

João Lopes da Cruz, system builder da Linha de Bragança

João Lopes da Cruz, system builder of the Bragança Railway

Hugo Silveira Pereira¹

Resumo: No dealbar do século XX, Bragança estava desligada da rede ferroviária nacional. O *lobbying* de alguns influentes brigantinos e a ação dos governos desde 1899 levaram à abertura do concurso para o prolongamento da linha do Tua até àquela cidade. No entanto, parecia não haver interessados em concorrer. É então que surge João Lopes da Cruz, um desconhecido no panorama ferroviário de então, emigrante de retorno do Brasil e apenas com experiência a nível da construção de estradas. Neste artigo, procuraremos descortinar as razões que levaram este homem a concorrer à empreitada e as consequências decorrentes dessa decisão. Usaremos o método biográfico para acompanhar o seu percurso e carreira e também para determinar a persona do empreiteiro de obras públicas nacional, comparando-a com as características de outros empreiteiros ferroviários, sobretudo ingleses.

Palavras-chave: caminhos-de-ferro, empreiteiros, Bragança, Tua, Brasil

Abstract: In the beginning of the 20th century, Bragança was yet to be connected to the national railway network. The lobbying of a few influential men from that city and the strategy of the governments since 1899 led to the opening of a tender for the extension of the Tua line towards Bragança. However, no one seemed interested in bidding. It is then that João Lopes da Cruz appears. He was a stranger in the Portugal railway panorama, a former emigrant in Brazil, and an expert in road building. This paper aims to unravel the reasons why this man decided to take the contract and the consequences of that decision. We shall use the biographical method to accompany his trajectory and career and also to try and determine the persona of the Portuguese public works contractor, comparing it with the characteristics of other railway contractors, namely from Britain.

Keywords: railways, contractors, Bragança, Tua, Brazil

¹ CIUHCT – Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia (Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade NOVA de Lisboa). Institute of Railway Studies (University of York). Financiado por fundos nacionais. Bolseiro de pós-doutoramento ref.ª SFRH/BPD/95212/2013. E-mail: hugojose.pereira@gmail.com.

Introdução e metodologia

A investigação sobre caminhos-de-ferro portugueses tem conhecido importantes avanços desde a década de 1980. Todavia, restam ainda muitos campos para aprofundar, um dos quais é o referente às biografias dos homens ligados à ferrovia em Portugal².

O panorama não é de todo desanimador, pois já alguns trabalhos desta índole foram realizados, sobretudo no contexto da linha do Tua, como as biografias dos *lobbyists* desta ferrovia (Clemente Menéres, o marquês da Foz e Abílio Beça)³ e estudos sobre os engenheiros que a construíram (Dinis da Mota, Almeida Pinheiro, José Beça e Costa Serrão)⁴. Além destes trabalhos, dispomos ainda de algumas notas biográficas sobre deputados ligados à construção ferroviária⁵, acionistas franceses das companhias de linhas férreas nacionais⁶ e alguns engenheiros ligados ao caminho-de-ferro⁷. As biografias de homens como Fontes, Mariano de Carvalho ou Eugénio de Almeida podem também ser incluídas nesta lista, embora a sua ligação à ferrovia tenha sido somente um item das suas longas carreiras⁸. O percurso pessoal do próprio João Lopes da Cruz já foi recentemente analisado no contexto da construção da linha de Mirandela a Bragança⁹. Neste artigo, procuraremos analisar a sua carreira sob uma perspetiva diferente (como um *system builder*), com novos dados e como possível modelo para investigações futuras sobre a classe do empreiteiro de obras públicas em Portugal.

Em História da Tecnologia, o acompanhamento dos percursos individuais de inventores, engenheiros, empreiteiros, financiadores e *lobbyists* (*system builders*) é uma metodologia corrente que permite analisar o desenvolvimento de diversos sistemas tecnológicos, entre os quais, naturalmente, o caminho-de-ferro¹⁰.

A figura do empreiteiro tornou-se com os anos extremamente importante neste processo, sobretudo a partir do momento em que a complexificação de procedimentos e o aumento do número de ferrovias em construção exigiu uma maior divisão do trabalho¹¹.

Todavia, o empreiteiro é muitas vezes “inadequately appreciated both by their contemporaries and by historians”¹², em favor das outras classes ligadas à construção de obras públicas, mais icónicas e cobertas pelas fontes. O político que decide, o financeiro que angaria o capital, o engenheiro que projeta a linha são, por norma, personagens cujo percurso e relevância social deixaram uma marca mais profunda nas fontes e cujo estudo é muito mais sedutor que os dos empreiteiros que, efetivamente, faziam a obra. Estes, na maioria das vezes, eram meros executantes de obras públicas, saltitando de empreitada em empreitada, sem ligações à política, sem formação superior, ignorados pelos jornais, menosprezados pela classe engenharia e sem vocação para deixar memórias detalhadas dos seus conseguimentos. Poucos fizeram como Joseph Stephens, empreiteiro sueco que deixou cerca de vinte caixas de

2 Sobre o estado da arte ver: PEREIRA, 2015b.

3 VISEU, 2013; PEREIRA, 2014; SANTOS, 2014.

4 PEREIRA, 2014; PEREIRA; CORDEIRO, 2015.

5 MÓNICA, 2004-2006.

6 PINHEIRO, 2008: 143-180.

7 MACEDO, 2009; MATOS; DIOGO, 2009. Ver também o projeto Biografias do CIUHCT. Disponível em: <www.ciuhct.com/index.php/pt/biografias.html>.

8 FERNANDES, 2010; MÓNICA, 1999; SARDICA, 2005b.

9 PEREIRA, 2014: 201-293.

10 HUGHES, 1983: X e 5-7.

11 MOUNTFIELD, 1979: 76.

12 SIMMONS, 1969: V. Ver também MOUNTFIELD, 1979: 75.

documentação sobre os seus negócios¹³; ou como George Pauling, o grande empreiteiro do railway imperialism britânico de finais do século XIX e inícios do século XX, que publicou em forma de livro as suas memórias¹⁴.

Com isto não queremos dizer que não haja biografias de empreiteiros. Vejam-se, no panorama anglo-saxónico, e só para citar alguns, os estudos sobre William Mackenzie, John Hawkshaw, Samuel Peto, John Stewart ou Thomas Brassey (se bem que os três primeiros fossem também engenheiros¹⁵) ou alguns estudos de conjunto sobre a classe¹⁶.

No estudo dos *system builders*, Hughes não recomenda explicitamente o uso da biografia, aconselhando apenas que se sigam os seus percursos no âmbito do desenvolvimento dos sistemas tecnológicos em que trabalharam. Contudo, para os objetivos que nos propomos atingir, a biografia revela-se um instrumento mais preciso e abrangente.

A biografia já há muito que deixou de ser subestimada como uma metodologia subteorizada, que não perseguia a história total dos *Annales* e se focava apenas nos grandes homens¹⁷. Hoje em dia é praticada sem constrangimentos científicos como um sintoma de maturidade da análise histórica. Pode e deve ser aplicada não só às grandes figuras de uma época, mas também a indivíduos menos reconhecidos, ajudando ao conhecimento do grupo a que pertencem ou à compreensão de um determinado processo histórico¹⁸.

Tal como a análise histórica em geral, a biografia vive muito do acontecimento, sem o qual não faz sentido¹⁹. De facto, “a história não pode perder toda a relação com a narrativa sob pena de deixar de ser história”²⁰. Contudo, é indispensável levar em linha de conta o contexto onde a trajetória individual se desenrolou²¹. Este, no caso da análise biográfica dentro de sistemas tecnológicos, pode assumir três níveis: o próprio sistema; a sua envolvente geral; e o nível referente ao grupo de homens ao qual pertence o biografado.

A inclusão do próprio sistema tecnológico é óbvia. Sem ele, não haveria *system builder* e a análise teria que ser feita de outra forma. No nosso caso, o sistema é o caminho-de-ferro de Mirandela a Bragança. As condições nas quais foi construído são também fulcrais para o conhecimento do *system builder*. Circunstâncias socioeconómicas da região, financeiras dos mercados de capitais e políticas do país condicionam a instalação de sistemas tecnológicos e conseqüentemente a ação dos seus construtores. Em suma, a história dos sistemas “requires attention not only to the forces at work within a given context but to the internal dynamics of a developing technological system”²². Por fim, há que ter em mente o conceito de *persona* de Marcel Mauss, a identidade cultural que simultaneamente modela o indivíduo e cria um coletivo com uma fisionomia partilhada e reconhecível. Em História da Ciência e da Tecnologia, o conceito evoluiu para abranger o inventor, o académico ou o tecnocrata (*persona científica*)²³.

13 Atual projeto do Dr. Alexander Bubb da Linnaeus University (Växjö, Suécia). Agradeço ao Dr. Bubb a partilha de um trabalho não publicado sobre aquele empreiteiro.

14 PAULING, 1969. Sobre railway imperialism ver: DAVIDS *et al*, 1991.

15 BEAUMONT, 2015; BROOKE, 2000; STACEY, 2005; TAYLOR, 1988; VAUGHAN, 2009.

16 BURTON, 1992; JOBY, 1983.

17 LE GOFF, 1989: 49; HAYFORD, 2016: 21; ROLLET; NABONNAND, 2012: 11; TERRALL, 2006: 307-308.

18 FERNANDES, 2010: 20-23; LE GOFF, 1995: 12; SARDICA 2005: 21-23.

19 LE GOFF, 1995: 11-12.

20 BONIFÁCIO, 1999.

21 BOURDIEU, 1986: 72.

22 HUGHES, 1983: 2.

23 DARSTON; SIBUM, 2003: 2-3.

Difícilmente conseguiríamos incluir João da Cruz nesta categoria, como homem de ciência, todavia é possível incluí-lo num grupo “that stands between the capitalists who found the money for them [obras públicas], the engineers who planned and directed them, and the navvies, who, in physical terms, built them”²⁴.

Para esta análise é importante voltar um pouco atrás para conhecer o percurso prévio do *system builder*: Que formação tinha? Que experiência? Como se envolveu no processo de implementação da tecnologia? São questões cuja resposta pode ajudar à caracterização da persona do empreiteiro de obras públicas.

No atual panorama historiográfico nacional, o conhecimento sobre esta persona é reduzido (não existem muitos estudos sobre empreiteiros), pelo que neste artigo procuraremos usar o exemplo de João da Cruz mais para a salientar do que para usá-la como termo de comparação com outros indivíduos semelhantes.

Na bibliografia disponível, Cruz é descrito como o construtor da linha de Bragança, que assumiu a tarefa quando mais ninguém estava disponível, buscando apenas o engrandecimento desinteressado de Trás-os-Montes, e que acabou por falir durante a obra, alegadamente enganado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (CNCF), a concessionária da ferrovia²⁵. Uma recente monografia sobre Carrazeda de Ansiães fornece novos dados sobre a atividade de João da Cruz antes do caminho-de-ferro²⁶, mas sobre a sua origem, entrada em cena no processo, gestão da construção e falência pouco se sabe.

Relativamente às fontes para este tipo de estudos, a sua escassez é a principal dificuldade. Não fazendo parte de nenhuma elite, João da Cruz deixou uma pequena marca nas fontes. É certo que enriqueceu no Brasil, mas não o suficiente para desenvolver “uma acção mais virada para o exterior [...] suscitando críticas em jornais e revistas”²⁷. Até à ligação com a linha de Bragança, a sua presença nas fontes é praticamente inexistente.

Este artigo pretende explicitar o percurso de João da Cruz dentro do modelo atrás apresentado. Queremos saber quem foi aquele homem antes de ser empreiteiro ferroviário; como se envolveu no negócio e de que modo o geriu; e como faliu. Consultas nos arquivos de Bragança, Porto e Lisboa e nos jornais brigantinos da época permitiram recolher dados sobre o personagem. Entrevistas com três dos seus netos²⁸ possibilitaram a aferição da percepção que ficou gravada na memória familiar. Nenhum deles o conheceu em pessoa, pelo que apenas partilharam recordações que lhes foram passadas pelos seus pais. No final, esperamos fazer um esboço biográfico de um empreiteiro ferroviário, análise relativamente inédita na historiografia ferroviária nacional.

A linha do Tua: o sistema tecnológico e a sua envolvente

No início do século XX, a linha do Tua quedava-se por Mirandela, até onde tinha sido inaugurada em 1887. O prolongamento até Bragança era a sua extensão natural, no entanto, todos os esforços encetados nos últimos anos do século XIX para o realizar foram em vão. Depois da bancarrota parcial de 1892, o investimento ferroviário tornou-se manifestamente irrealizável²⁹.

24 SIMMONS, 1969: XVI.

25 ALVES, 2000; FONTE, 2001; MESQUITA, 2012.

26 MORAIS, 2014, vol. 2.

27 ALVES, 1994: 342.

28 João Sampaio, Maria Fernanda e Maria João Lopes da Cruz.

29 PEREIRA, 2012b: XLVIII-XLII.

Por esta altura, em Bragança, o caminho-de-ferro era visto como o remédio para corrigir a sua situação periférica³⁰. O Alto Trás-os-Montes era o interior do interior, uma das regiões mais subdesenvolvidas do país. A agricultura enfrentava uma grave crise. A falta de estradas e os altos juros cobrados pelos agiotas locais dissuadiam qualquer investimento agrícola. A resposta dos brigantinos foi a emigração, sobretudo a partir de finais da década de 1880³¹.

Em 1898, o ministro Elvino de Brito procurou retomar a construção ferroviária, através do decreto de 6 de outubro de 1898 e da lei de 14 de julho de 1899, que previam um programa de melhoramento e alargamento da rede, financiado por um fundo composto por várias receitas ferroviárias. A ligação de Mirandela a Bragança incluía-se no rol de vias prioritárias³².

A partir daqui, Abílio Beça, um influente político de Bragança, redobrou a pressão que vinha mantendo junto do governo para tornar a linha desde Mirandela uma realidade³³. Os seus esforços foram correspondidos em 1901, quando o governo abriu concurso para adjudicar a via-férrea, com garantia de juro de 4,5%³⁴. É a partir daqui que os destinos de João da Cruz e do caminho-de-ferro se cruzam.

João Lopes da Cruz, *self-made man*³⁵

João Lopes da Cruz nasceu a 4 de agosto de 1851 em Linhares, Carrazeda de Ansiães³⁶. A 12 de outubro de 1870 partiu para o Rio de Janeiro. Era caixeiro de profissão³⁷, pelo que sabia ler, escrever e contar, o que na altura era “condição necessária ao sucesso na emigração”³⁸. A grande vaga de emigração em Trás-os-Montes só se verificou no final da década de 1880³⁹. João da Cruz partiu numa altura em que poucos transmontanos o faziam, o que demonstra traços de algum espírito de aventura. Desconhecemos o que fez no Brasil. Prosseguiu provavelmente carreira no comércio, até porque “o mais natural será que as profissões de origem tendam a manter-se”⁴⁰.

Certo é que enriqueceu no Brasil, embora não saibamos como. Uma das suas netas, Maria Fernanda, sugere que lhe terá saído a proverbial sorte grande⁴¹. É uma hipótese tão válida como outra qualquer, que, contudo, não conseguimos confirmar. De qualquer modo, em 1873, João da Cruz regressou a Portugal e começou a comprar propriedades e a emprestar dinheiro a juros sob hipoteca. Até 1880, ano em que se fixou definitivamente em Trás-os-Montes, regressou por duas vezes ao Brasil. Entre 1885 e 1895, através de compra simples ou de execução de hipotecas, adquiriu em Carrazeda dezenas de propriedades⁴². Em 1894, constava dos cadernos eleitorais do concelho como proprietário⁴³. Como emigrante de sucesso e como forma de jubilação social, comprou em 1896

30 PEREIRA, 2014: 50-53.

31 SOUSA, 2013, 1: 61-92.

32 ALEGRIA, 1990: 299.

33 PEREIRA, 2014: 102 e ss.

34 FINO, 1903, 3: 748-781.

35 PEREIRA, 2014: 201 e ss.

36 ADB – *Registos paroquiais*. Carrazeda de Ansiães. Paróquia de Linhares. Registo de batismos. Cx. 1, livro 1 (1851).

37 ADB – *Passaportes*. Passaportes deferidos (1868-1878), reg. 24, fl. 28v.

38 ALVES, 1994: 249.

39 SOUSA, 2013, 1: 61.

40 ALVES, 1994: 93-94 e 232.

41 Entrevista a Maria Fernanda Lopes da Cruz: 7-8. Disponível em: <sites.google.com/site/foztuavale/memtua>.

42 MORAIS, 2014, 2: 294-295.

43 AHP – Cx. 1924A. Caderno eleitoral de Carrazeda de Ansiães.

o solar de Selores, um dos edifícios mais emblemáticos de Carrazeda⁴⁴. Em alguns casos, a “casa do brasileiro” destoava da paisagem envolvente pela sua extravagância⁴⁵. Não foi o caso da moradia de Selores. O “brasileiro” não alterou o aspeto exterior da casa, mas apenas a sua envolvente, com novos plantios, armazéns e lagares de vinho⁴⁶.

O percurso de João da Cruz insere-se assim na classe dos que “iam «fazer» alguns anos ao Brasil e traziam pequenos capitais para [...] comprarem algum terreno” e assim “reforçar a posição individual e/ou familiar no tecido social de origem”. No entanto, destringa-se pela rapidez com que o fez. Normalmente, “uma emigração de curta duração significava, de certeza, insucesso, pelo que, a componente que optava por regressar esperaria o tempo suficiente para amealhar o dinheiro que consideravam suficiente ao seu projecto”⁴⁷.

Para o período 1863-1873, a maioria dos “brasileiros” que retornavam com alguma riqueza fazia-o ao fim de quinze-dezanove anos. João da Cruz esteve menos de dez anos na antiga colónia. Os seus investimentos em Portugal também fogem ao arquétipo típico do “brasileiro”, que usualmente reinvestia o capital acumulado no Brasil, país com maiores perspectivas de negócio⁴⁸.

Definitivamente em Portugal, dedicou-se também às empreitadas de estradas em Bragança. Em 1882, venceu o concurso para diversas tarefas de um lanço da estrada real 39. Em 1884, duas empreitadas estavam prontas e João da Cruz recebeu de volta o depósito de garantia no valor de 711 mil réis. Considerando que estes depósitos rondavam os 10% do preço total, o empreiteiro terá recebido cerca de sete contos pelo seu trabalho⁴⁹. Em 1888, tomou contratos para a construção de rodovias de Bragança à Torre de D. Chama e à fronteira em Portelo⁵⁰. Dedicou-se a esta atividade pelo menos até 1902, ano em que ainda encontramos o seu nome em pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas⁵¹.

Cruz inseria-se no negócio dentro do departmental/ganger system, no qual o empreiteiro realizava pequenas tarefas ou liderava pequenos grupos (gangs) de trabalhadores, sob direção de um engenheiro do dono da obra. A este sistema opunha-se o large contract system, onde o dono da obra abdicava de construir a própria empreitada e confiava a tarefa a um ou mais empreiteiros-gerais⁵².

Segundo a Gazeta de Bragança, João da Cruz era “habilíssimo n’essa ordem de trabalhos; e com os lucros que d’elles tem auferido, ha ja feito uma fortuna”⁵³. De facto, no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas encontramos 44 pareceres sobre obras rodoviárias por ele realizadas entre 1884 e 1902⁵⁴. Porém, o seu rendimento declarado em 1894 era apenas de 78\$062 réis, o que lhe permitia ser elegível para cargos administrativos, mas não para deputado⁵⁵. A participação do “brasileiro” na política foi frequente ao longo do liberalismo português⁵⁶, contudo, João da Cruz nunca se interessou pelos negócios da governação.

44 MORAIS, 2014, 2: 295.

45 ALVES, 1994: 347.

46 MESQUITA, 2012: 73.

47 ALVES, 1994: 318-319 e 345.

48 ALVES, 1994: 296-299 e 318-325.

49 ADB – Fundo da antiga JAE. Estrada real 39. Correspondência, 1882, ofícios números 1 (24.2.1882) e 2 (2.3.1882); 1884, ofícios números 2 (28.1.1884), 6 (12.2.1884), 10 (20.2.1884), 60 (18.10.1884) e 67 (10.11.1884); 1887, of. n.º 21 (16.4.1887); 1888, ofícios números 7 (24.2.1888), 9 (15.3.1888), 12 (28.3.1888) e 13 (9.4.1888). MORAIS, 2014, 2: 295.

50 *Gazeta de Bragança*, 16.2.1902; 28.6.1903.

51 AHMOP – *Conselho Superior de Obras Públicas. Várias caixas entre 1884 e 1902*.

52 KERR *et al*, 2013; MACEDO, 2009: 163; MOUNTFIELD, 1979: 77; SIMMONS, 1969: 13.

53 *Gazeta de Bragança*, 16.2.1902.

54 AHMOP – *Conselho Superior de Obras Públicas. Várias caixas entre 1884 e 1902*.

55 AHP – Cx. 1924A. Caderno eleitoral de Carrazeda de Ansiães.

56 ALVES, 1994: 370 e ss.

O empresário possuiu ainda uma fábrica de moagem em Bragança (em 1898)⁵⁷ e apostou também na vitivinicultura nas propriedades que entretanto adquirira, onde procedeu à plantação de nova vinha, dando nova vida à vinicultura de Carrazeda⁵⁸.

Em termos familiares, João da Cruz teve pelo menos dez filhos de três mulheres diferentes, mas foi com Maria da Natividade que passou a maior parte da sua vida. O estado civil da sua relação não é consensual. Para Cristiano Morais, João da Cruz nunca casou, mas um contrato assinado em 1903 em Lisboa indica que ele era casado⁵⁹.

O negócio ferroviário

Por decreto de 14 de novembro de 1901 o governo abriu concurso para a adjudicação da linha de Mirandela a Bragança⁶⁰. Contudo, as perspectivas de aparecerem candidatos eram escassas. José Beça, então governador civil de Bragança Abílio Beça, conseguiu cativar a casa Zagury & C.^a, mas esta queria uma adjudicação direta sem concurso público⁶¹. Por outro lado, a CNCF, a principal interessada na linha, passava por um processo de reestruturação financeira e não estava em condições de apresentar uma proposta⁶². Havia o risco de o concurso encerrar deserto, o que adiaria a realização do caminho-de-ferro. É neste contexto que João da Cruz surge a licitar com um lanço de 25,99 contos/km.

À entrada em cena do empreiteiro não terão sido alheios os Beças. Quando João da Cruz assumiu a empreitada de várias estradas em Carrazeda, um tio de Abílio Beça – Miguel Augusto – era condutor na direção-fiscal de Bragança⁶³, sendo possível que o empreiteiro tenha travado conhecimento com os Beças nesta altura. Absolutamente confirmado é o facto de Abílio Beça ser advogado de João da Cruz desde 1889⁶⁴. Por fim, em 1903, a Gazeta de Bragança confirma que foi José Beça, irmão de Abílio, quem recomendou Cruz para assumir o encargo da construção do caminho-de-ferro⁶⁵.

Só assim se entende que um empreiteiro de estradas, sem capitais próprios suficientes para construir um caminho-de-ferro e sem qualquer tipo de experiência na sua construção, se tenha lançado num empreendimento da envergadura da linha de Mirandela a Bragança, que, contudo, para Abílio Beça era “questão magna e à qual tem ligada a sua palavra e com ella o seu futuro político”⁶⁶. A relação era simbiótica: Beça retiraria dividendos políticos com a adjudicação da obra e Cruz poderia beneficiar financeiramente do negócio.

Depois de afastados alguns obstáculos burocráticos, o contrato de concessão foi assinado a 24 de outubro de 1902⁶⁷. Contudo, Cruz nunca teve verdadeiro interesse na adjudicação, agindo apenas no sentido de impedir que o concurso ficasse deserto e procurando o trespasse, “um dos processos do curso que a moderna civilização nobilitou”⁶⁸. Pelo trespasse, o concessionário passava os seus direitos a uma companhia, recebendo em troca

57 *Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración*, 1898, 2, 3417.

58 *Gazeta de Bragança*, 1.7.1905: 1; 1.10.1905: 2.

59 ADL – *Registos Notariais*. 9.º Cartório Notarial de Lisboa. Livro. 364, cx. 73, fls. 81v-83v. MORAIS, 2014, 2: 293-294.

60 FINO, 1903, 3: 766-781.

61 SOUSA, 1903. SOUSA, 1905.

62 SANTOS, 2014.

63 AHMOP – *Processos individuais*. Miguel Augusto Ferro de Beça.

64 ADB – *Juizo de direito da comarca de Bragança. Auto de embargo que contra João Lopes da Cruz movem vários proprietários de Bragança*.

65 *Gazeta de Bragança*, 29.3.1903; 19.4.1903. PEREIRA, 2014: 215 e ss.

66 *Gazeta de Bragança*, 16.3.1902: 1.

67 PEREIRA, 2012: XLIII.

68 CORDEIRO, 1999: 53.

uma soma avultada ou um cargo confortável nessa empresa⁶⁹. O relatório de 1903 da CNCF comprova que Cruz procurou a companhia para obter a transferência da concessão e ficar com a responsabilidade da construção da obra. A direção aceitou na condição de Cruz angariar primeiro os capitais necessários⁷⁰.

O empreiteiro assim fez e nos meses seguintes, com o auxílio de José Beça, desdobrou-se em contactos em Portugal, Londres e Paris no sentido de cativar investidores⁷¹. A pequenez do empreendimento (uma curta linha de 80 km) foi um dos obstáculos à angariação de capital. Anos antes, a CNCF sentira o mesmo problema com as linhas do Tua e de Viseu⁷². Por isto, Cruz, a conselho de José Beça, tentou adicionar a linha do Corgo à sua concessão⁷³, mas o governo preferiu adjudicar o caminho-de-ferro à Fonseca, Santos & Viana⁷⁴.

O concessionário viu-se forçado a procurar outras soluções. Contactada a casa Burnay, esta propôs-lhe fornecer o capital necessário se Cruz trespassasse a concessão para a CNCF e ficasse como empreiteiro-geral (recebendo em troca 17,5 contos/km). João da Cruz aceitou, porém, nada resultaria no imediato⁷⁵. A sua missão complicou-se ainda mais em dezembro de 1902 com a morte de José Beça, que o vinha ajudando na tentativa de encontrar os capitais para a construção⁷⁶.

Entretanto, o prazo para o início das obras aproximava-se. Se Cruz não o cumprisse, o governo podia cancelar a concessão. Para evitar que isto acontecesse, o ministro das Obras Públicas concedeu ao concessionário duas prorrogações de prazo para o início da tarefa (7.1.1903 e 20.3.1903)⁷⁷.

João da Cruz aproveitou os adiamentos para intensificar os contactos com possíveis investidores, porém, nada se realizou⁷⁸. Até que em março de 1903, o empreiteiro foi contactado por John Edwards, um sócio de Henry Burnay, que lhe prometeu o dinheiro necessário, na condição de Cruz baixar o preço do seu trabalho para 17,15 contos/km. O carrazedense aceitou. O acordo final estipulava que deveria trespassar a concessão a uma companhia escolhida por Burnay e pela Fonseca, Santos & Viana; em troca tornava-se empreiteiro-geral da construção⁷⁹.

A companhia por trás deste negócio era naturalmente a CNCF, que, a 16 de maio de 1903, viu a assembleia-geral de acionistas autorizar a emissão de 2070 contos em 23 mil obrigações com juro de 4,5%. Obtidos os capitais, João da Cruz transferiu a concessão para a companhia. A 6 de julho de 1903, dois contratos assinados em Lisboa estipulavam que a CNCF se tornava a nova adjudicatária da linha e João da Cruz passava a ser empreiteiro-geral da construção⁸⁰.

Considerando que a linha tinha cerca de 80 km, a CNCF munia-se de capital suficiente para um orçamento com um custo quilométrico de cerca de 26 contos, o mesmo valor com que Cruz licitara e vencera o concurso da concessão. Porém, o empreiteiro, quando aceitou o trespassar, aceitou também fazer a linha por dezassete contos/km. É certo que este valor não incluía o material circulante (locomotivas, carruagens e vagões), mas por

69 PEREIRA, 2012: 212-213 e anexo 18.

70 *Relatório apresentado à Assembleia-Geral em 1903*, 4.

71 PEREIRA, 2014: 194 e ss. e 240 e ss.

72 SANTOS, 2014.

73 *Gazeta de Bragança*, 27.12.1903.

74 *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16.11.1902: 346-347.

75 *Distrito de Bragança*, 26.9.1902: 2; *Gazeta de Bragança*, 7.12.1902; 14.12.1902; 19.4.1903; *O Nordeste*, 3.12.1902; 27.12.1903.

76 ALVES, 2000, 1: 359-360; 6: 727-728; 7: 50-51.

77 PEREIRA, 2012: XLIII.

78 *Gazeta de Bragança*, 23.3.1903: 1.

79 *Gazeta de Bragança*, 5.4.1903: 1.

80 ADL – *Registos Notariais*. 9.º Cartório Notarial de Lisboa. Livro. 359, Cx. 72, fls. 2-4v.

720 contos (9 contos × 80 km) João da Cruz compraria material circulante para dez linhas do Tua (em termos de comparação, em 1904 a CNDP CNCF adquiriu duas novas locomotivas e trinta vagões por apenas quarenta contos⁸¹). A aceitação de baixos preços pelos empreiteiros fora-se tornando vulgar à medida que a concorrência entre eles apertava⁸². No caso de Cruz, não era tanto uma questão de concorrência, mas de falta de experiência para orçar obras ferroviárias; e, como veremos, o empreiteiro optou por confiar nas estimativas que lhe foram impostas. Por norma, as companhias procuravam evitar pagamentos em dinheiro vivo, combinando-o com entrega de obrigações/ações suas⁸³. João da Cruz seria pago em numerário, mas por um preço relativamente baixo.

O próprio contrato de empreitada era extremamente proveitoso para a CNCF e potencialmente danoso para João da Cruz. O empreiteiro-geral obrigava-se a executar todos os trabalhos ligados à construção, exceto o fornecimento do material circulante. Qualquer imprevisto durante o estudo ou assentamento da via correria por conta do empreiteiro, sem direito a qualquer compensação. O plano de trabalhos proposto podia ser recusado pela companhia, que podia impor a Cruz o seu próprio plano, sem qualquer alteração da sua responsabilidade e dos seus deveres para com a empresa. O pagamento seria feito mensalmente (deduzido de 10% de garantia pagos ao fim de seis meses), por obras ou quilómetros completos, na condição de o empreiteiro demonstrar que tinha em dia os créditos devidos aos seus empregados e fornecedores. A pena a aplicar no caso de incumprimento era a rescisão contratual. A construção teria que estar terminada em três anos⁸⁴.

A sua ingenuidade neste negócio fica ainda evidenciada pelo facto de não ter criado uma sociedade de responsabilidade limitada que tomasse a cargo empreitada. As fontes referem amiúde a «Empresa Lopes da Cruz»⁸⁵, contudo, esta era apenas uma designação faustosa e sem qualquer valor jurídico com que o empreiteiro se autodenominou. João da Cruz assinou o acordo como indivíduo, associando inocentemente ao contrato o seu próprio património. Em caso de incumprimento, eram os seus bens que respondiam perante as penalidades contratuais⁸⁶.

A construção⁸⁷

Os trabalhos preliminares começaram no dia 11 de maio de 1903⁸⁸, sob direção do engenheiro Costa Serrão⁸⁹, um técnico de 48 anos, com uma vasta experiência de obras públicas em Portugal e no ultramar⁹⁰, e que tinha sido apresentado a Cruz por José Beça⁹¹. Na sua primeira avaliação ao trabalho, considerou que o projeto original do governo (de 1888) podia “ser classificado de construção bastante difícil e dispendiosa”, ficando “bem á evidencia demonstrada a necessidade impreterível de procurar, por meio de variantes ao

81 PEREIRA, 2016: 22.

82 MOUNTFIELD, 1979: 78.

83 BURTON, 1992: 114.

84 ADL – *Registos Notariais*. 9.º Cartório Notarial de Lisboa. Documentos dos livros de notas. Mç. 62, Cx. 37 (6/39/6/4), jul.-set. 1903, doc. B034642.

85 AM – *Arquivador da correspondência*. Empresa Lopes da Cruz.

86 PEREIRA, 2014: 252.

87 PEREIRA, 2015a: 257 e ss.

88 CRUZ, 1906: 5.

89 *Gazeta de Bragança*, 7.12.1902; 14.12.1902; 19.4.1903.

90 AHMOP – *Processos individuais*. Manuel Francisco da Costa Serrão.

91 PEREIRA, 2014: 189 e 370.

projecto, a redução do custo d'algumas partes da obra". Nos meses seguintes, o engenheiro concentrou-se em retificar a diretriz da via-férrea no sentido de obter um projeto mais fácil e barato de construir⁹². Com as alterações, sucessivamente aprovadas pelo ministério⁹³, João da Cruz suspirava de alívio: "foram estes resultados tão satisfatórios [...] que tornaram viável a construção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança"⁹⁴, confessava já depois de inaugurada a linha.

No dia 20 de julho de 1903, os trabalhos eram inaugurados festivamente em Bragança. O início de qualquer obra era normalmente caracterizado por um enorme otimismo⁹⁵. A *Gazeta de Bragança* noticiava o "raiar [d]a aurora de melhores tempos", "uma nova era" e como "a vida será bem outra"⁹⁶.

Porém, no final do ano, João da Cruz debatia-se com graves dificuldades financeiras. A construção de uma estrada de ferro era feita em várias frentes ao mesmo tempo, mas o empreiteiro só recebia por obra ou quilómetro completo, o que exigiu o empate no imediato de uma soma de capital que João da Cruz não dispunha. Depois de investir 42 contos do seu próprio bolso⁹⁷ e de levantar capitais através da agência do Banco de Portugal de Bragança⁹⁸, confessou em dezembro à CNCF "não poder manter nem sustentar o seu contracto por falta de recursos"⁹⁹.

A CNCF acedeu assinar um adicional ao contrato (7.12.1903). Ambos reconheciam que as formas de pagamento originais obrigavam o empreiteiro "a empregar na execução da empreitada quantia superior àquela de que lhe convem dispôr para tal fim". Cruz solicitava "que lhe sejam feitos pagamentos parciais por conta de certos materiais [...] e das unidades de trabalho executadas, que não constituam as obras completas ou os kilometros completos". Os diretores da CNCF disponibilizaram-se a pagar até 90% do valor dos materiais indicados e das unidades de trabalho concluídas, aos quais seriam deduzidos os 10% da garantia. Em troca, Cruz pagava 1% de comissão e 6,5% de juro sobre as importâncias que recebesse¹⁰⁰.

A solução foi um subterfúgio de curto prazo. Como mais tarde o próprio reconheceu, "não era com os abonos que ficou fazendo a companhia [...] que eu podia executar os trabalhos". Para continuar a empreitada, viu-se forçado a contrair crédito próprio e "a cair, por ultimo, nos braços dos agiotas"¹⁰¹.

De qualquer modo a partir de inícios de 1904, o ritmo dos trabalhos acelerou com cerca de 1500-2000 operários a laborar diariamente¹⁰². Era um número relevante se nos lembrarmos que o grande empreiteiro-engenheiro britânico Samuel Peto, no auge da sua carreira, controlava uma força de trabalho de dez mil homens¹⁰³. Todavia, o período do Verão afrouxava a cadência dos trabalhos, pois "não havia operarios que resistissem a trabalhar [...], devido às sezões". As colheitas e a construção da linha do Corgo a alguns quilómetros de distância dificultavam a angariação de trabalhadores e elevavam o custo do trabalho. Segundo João da Cruz,

92 CNCF – *Fiscalização*. Linha de Foz-Tua a Bragança. Cx. 150, proc. 46. Variante ao primeiro lanço da primeira secção do caminho-de-ferro de Mirandella a Bragança.

93 FINO, 3: 1053-1054; 1100-1101.

94 CRUZ, 1906: 5.

95 BURTON, 1992: 113.

96 *Gazeta de Bragança*, 19.7.1903.

97 CRUZ, 1906: 6.

98 AHBP – *Banco de Portugal*. Agências. Agência de Bragança. Correspondência recebida, 20-31-12-1903.

99 *Companhia...*, 1907: 7.

100 ADL – *Registos Notariais*. 9.º Cartório Notarial de Lisboa. Livro. 364, Cx. 73, fls. 81v-83v.

101 CRUZ, 1906: 6-7 e 13-15.

102 *Distrito de Bragança*, 25.3.1904: 2; *Gazeta de Bragança*, 17.1.1904; 20.3.1904; 3.4.1904.

103 BURTON, 1992: 108.

mandei durante a epocha das ceifas, emissarios por toda a parte, contractar pessoal, chegando a pagar o jornal de 550 réis [...], para não paralisarem por completo os trabalhos [, contudo] a escassez de operarios foi enorme [...] e, aquelles que appareciam, eram da peor especie, produzindo uma quantidade de trabalho insignificante¹⁰⁴.

Além de incompetentes, alguns trabalhadores eram conflituosos. Em maio de 1904, a direção da construção confessava-se em dificuldades para manter a ordem na obra. Em Macedo de Cavaleiros, levantou-se “um grande partido de trabalhadores para virem, em massa, exigir o augmento do salario”¹⁰⁵. O governador civil, Abílio Beça, solicitou ao presidente do conselho Hintze Ribeiro “se digne providenciar seja ordenado destacamento, indispensavel para auxiliar manutenção ordem e policiamento de dois mil operarios da construção da linha”¹⁰⁶. Os pacificadores chegaram a Macedo em meados de maio, pondo fim ao motim¹⁰⁷.

O próprio terreno levantou dificuldades inesperadas ao assentamento da linha, o que retardou a sua conclusão. É esta a memória que foi passada aos descendentes do empreiteiro¹⁰⁸ e que é perfeitamente crível, uma vez que as técnicas de levantamento do terreno eram na altura incipientes e não podiam prever todas as dificuldades que se atravessariam no caminho dos construtores.

Além destes problemas, João da Cruz debateu-se ainda com questões jurídicas, levantadas pelos proprietários dos terrenos adjacentes à via. As fontes confirmam dois processos de embargo¹⁰⁹, mas provavelmente houve mais. Um dos processos mais intrincados foi o relativo às expropriações dos terrenos de Clemente Menéres, proprietário de vastas terras a norte de Mirandela, por onde o caminho-de-ferro passava¹¹⁰. Menéres pediu 22 contos pelas propriedades que ia perder, oferta que João da Cruz considerou “exageradíssima, [...] que eu estava muito longe de esperar”¹¹¹. Menéres aceitou baixar a indemnização para quinze contos, verba ainda assim intolerável para o empreiteiro, que se confessava obrigado ao “grande desgosto de consentir num processo de expropriação judicial com quem tanto desejava considerar”¹¹². Menéres sentiu-se pessoalmente afrontado e cortou relações com Cruz. O imbróglcio seria desbloqueado pelo governo, que em março de 1904 aprovou as expropriações por utilidade pública. Menéres receberia nove contos além de outras compensações variáveis¹¹³.

Em meados de 1904, João da Cruz enfrentava novamente dificuldades financeiras e confessava não ter como continuar a obra. A CNCF sugeriu-lhe companhias que lhe podiam emprestar dinheiro. Cruz só as descreveu por abreviaturas (S. T. e F.)¹¹⁴. Alguns dos créditos passaram sob a forma de letras comerciais

104 CRUZ, 1906: 35.

105 CNCF – Cx. 150, peça 2.

106 ARPD – Fundo Hintze Ribeiro. Bragança (impostos municipais), telegrama 8.7.7.5: 3.

107 *Distrito de Bragança*, 27.5.1904: 3.

108 Entrevista a Maria João Lopes da Cruz: 7. Disponível em <sites.google.com/site/foztuavale/memtua>.

109 ADB – *Juízo de direito da comarca de Mirandela. Processo de ratificação de embargo de obra nova movido pela Câmara Municipal de Mirandela contra João Lopes da Cruz; Auto de embargo que os condes de Vinhais movem contra João Lopes da Cruz*; CNCF – Cx. 150, peça 2; *Gazeta de Bragança*, 21.5.1905, O Nordeste, 24.8.1904; 12.10.1904.

110 VISEU, 2013: 213.

111 AM – *Arquivador da correspondência*. Empresa Lopes da Cruz. Carta de 7.1.1904. Agradeço ao Dr. Albano Viseu a transcrição desta correspondência.

112 AM – *Arquivador da correspondência*. Empresa Lopes da Cruz. Carta de 20.1.1904.

113 AM – *Arquivador da correspondência*. Empresa Lopes da Cruz. Carta de 2.3.1904.

114 CRUZ, 1906: 16-17.

descontadas pela agência do Banco de Portugal de Bragança. O prazo de vencimento era de apenas três meses, sendo que a reforma das letras implicava uma amortização de 5%¹¹⁵. A agência confirmava a difícil situação do empreiteiro, citando no seu relatório anual o protesto de letras aceites por Cruz no valor de 26,5 contos por demora na sua reforma¹¹⁶.

No início de 1905, viu-se novamente obrigado “a pedir auxílios financeiros a todos os meus amigos, para poder cumprir [...] o contracto”¹¹⁷. Entre esses amigos, contavam-se Abílio Beça – que dispôs “de parte dos seus haveres, ao mesmo tempo que solicitava dos seus amigos que concorressem também com dinheiro para as empreitadas”¹¹⁸ – e também Costa Serrão – que entrou “com algum capital com que procurou valer-lhe [a Cruz] em horas afflictivas”¹¹⁹. Cruz recorreu também à agência do Banco de Portugal para movimentar dinheiro, contudo, o seu crédito esgotava-se e a sede em Lisboa do banco proibiu a sua agência de tomar “novas letras s/ Lisboa e Porto ao mesmo Lopes da Cruz”, impondo condições à reforma de letras antigas e ameaçando com o protesto em caso de falta de amortização¹²⁰.

O empreiteiro recorreu novamente à CNCF, ameaçando parar a obra¹²¹. Em 15 de fevereiro e 31 de maio de 1905, as partes assinavam mais dois adicionais. O preço do metro cúbico das terraplanagens era alteado, mas em troca o juro a pagar pelo empreiteiro era aumentado para 7%¹²². Estes adicionais funcionavam como um empréstimo encapotado, de modo que a dívida de Cruz ia aumentando sempre e os pagamentos que lhe eram devidos seguiam o percurso inverso.

A situação do carrazedense face à CNCF era ainda pior devido ao facto de estar dela dependente para a realização de algumas tarefas. Em 1904, o assentamento da via e reforço dos aterros foram adjudicados à concessionária, já que o empreiteiro não dispunha de locomotivas e vagões para tal. O transporte de material e pessoal para a obra foi também feito e cobrado pela CNCF¹²³.

O recurso a subempreiteiros para determinadas tarefas era recorrente mesmo no sistema dos *large contracts*¹²⁴ (Cruz subadjudicou várias obras pelo menos a Lopez & Maurice, à Empresa Industrial Portuguesa e a próprios funcionários da CNCF¹²⁵). Por vezes, os empreiteiros-gerais eram enganados pelos seus subempreiteiros, mas não parece que isto tenha acontecido com João da Cruz que reconhecia que fora “a boa vontade da maior parte dos meus auxiliares, que tornaram viável a construcção”¹²⁶.

Malgrado as dificuldades, as obras prosseguiram, não sem baixas a lamentar. Documentalmente, temos o caso “d’um trabalhador que perdeu a vista e a mão direita com a explosão d’um tiro”¹²⁷ e de uma criança atingida após uma detonação¹²⁸, mas certamente registaram-se mais acidentes.

115 AHBP – *Relatórios anuais*, BP-CG 14-29, p. 3.

116 AHBP – *Correspondência recebida*, 20-13-08-1904.

117 CRUZ, 1906: 16-17.

118 *Diário da Camara dos Deputados*, sessão de 6.6.1910: 5.

119 *O Século*, 2.12.1906: 2.

120 AHBP – *Correspondência recebida*, 20-23-05-1905.

121 *Companhia...*, 1907: 9.

122 ADL – *Registos Notariais*. 9.º Cartório Notarial de Lisboa. Livro 385, cx. 78, fls. 31-32v; Livro 390, cx. 78, fls. 48-49.

123 *Relatório do conselho de administração apresentado à assembleia-geral* em 1904: 10-1; CRUZ, 1906: 26-27 e 36; *Companhia...*, 1907: 35-44.

124 BURTON, 1992: 114-5; KERR *et al*, 2013; MOUNTFIELD, 1979: 77-80.

125 *Companhia...*, 1907: 24-31.

126 CRUZ, 1906: 5.

127 CNCF – Cx. 150, peça 2.

128 *Distrito de Bragança*, 1.1.1904; *O Nordeste*, 5.10.1905.

A partir de 1905, vários trechos do caminho-de-ferro foram sendo sucessivamente inaugurados, com algum atraso e respetiva multa para João da Cruz¹²⁹: a 2 de agosto de 1905 até ao Romeu, a 15 de outubro de 1905 até Macedo e a 18 de dezembro de 1905 até Sendas¹³⁰

Por esta altura, Cruz endividou-se mais. De Lisboa trouxe “muitas dezenas de contos de reis em notas de pequena espécie, em prata e *nickel*”¹³¹. Em Bragança, em 1905 e 1906, aceitou letras no valor de 38,1 contos de Narciso Garcia (16,5 contos), Carlos Gama (4,5), Henrique da Cunha Pimentel (7,6 contos) e Abílio Beça (9,5 contos)¹³². Em janeiro de 1906, contraiu um empréstimo de 15,4 contos junto da Carris do Porto, hipotecando os 10% que a CNCF retinha como garantia¹³³. A 14 de julho de 1906, mais 22,5 contos eram-lhe emprestados, com hipoteca de várias propriedades e bens, por António Manuel Teixeira¹³⁴. A dívida em Lisboa descontada na agência de Bragança atingia no final de 1906 os 23 contos¹³⁵. Mas, não sendo estes créditos suficientes, solicitou novas concessões à CNCF, “d’esta vez porém a Companhia não se commoveu, e não acedeu”¹³⁶.

A 30 de julho de 1906, João da Cruz informou a CNCF de que não podia continuar a obra por ausência de fundos. Dois dias depois, a companhia rescindia o contrato, alegando justa causa¹³⁷, que, de facto, tinha. Segundo o contrato, “se a Companhia reconhecer que os trabalhos não seguem com o conveniente desenvolvimento para que possam ser concluídos nos prazos fixados, terá o direito de rescindir o contracto e de tomar posse das obras”.

Pelo parágrafo único do mesmo artigo, o empreiteiro não só não tinha direito a qualquer indemnização como ainda perdia todas as somas que a companhia lhe devesse¹³⁸. Fora com estas somas que o empreiteiro garantira vários empréstimos para fazer a obra. Ao perdê-las, João Lopes da Cruz ficou arruinado.

A falência

Depois da rescisão, o empreiteiro pediu à agência do Banco de Portugal de Bragança a reforma sem amortização de três letras no valor de 16,1 contos. A agência exigiu o pagamento imediato de dois contos. Cruz pagou um e apresentou como fiador Simão Costa para a restante quantia¹³⁹. Algumas destas letras eram saques de Abílio Beça, que aceitava sucessivamente a reforma das mesmas sem amortização, até que, no final de 1906, o Banco de Portugal alertou a sua agência para não permitir mais ações desta natureza a não ser que sejam acompanhadas de amortização do capital em dívida. Se o valor da amortização não fosse suficiente, João da Cruz deveria “garantir a s/ responsabilidade com hypotheca de propriedade”¹⁴⁰.

129 CRUZ, 1906: 27-8 e 34.

130 PEREIRA, 2012: XLV.

131 AHBP – *Relatórios anuais*, BP-CG 14-31, p. 3.

132 AHBP – *Relatórios anuais*, BP-CG 14-35, p. 8.

133 ADP – *Empresas*. Carris do Porto. Secretaria geral. Processos e questões diversas. Rescisão de contrato.

134 ADP – *Registos Notariais*. 8.º Cartório Notarial do Porto. Livro 822, fls. 77-81v.

135 AHBP – *Relatórios anuais*, BP-CG 14-33, p. 10.

136 *Companhia...*, 1907: 9.

137 CRUZ, 1906: 37.

138 ADL – *Registos Notariais*. 9.º Cartório Notarial de Lisboa. Documentos dos livros de notas. Mç. 62, cx. 37 (6/39/6/4), jul.-set. 1903, documento B034642.

139 AHBP – *Correspondência expedida*, 11-1, p. 335-336.

140 AHBP – *Correspondência recebida*, 20-10-11-1906.

Em Lisboa e no Porto os credores de Cruz não foram tão compreensivos: para reaver o seu dinheiro, o Crédito Predial Português¹⁴¹ e a Carris do Porto¹⁴² interpuseram processos de execução hipotecária contra o empreiteiro (havendo decerto mais), ficando com várias das suas propriedades¹⁴³.

De realçar que as verbas aqui indicadas dizem respeito apenas a alguns empréstimos tomados em Lisboa e Porto e a algumas letras descontadas na agência do Banco de Portugal de Bragança. O valor agregado não justifica o custo inteiro da obra incorrido por Cruz, ou seja o crédito mal parado da responsabilidade do empreiteiro era muito mais volumoso.

Na altura, o empreiteiro escreveu um pequeno livro onde narrou a sua versão da história, classificando o contrato de “immoral e leonino”, imposto por “homens de nenhuma consciencia”¹⁴⁴. Na resposta, a CNCF considerou “falsas, insidiosas e gratuitas as acusações que nos faz” e devolveu-lhe as censuras¹⁴⁵.

No seu livro, João da Cruz frequentemente se queixa do contrato. Por que o assinou, então? O próprio responde: “A explicação está apenas na minha boa fé; em ter eu sido sempre empreiteiro do Estado e portanto habituado a attenderem-me todas as justas reclamações”¹⁴⁶.

A justificação é razoável. Por norma, o Estado era um cliente mais permissivo do que uma companhia privada¹⁴⁷. A experiência de João da Cruz com o Ministério das Obras Públicas apontava nesse sentido.

O empreiteiro seria ainda um homem mais habituado a negociar à base de acordos verbais. Quando assinou o contrato em 1903, “manifestando eu hesitação em aceitar tão duras condições [...], pelos srs. Directores da Companhia Nacional foi expontaneamente affirmado que [...] que nunca seriam applicadas as condições de maior dureza afóra do usual desde que eu provasse estar disposto a bem cumprir”¹⁴⁸.

Além disso, Cruz negociava com influentes indivíduos da alta sociedade lisboeta. O seu percurso de vida munira-o decerto de uma enorme experiência negocial, contudo, é improvável que alguma vez tenha lidado com homens como Henry Burnay ou os diretores da CNCF. Acanhado perante a distinção dos seus parceiros, firmou o contrato de 6 de julho de 1903.

Por outro lado, o temperamento dos transmontanos, “cujo orgulho consistia em levar a cabo qualquer façanha, mesmo que arriscada”¹⁴⁹, pode também ser uma resposta. Tratava-se afinal de um caminho-de-ferro, que podia constituir o negócio da sua vida. O percurso de Cruz mostra que ele era um empreendedor habituado a arriscar. Na memória familiar dos seus descendentes ficou a imagem de “um homem que nunca teve medo do futuro”¹⁵⁰. Emigrara para o Brasil quando poucos dos seus conterrâneos o faziam e já em 1895 contraíra um empréstimo de vinte contos hipotecando “todos os seus bens em geral”¹⁵¹. Com a ferrovia, só um quilómetro de via valer-lhe-ia dezassete contos e além disso o seu nome ficaria para sempre ligado ao maior melhoramento da história da província. Desta vez, a aposta foi demasiado alta e o jogo estava viciado à partida.

141 ADL – *Fundos judiciais*. Tribunal judicial da comarca de Lisboa. Processo de execução hipotecária movido pelo Crédito Predial Português a João Lopes da Cruz.

142 ADP – *Empresas*. Carris do Porto. Secretaria geral. Processos e questões diversas. Rescisão de contrato.

143 PEREIRA, 2014: 340-342.

144 CRUZ, 1906: 6.

145 *Companhia...*, 1907: 6-7, 10 e 62.

146 CRUZ, 1906: 22.

147 PEREIRA, 2012a: 370-387.

148 CRUZ, 1906: 20-22.

149 SOUSA, 2013, vol. 1: 184.

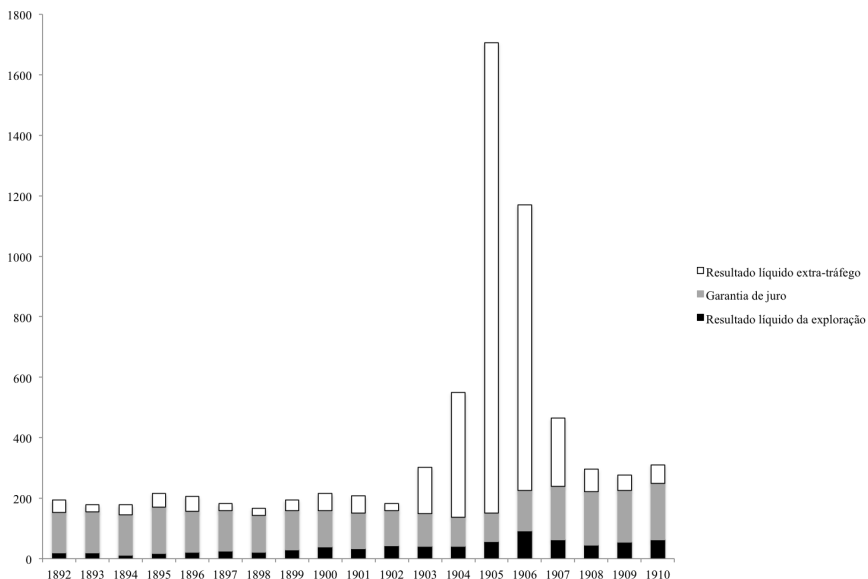
150 Entrevista a João Sampaio: 7. Disponível em: <sites.google.com/site/foztuavale/memtua>.

151 ADP – *Empresas*. Carris do Porto. Secretaria-geral. Processos e questões diversas. Rescisão de contrato.

A CNCF sabia que João da Cruz tinha crédito suficiente para, pelo menos, iniciar a obra e foi permissiva até praticamente ao fim da mesma, o que era atípico, pois as concessionárias raramente eram compreensivas com os imprevistos¹⁵². A companhia já podia ter denunciado o contrato muito antes, pois desde 1904 que havia salários em atraso¹⁵³. Todavia, nunca exigiu ao empreiteiro “a prova autenticada de que estavam em dia todos os pagamentos do pessoal empregado”¹⁵⁴. Era algo que não lhe interessava. A CNCF deixou o empreiteiro continuar a obra, concedendo-lhe apenas o mínimo indispensável, através dos adicionais, para levar o caminho-de-ferro até perto de Bragança. Quando isto aconteceu, já com um atraso substancial em relação ao acordo, e perante “a minha confissão de que tinha exgotado todos os recursos pecuniarios para conseguir o cumprimento do contracto”¹⁵⁵, avançou para a rescisão contratual.

A contra-argumentação da CNCF face às acusações do ex-empreiteiro parece também falaciosa. A companhia alegou premeditação de João da Cruz de parar as obras quando viu que da sua continuação não auferiria mais lucro¹⁵⁶. Se o fizesse, incorreria em todas as penalidades previstas no contrato. No negócio feito com António Manuel Teixeira, a CNCF viu um subterfúgio para Cruz proteger as suas propriedades dos credores, uma vez que Teixeira seria seu feitor¹⁵⁷. No entanto, o mesmo indivíduo moveu um processo de execução de dívida contra Cruz (através do Crédito Predial). Por fim, quem verdadeiramente lucrou com a empreitada foi a companhia e não o empreiteiro, como se pode ver no gráfico seguinte.

Gráfico n.º 1 – Evolução da garantia de juro e dos resultados líquidos (receitas – despesas) da exploração das linhas do Tua e do Dão e extra-tráfego, a preços constantes de 1914 (1892-1910)¹⁵⁸



152 BURTON, 1992: 117.

153 *Distrito de Bragança*, 16.12.1904; CRUZ, 1906: 6 e 39.

154 ASTJ – *Registo de acórdãos comerciais da primeira secção*. Livro. n.º 5, ac. 35676, fls. 201v.

155 CRUZ, 1906: 12, 18 e 37.

156 CRUZ, 1906: 6-7, 10 e 62.

157 *Companhia...*, 1907: 10.

158 *Relatorios do conselho de administração apresentados à assembleia-geral em 1893-1911*. Cálculos do Eng. Eduardo Beira, a quem agradeço.

Entre 1892 e 1910, o rendimento líquido extra-tráfego estagnou. A exceção foi precisamente o período da construção da linha.

O papel de Abílio Beça neste processo não é totalmente conhecido. Pusemos a hipótese de ter empurrado João da Cruz para a assinatura do contrato, que decerto sabia draconiano, mas com o qual podia dizer, pelo menos temporariamente, que realizara a promessa de levar o caminho-de-ferro a Bragança (e com o qual lucraria através dos empréstimos que fez ao empreiteiro). Contudo, Cruz em nenhuma parte da sua justificação censura Beça. Aliás, nem os jornais seus adversários tiraram partido do desaire do empreiteiro e mesmo na memória da sua família ficou a ideia de que ambos eram bons amigos¹⁵⁹. De facto, nos anos a seguir à rescisão e pelo menos até 1909, os dois homens mantiveram relações negociais, com João da Cruz a aceitar diversas letras de Abílio Beça, descontadas em Bragança.

Tabela n.º 1 – Letras aceites por João Lopes da Cruz e descontadas na agência do Banco de Portugal em Bragança após a rescisão do contrato¹⁶⁰

Vencimento	Sacador	Endosso	Valor (em contos)	Obs.
13.1.1907	Henrique da Cunha Pimentel	Abílio Beça	3	
13.1.1907	Henrique da Cunha Pimentel	Abílio Beça	0,6	
13.1.1907	Henrique da Cunha Pimentel	Abílio Beça	3	
13.1.1907	Henrique da Cunha Pimentel	Abílio Beça	0,6	
18.2.1907	Abílio Beça	-	5	
10.3.1907	Henrique da Cunha Pimentel	-	3	
10.3.1907	Henrique da Cunha Pimentel	-	0,5	
31.3.1907	Narciso Garcia	Viúva de João Batista da Cruz Leite & Filhos	5	
31.3.1907	Narciso Garcia	Viúva de João Batista da Cruz Leite & Filhos	10	
12.1.1908	Henrique da Cunha Pimentel	Abílio Beça	3	
12.1.1908	Henrique da Cunha Pimentel	Abílio Beça	0,6	
17.2.1908	Abílio Beça	-	5	
6.3.1908	Henrique da Cunha Pimentel	-	3	
6.3.1908	Henrique da Cunha Pimentel	-	0,5	
29.3.1908	Narciso Garcia	Viúva de João Batista da Cruz Leite & Filhos	1,5	
29.3.1908	Narciso Garcia	Viúva de João Batista da Cruz Leite & Filhos	0,5	
10.1.1909	Henrique da Cunha Pimentel	-	2	
TOTAL			46,8	

O valor da dívida e a frequência das letras dão a entender que se tratava de um adiamento constante do pagamento do débito. Além de Abílio Beça, João da Cruz aceitou letras de Henrique da Cunha Pimentel e Narciso Garcia. Sem mais dados, não podemos, porém, adiantar nada sobre o tipo de relação com estes credores. Certo é que Cruz hipotecou ao Banco de Portugal várias propriedades suas para garantir a sua responsabilidade por letras descontadas¹⁶¹. A situação do empreiteiro teve impacto sobre as contas da agência, que em 1907

159 PEREIRA, 2014: 215.

160 AHBP – *Relatórios anuais*.

161 AHBP – *Correspondência expedida*, 11-14, p. 315.

reconhecia que as operações com os diversos concelhos tinham que “contrabalançar a liquidação que se vai fazendo da responsabilidade directa e indirecta do ex-empregado Lopes da Cruz”, embora não tivesse “receio de boa solvabilidade, visto que [a dívida] [...] está na sua maior parte, em mãos de proprietários”¹⁶². Na pior das hipóteses, as propriedades destes devedores ressarciriam as suas dívidas.

Em 1913, o débito de Cruz ainda não estava completamente saldado, mas o empregado perdera uma grande parte do seu património¹⁶³. Naquele ano, o empregado continuava a residir no solar em Selores e detinha apenas algumas casas e duas quintas¹⁶⁴. Faleceu em julho daquele ano, sendo sepultado no cemitério de Selores¹⁶⁵. Do juízo de direito de Carrizosa de Ansiães seguia uma missiva para a Carris do Porto, convidando o seu administrador a assistir à arrematação no inventário orfanológico “a que se procedeu por obito de João Lopes da Cruz, que foi morador na quinta de Zimbro de Cima, freguesia de Ribalonga”¹⁶⁶. Um triste epitáfio para o homem que levou o caminho-de-ferro até às proximidades de Bragança e ficou arruinado no processo.

Conclusão

Os estudos realizados em Inglaterra sobre a figura do empregado concluem que a sua persona tem características muito variadas, de modo que “it is almost impossible to give an overall picture of what it meant to be a railway contractor for there was so great a variation”¹⁶⁷.

Uns não se assumiam como figuras públicas enquanto outros não desprezavam as luzes da ribalta; havia-os sem formação superior, mas também havia os que conjugavam um curso de engenharia com a execução dos próprios projetos no terreno; alguns enriqueceram, mas a maioria arruinou-se com as empreitadas que aceitava; a imagem que produziam tanto era a de self-made men aventureiros que procuravam o lucro fácil e rápido, como a de homens íntegros e sérios, de temperamento calmo e bem intencionados tanto para com os seus clientes como para com os seus subordinados.

Algo em comum aos empregados era o facto de terem uma considerável experiência no sector, fosse como surveyor, como empregado de estradas, ou como executante de pequenas empreitadas ferroviárias. Genericamente, todos conheciam bem a maioria dos seus subordinados com quem contavam em diferentes obras. De entre eles, elegiam um agente para o representar no terreno. Geralmente estavam mal equipados para executar a obra em mãos, a qual por norma suborçamentavam ou calculavam de forma muito incipiente, e geriam o negócio do ponto de vista financeiro de uma forma precária e praticamente sem uma sede administrativa e sem procedimentos burocráticos (a negociação à base da palavra dada era comum, sobretudo nos contactos com os subempregados). Acima de tudo, eram homens corajosos, pois mais do que capacidade técnica ou financeira, era necessária muita audácia para assumir uma tarefa extremamente arriscada, que tinha tudo para correr mal, desde logo porque os interesses da concessionária e do seu empregado não eram coincidentes: a primeira pretendia um trabalho com a máxima qualidade; o segundo pretendia maximizar o seu lucro¹⁶⁸.

162 AHBP – *Relatórios anuais*, BP-CG 14-35, p. 5-6.

163 PEREIRA, 2014: 340-342.

164 MORAIS, 2014, vol. 2: 296.

165 MESQUITA, 2012: 73.

166 ADP – *Processo Carris*.

167 BURTON, 1992: 111.

168 BURTON, 1992; JOBY, 1983; MOUNTFIELD, 1979; SIMMONS, 1969; STACEY, 2005; TAYLOR, 1988.

Na figura de João da Cruz, encontramos algumas destas características por um lado e por outro apercebemo-nos do completo afastamento de outras (embora sem mais estudos sobre empreiteiros seja difícil generalizar a ponto de definir a persona do empreiteiro português). Assim, Cruz se era um corajoso self-made man, não tinha experiência suficiente para tomar em ombros a construção de um caminho-de-ferro (mesmo enquanto empreiteiro de estradas, só realizara pequenas subempreitadas). Faltava-lhe claramente as boas relações com a finança que caracterizaram, por exemplo, o percurso de Thomas Brassey ou Samuel Peto¹⁶⁹. Na construção – para a qual estava muito mal equipado –, confiou a direção a um agente seu (o engenheiro Costa Serrão), que o auxiliava nas tarefas mais técnicas, acertando muitos detalhes de forma não-escrita. Popularmente, ficou conhecido como um transmontano de uma integridade férrea¹⁷⁰, muito embora tenha gerido as suas finanças de forma pouco ponderada, de modo que, tal como tantos outros empreiteiros, acabou arruinado.

O atual conhecimento historiográfico não permite dizer se Cruz era o típico empreiteiro que operou em Portugal ou não. Ao longo do século XIX, várias obras ferroviárias foram encetadas, até à década de 1880 sobretudo por estrangeiros e a partir desta data também por portugueses¹⁷¹. Esperamos que este artigo possa contribuir e fomentar o debate sobre estas figuras no panorama nacional.

Em relação a João Lopes da Cruz, o certo é que o seu insucesso fez com que a sua memória só tardiamente fosse evocada e restaurada (ao contrário de Thomas Brassey, por exemplo, o extremamente bem sucedido contractor inglês, cuja memória foi celebrada logo após a sua morte), malgrado os seus esforços terem animado a vida económica de Bragança durante construção¹⁷² e terem dotado a cidade do mais espetacular instrumento de progresso: o caminho-de-ferro.

No próprio dia da inauguração (1.12.1906), a Cruz só foi enviada uma mensagem de saudação, “attendendo a que, tendo o mesmo perdido a sua propria fortuna pessoal na empreza a que se abalancara, não poderia no momento actual o seu estado de espirito permittir-lhe a comparencia em festejos como os que se projectavam”¹⁷³.

Só anos depois, em 1929, os brigantinos reconheceram verdadeiramente o sacrifício do empreiteiro, prestando-lhe duas homenagens com o descerramento de um baixo-relevo com o seu retrato e com a atribuição do seu nome à avenida que ligava a estação ao centro da cidade¹⁷⁴.

Fontes e Bibliografia

Fontes Arquivísticas

Arquivo Distrital de Bragança (ADB) – *Registos paroquiais*. Carrazeda de Ansiães. Paróquia de Linhares. *Registo de batismos*. Caixa 1, livro1 (1851); *Passaportes*. Passaportes deferidos (1868-1878), reg. 24, fl. 28v; *Fundo da antiga JAE*. Estrada real 39; *Correspondência*, 1882, ofícios. números 1 (24.2.1882) e 2 (2.3.1882); 1884, ofícios números 2 (28.1.1884), 6 (12.2.1884), 10 (20.2.1884), 60 (18.10.1884) e 67 (10.11.1884); 1887, of. n.º 21 (16.4.1887); 1888, ofícios números 7 (24.2.1888), 9 (15.3.1888), 12 (28.3.1888) e 13 (9.4.1888); *Juízo de direito da comarca de Bragança*. Auto de embargo que contra João Lopes da Cruz movem vários proprietários de Bragança; Auto de embargo que os condes de Vinhais movem contra João Lopes da Cruz.

169 JOBY, 1983: 42.

170 Entrevista a Maria João Lopes da Cruz: 7-8. Disponível em: <sites.google.com/site/foztuavale/memtua>. ALVES, 2000.

171 MACEDO, 2009: 209.

172 AHBP – *Relatórios anuais*, BP-CG 14.

173 *Distrito de Bragança*, 7.12.1906: 1.

174 PEREIRA, 2014: 374-375.

Arquivo Distrital de Lisboa (ADL) – *Registos Notariais*. 9.º Cartório Notarial de Lisboa. Livro. 359, cx. 72, fls. 2-4v; Livro 364, cx. 73, fls. 81v-83v; Livro 385, cx 78, fls. 31-32v; livro 390, cx. 78, fls. 48-49; Documentos dos livros de notas. Mç. 62, cx. 37 (6/39/6/4), jul.-set. 1903, doc. B034642; *Fundos judiciais*. Tribunal judicial da comarca de Lisboa. Processo de execução hipotecária movido pelo Crédito Predial Português a João Lopes da Cruz.

Arquivo Distrital do Porto (ADP) – *Empresas. Carris do Porto*. Secretaria-geral. Processos e questões diversas. Rescisão de contrato; *Registos Notariais*. 8.º Cartório Notarial do Porto, livro 822, fls. 77-81v.

Arquivo do Supremo Tribunal de Justiça (ASTJ) – *Registo de acórdãos comerciais da primeira secção*, livro n.º 5, ac. 35676, fls. 201v.

Arquivo Histórico do Banco de Portugal (AHBP) – *Banco de Portugal*. Agências. Agência de Bragança. Correspondência recebida, 20-31-12-1903; 20-13-08-1904; 20-23-05-1905; 20-10-11-1906; Relatórios anuais, BP-CG 14-35; Correspondência expedida.

Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (AHMOP) – *Conselho Superior de Obras Públicas*. Várias caixas entre 1884 e 1902; Processos individuais. Miguel Augusto Ferro de Beça; Manuel Francisco da Costa Serrão.

Arquivo Histórico Parlamentar (AHP) – Cx. 1924A. *Caderno eleitoral de Carrizada de Ansiães*.

Arquivo Menéres (AM) – *Arquivador da correspondência*. Empresa Lopes da Cruz

Arquivo Regional de Ponta Delgada (ARPD) – *Fundo Hintze Ribeiro*. Bragança (impostos municipais), telegrama 8.7.7.5.

Centro Nacional de Documentação Ferroviária (CNUF) – *Fiscalização*. Linha de Foz-Tua a Bragança. Cx. 150, proc. 46. Variante ao primeiro lançamento da primeira secção do caminho-de-ferro de Mirandela a Bragança; cx. 150, peça 2.

Fontes Impressas

Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración. 1988.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, 1907 – *O caminho de ferro de Mirandela a Bragança*. Lisboa: Tipografia de J. F. Pinheiro.

CRUZ, J. L. da, 1906 – *Construção do Caminho de Ferro de Mirandella a Bragança*. Lisboa: Tipografia A Publicidade.

Diário da Camara dos Deputados. Lisboa, 1910.

Distrito de Bragança. Bragança, 1902-1904.

FINO, G. C. G. C. (compil.), 1903 – *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Gazeta de Bragança. Bragança, 1902-1905.

Gazeta dos Caminhos de Ferro. Lisboa, 1902.

Nordeste (O). Bragança. 1902-1905.

Século (O). Lisboa, 1906.

SOUSA, J. F. de, 1903 – “A linha da Regua a Chaves e à fronteira”. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, n.º 365, p. 65-67.

SOUSA, J. F. de, 1905 – “Mirandella a Bragança”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa, números 365 e 429, p. 177-178 e 339-340.

Bibliografia

ALEGRIA, M. F., 1990 – *A organização dos transportes em Portugal: as vias e o tráfego (1850-1900)*. Lisboa: CEG.

ALVES, F. M., 2000 – *Memórias Arqueológico-Históricas do distrito de Bragança*. Bragança: Museu Abade de Baçal, 12 volumes.

ALVES, J. F., 1994 – *Os Brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Ed. de autor.

BEAUMONT, T. M., 2015 – *Sir John Hawkshaw, 1811-1891. The Life and Work of an Eminent Victorian Engineer*.

Nottingham: The L&YR Society.

BONIFÁCIO, M. F., 1999 – *Apologia da História Política. Estudos sobre o século XIX português*. Lisboa: Quetzal.

BOURDIEU, P., 1986 – “L’illusion biographique”. *Actes de la recherche en sciences sociales*. Vol. 62-63, p. 69-72.

BROOKE, D., 2000 – *The diary of William Mackenzie: the first international railway contractor*. London: Th. Telford.

BURTON, A., 1992 – *The Railway Builders*. London: John Murray.

CORDEIRO, J. S., 1999 – *A crise em seus aspectos morais*. Lisboa: Cosmos.

DAVIDS, C. B.; WILBURN JR., K. E.; ROBINSON, R. E. (eds.), 1991 – *Railway Imperialism*. New York/London: Westport, CT/Greenwood Press.

FERNANDES, P. J., 2010 – *Mariano Cirilo de Carvalho. O “Poder Oculto” do liberalismo progressista (1876-1892)*. Lisboa: Texto Editores.

FONTE, B. da, 2001 – *Dicionário dos Mais Ilustres Transmontanos e Alto Durienses*. Guimarães: Cidade Berço.

HAYFORD, C. W., 2016 – “«Where’s the Omelet? Bad King Deng and the Challenges of Biography and History»”. *The Journal of Asian Studies*. N.º 75, p. 19-30.

HUGHES, T. P., 1983 – *Networks of Power. Electrification in Western Society, 1880-1930*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

JOBY, R. S., 1983 – *The railway builders*. London: David & Charles.

KERR, I. J.; NAVARRO, B. J.; PEREIRA, H. S., 2013 – “«Labour Relations and the processes of railway construction in Portugal, India and Africa, circa 1850-circa 1910»”, in McCANTS, A. et al – *Railroads in Historical Context*. Porto: EDP; /UM; /MIT Portugal, p. 319-342.

LE GOFF, J., 1989 – “«Comment écrire une biographie historique aujourd’hui?»”. *Le Débat*. N.º 54, p. 48-53,

LE GOFF, J., 1995 – “«Writing Historical Biography Today»”. *Current Sociology*. N.º 11, p. 11-17.

LEVI, G., 1989 – “«Les usages de la biographie»”. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. Vol. 44, n.º 6, p. 1325-1336.

MACEDO, M. C. de, 2009 – *Projectar e construir a Nação: engenheiros e território em Portugal (1837-1893)*. Coimbra (Tese de doutoramento em Arquitetura apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra).

MATOS, A. C. de; DIOGO, M. P., 2009 – “«From the École des Ponts et Chaussées to Portuguese Railways: the transfer of Technological knowledge and practices in the second half of the 19th century»”, in PINHEIRO, M. (ed.) – *Railway Modernization: an Historical Perspective (19th and 20th centuries)*. Lisboa: CEHC, p. 77-90.

MESQUITA, J. A., 2012 – *Selores... e uma casa*. [S. l.]: Euedito.

MÓNICA, M. F. (dir.), 2004-2006 – *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*. Lisboa: ICS/Assembleia da República, 3 volumes.

MÓNICA, M. F., 1999 – *Fontes Pereira de Melo*. Porto: Afrontamento.

MORAIS, C., 2014 – *Por Terras de Ansiães. Monografias*. Carraceda de Ansiães: Câmara Municipal, 2 volumes.

MOUNTFIELD, D., 1979 – *The Railway Barons*. London: Osprey.

PAULING, G., 1969 – *The Chronicles of a Contractor. Being the autobiography of the late George Pauling*. Bulawayo: Books of Rhodesia

PEREIRA, H. S., 2012a – *A política ferroviária nacional (1845-1899)*. Porto (Tese de Doutoramento em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto).

PEREIRA, H. S., 2012b – *Debates parlamentares sobre a linha do Tua (1851-1906)*. Porto: EDP/ UM/ MIT Portugal.

PEREIRA, H. S., 2014 – *Os Beças, João da Cruz e Costa Serrão: protagonistas da linha de Bragança*. Porto: Porto: EDP; /UM; /MIT Portugal.

PEREIRA, H. S., 2015a – “«O assentamento da linha»”, in PEREIRA, H. S. (ed.) – *A linha do Tua (1851-2008)*. Porto: EDP/ UM/MIT Portugal, p. 259-272.

PEREIRA, H. S., 2015b – “«Portuguese Railway History: still a field of opportunities?»”. *Mobility in History. The Yearbook of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility*. N.º 6, p. 105-112.

- PEREIRA, H. S., 2016 – *Máquinas e Homens: o material circulante da linha do Tua*. Porto: iniciativaTUA/IN+/UM/MIT Portugal.
- PEREIRA, H. S.; CORDEIRO, J. M. L., 2015 – “«Protagonistas: Almeida Pinheiro, José Beça e Dinis Moreira da Mota»”, in PEREIRA, H. S. (ed.) – *A linha do Tua (1851-2008)*. Porto: EDP/ UM/MIT Portugal, p. 132-50.
- PINHEIRO, M., 2008 – *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: CEHCP.
- ROLLET, L.; NABONNAND, P., 2012 – “Définir, classer, compter: biographie et prosopographie en histoire des sciences”, in ROLLET, L.; NABONNAND, P. (eds.) – *Les Uns et les Autres: Biographies et prosopographies en histoire des sciences*. Nancy: Presses Universitaires, 11-25.
- SANTOS, L., 2014 – *Tristão Guedes de Queirós Correia Castelo Branco, 1.º Marquês da Foz: um capitalista português nos finais do século XIX*. Porto: EDP/ UM/MIT Portugal.
- SARDICA, J. M., 2005a – *Duque de Ávila e Bolama*. Biografia. Lisboa: D. Quixote.
- SARDICA, J. M., 2005b – *José Maria Eugénio de Almeida. Negócios, Política e Sociedade no Século XIX*. Lisboa: Quimera.
- SIMMONS, J., 1969 – “Introduction”, in HELPS, A. – *Life & Labours of Mr Brassey*. Londres: Evelyn, Adams & Mackay.
- SOUSA, F. de (coord.), 2013 – *Bragança na época contemporânea (1820-2012)*. Porto: CEPESE, 2 volumes.
- STACEY, T., 2005 – *Thomas Brassey: the greatest railway builder in the world*. Londres: Stacey International.
- TAYLOR, G. W., 1988 – *The Railway Contractors. The Story of John W. Stewart, His Enterprises and Associates*. Victoria: Morriss Publishing.
- TERRALL, M., 2006 – “Biography as Cultural History of Science”. *Isis*. Vol. 97, n.º 2, p. 306-313.
- VAUGHAN, A., 2009 – *Samuel Morton Peto: a Victorian entrepreneur*. Hershaw: Ian Allan Publishing.
- WISEU, A., 2013 – *Desenvolvimento da periferia transmontana: a Linha do Tua e a Casa Menéres*. Porto: EDP/UM/MIT Portugal.