.

No dia 29 do corrente mez pelas 13 horas se hade proceder, perante a Direcção d'estes caminhos de Ferro e na sua séde d'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção acima referida,

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 4.053\$00 e poderá ser feito, até ás 15 horas da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria, onde o houver sido o primeiro, será de 5 % do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta Direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do attestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos: entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes pegas annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 ás 15, no Serviço de Construcção d'esta Direcção na estação de Porto e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul Sueste.

Fonte: "Concursos"— *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 714, 16 de setembro de 1917, p. 287.

Anexo 2 – Postal ilustrado com fotografia do Viaduto de S. Lázaro



Fonte: Coleção Privada.

Anexo 3 – Postal ilustrado com fotografia da estação de Amarante em construção



Fonte: Coleção Privada.

Anexo 4 – Fotografia do túnel de Gatão



Fonte: FOTOGRAFIA ALVÃO – *Caminho de Ferro do Vale do Tâmega: Túnel de Gatão*. 1920 a 1930. Centro Português de Fotografia. [Consultado em 10 agosto de 2023]. Disponível em WWW:<<https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1178272>>

Anexo 5 – Fotografia da estação de Celorico de Basto



Fonte: FOTOGRAFIA ALVÃO – *Caminhos de Ferro: Estação de Celorico de Basto*. 1930 a 1940. Centro Português de Fotografia. [Consultado em 10 agosto de 2023]. Disponível em WWW:<<https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1263355>>

Anexo 6 – Fotografia da estação de Codeçoso



Fonte: FOTOGRAFIA ALVÃO – *Caminhos de Ferro: Estação de Codeçoso na Linha do Tâmega*. 1930 a 1950. Centro Português de Fotografia. [Consultado em 10 agosto de 2023]. Disponível em WWW:<<https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262487>>

Anexo 7 – Fotografia do apeadeiro de Lourido



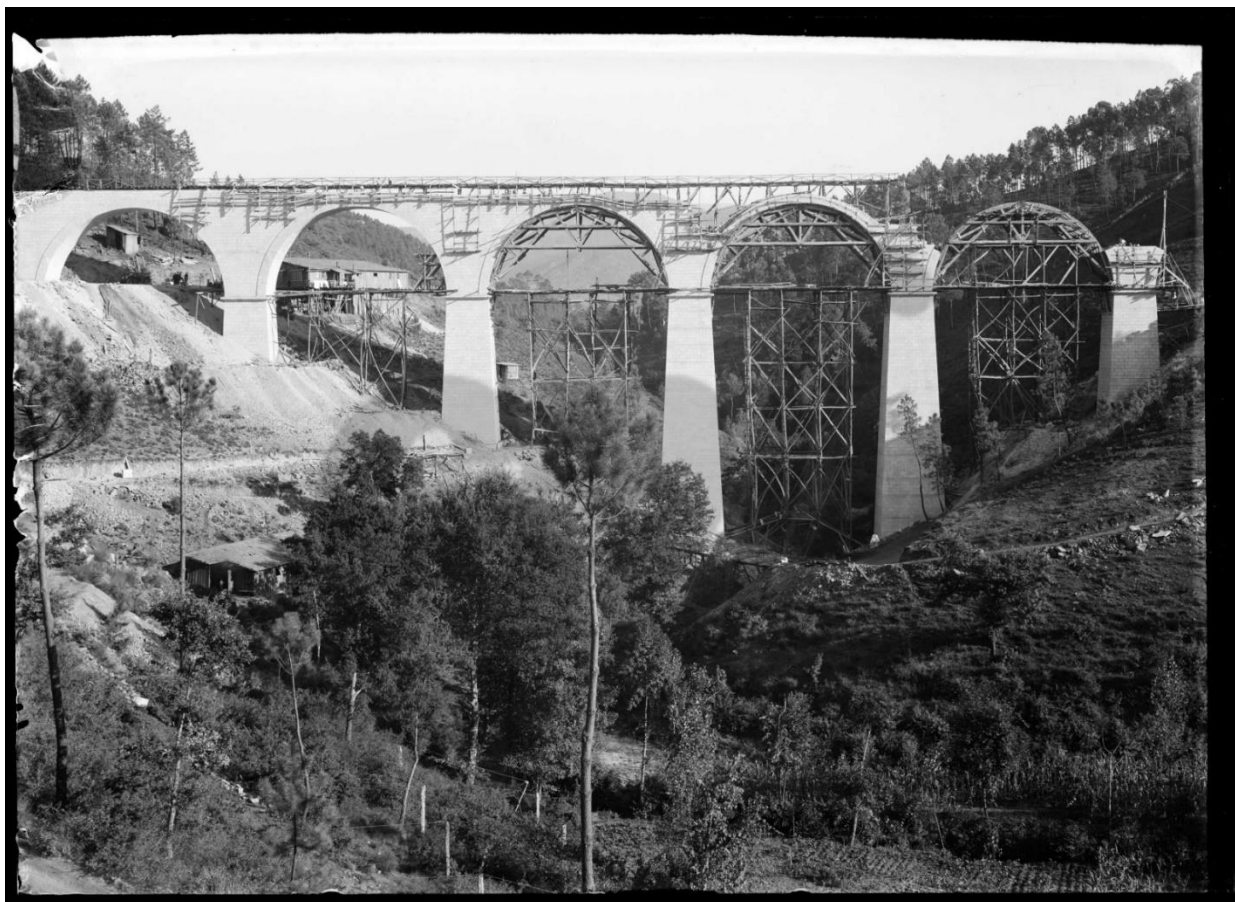
Fonte: FOTOGRAFIA ALVÃO – *Caminhos de Ferro - Linha do Tâmega: Estação de Lourido*. 1938 a 1940. Centro Português de Fotografia. [Consultado em 10 agosto de 2023]. Disponível em WWW:<<https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262886>>

Anexo 8 – Fotografia da estação de Arco de Baúlhe em construção



Fonte: FOTOGRAFIA ALVÃO – *Caminhos de Ferro - Linha do Tâmega: Arco de Baúlhe, construção da estação*. 1938 a 1940. Centro Português de Fotografia. [Consultado em 10 agosto de 2023]. Disponível em WWW:<<https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262826>>

Anexo 9 – Fotografia do viaduto de Matamá em construção



Fonte: FOTOGRAFIA ALVÃO – *Caminhos de Ferro - Linha do Tâmega: Construção da ponte ferroviária na zona de Mondim de Basto*. 1930 a 1940. Centro Português de Fotografia. [Consultado em 10 agosto de 2023]. Disponível em WWW: <<https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262813>>

Anexo 10 – Fotografia da inauguração do troço Celorico-Arco de Baúlhe



Fonte: *Inauguração da estação ferroviária de Arco de Baúlhe*. Arco de Baúlhe, 1949. Museu Terras de Basto.

Anexo 11 – Fotografia de uma família junto de uma automotora na estação de Arco de Baúlhe em 1950



Fonte: *Família Carvalho e Silva ao lado de uma automotora. Arco de Baúlhe, 1950. Museu Terras de Basto.*

Anexo 12 – Mapa de resultados da exploração da Linha do Tâmega

MAPA IX				
Resultados da exploração da linha do Vale do Tâmega, segundo os relatórios da Companhia				
Anos	Receitas	Despesas	Saldos	Observações
1928	320.232\$30	510.793\$49	— 190.561\$19	Recebidos da C. P. 34.921 \$67, nos termos do artigo 5.º do contrato de sub-arrendamento, de 27 de Janeiro de 1928.
1929	297.702\$85	556.211\$81	— 258.508\$99	
1930	289.197\$60	634.387\$13	— 345.189\$53	
1931	256.661\$40	546.201\$37	— 289.539\$97	
1932	321.885\$26	604.827\$69	— 282.942\$43	
1933	331.934\$50	590.780\$67	— 258.846\$17	
1934	330.715\$40	561.581\$96	— 230.866\$56	
1935	312.114\$75	573.934\$25	— 261.819\$50	
1936	250.452\$45	555.780\$43	— 305.327\$98	
1937	239.146\$40	568.739\$19	— 329.592\$79	
1938	216.491\$50	480.621\$54	— 264.130\$04	
1939	196.560\$95	424.474\$23	— 227.913\$28	
1940	180.572\$20	505.291\$60	— 324.719\$40	
1941	62.328\$20	196.013\$90	133.685\$70	Pagos à C. N. 23.881\$70, nos termos da mesma disposição contratual.
1942	322.596\$20	288.491\$77	+ 34.104\$43	
1943	601.957\$25	598.861\$25	+ 3.096\$00	

Fonte: *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, n.º 183, 26 de junho de 1945, p. 685.